



# **Formas de modernización regional en el suroccidente colombiano**

**Diego Cagüenas Rozo**  
**Enrique Rodríguez**  
**José Darío Sáenz**  
**Jaime E. Londoño Motta**  
**Julio César Alonso**  
**Carlos Ignacio Patiño**

Colección  
**EL SUR  
ES  
CIELO  
ROTO**

 UNIVERSIDAD  
**ICESI**

# Formas de modernización regional en el suroccidente colombiano

Diego Cagüañas Rozo

Enrique Rodríguez

José Darío Sáenz

Jaime E. Londoño Motta

Julio César Alonso

Carlos Ignacio Patiño



Facultad de Derecho y Ciencias Sociales  
Universidad Icesi  
Calí, Colombia



*Formas de modernización regional en el suroccidente colombiano*

1 ed. –Cali: Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, Universidad Icesi, 2013.

228 pp. ; 17x23cm.

ISBN: 978-958-8357-66-9

1. Historia regional 2. Valle del Cauca 3. Suroccidente colombiano 4. Burocracia.

5. Modernización. I. Tit.

986.152 - dc 21

*Formas de modernización regional en el suroccidente colombiano*

Colección “El sur es cielo roto”

Universidad Icesi

Facultad de Derecho y Ciencias Sociales

### **Rector**

Francisco Piedrahita Plata

### **Secretaria General**

María Cristina Navia

### **Director Académico**

José Hernando Bahamón

### **Editor y coordinador editorial**

Adrián Alzate García

### **Comité editorial**

Roberto Gargarella [Ph.D.] Universidad Torcuato Di Tella, Argentina.

Victor Lazarevich Jeifets [Ph.D.] Universidad Estatal de San Petersburgo, Rusia.

Antonio Cardarello [Ph.D.] Universidad de la República, Uruguay.

Javier Zuñiga [Ph.D.] Universidad del Valle, Colombia.

Juan Pablo Milanese [Ph.D.] Universidad Icesi, Colombia.

### **Diseño**

Pablo Andrés Sánchez

Impreso en Cali – Colombia

A.A. 25608 Unicentro

Tel. 555 23 34 Ext. 404

Fax: 555 17 06

E-mail: [coleccionedcs@icesi.edu.co](mailto:coleccionedcs@icesi.edu.co)

Cali, Colombia

Foto carátula: Alberto Lenis Burckhardt, Colección Banco de la República  
(Reproducción autorizada por el Banco de la República).

El material de esta publicación puede ser reproducido sin autorización, siempre y cuando se cite el título, el autor y la fuente institucional.

Primera edición, abril de 2013

ISBN: 978-958-8357-66-9

## Índice

Presentación	
<i>Antonio J. Echeverry</i> .....	5
Lo que queda del futuro: reflexiones sobre la ruina, el camino y el desastre	
<i>Diego Cagüenñas Rozo</i> .....	9
La burocratización incipiente: la administración pública en Cali entre 1910 y 1940	
<i>Enrique Rodríguez</i> .....	45
La formación de la burocracia en el Valle del Cauca entre 1910 y 1950	
<i>José Darío Sáenz</i> .....	91
Vapores y ferrocarril en la configuración de una región económica, 1874-1974	
<i>Jaime E. Londoño Motta</i> .....	141
¿Crecer para exportar o exportar para crecer? El caso del Valle del Cauca	
<i>Julio César Alonso y Carlos Ignacio Patiño</i> .....	205
Sobre los autores .....	225



## Presentación

El presente libro es resultado de las investigaciones de seis profesores de la Universidad Icesi, cuya formación diversa les permite leer los acontecimientos desde miradas, aunque distintas, complementarias. Los cinco trabajos presentados ofrecen un todo que, como bien lo dice el título, son *formas de modernización regional en el suroccidente colombiano*.

Es gratificante, desde el punto de vista académico, encontrar una ampliación de las fronteras del conocimiento sobre una región de la que aún se ha dicho poco, y cuyo estudio no se ha articulado aún con otras historias locales y nacionales. La historia local y regional, perspectiva en la que se pueden inscribir los distintos proyectos aquí recopilados, debe superar, como de hecho lo hace, las ficciones fundacionales y mostrar, como bien lo afirma Jaime Londoño en su texto, las relaciones entre el todo y las partes.

Debe echarse de menos una investigación sobre el papel de la Iglesia en este proceso de modernización en el suroccidente colombiano. La Iglesia, con sus parroquias e infraestructura, trajo para la mayor parte de las poblaciones los primeros indicios modernizadores: emisoras, escuelas, periódicos, puestos de salud. Tampoco hay que olvidar que en 1910, con la creación del departamento del Valle del Cauca y de la ciudad de Cali como capital, se crea la diócesis, que cubría prácticamente todo el valle geográfico del río Cauca con excepción de Palmira, que seguía por un tiempo vinculada a Popayán y que para el año de 1952 se constituirá como diócesis propia. En este mismo sentido, el desarrollo de las exportaciones posibilitará la creación del vicariato apostólico de Buenaventura en el año de 1954, mientras el desarrollo del comercio del café dará, entre otros resultados, la creación de la diócesis de Cartago en 1962.

El bello texto de Diego Cagüañas Rozo, “Lo que queda del futuro: reflexiones sobre la ruina, el camino y el desastre”, muestra, en el estilo propio de un antropólogo, cómo los proyectos de modernización dejan regiones en el olvido y a la merced de la implacable naturaleza que pareciese pasar cuenta de cobro a los pueblos más olvidados. Su mirada relativiza, tajantemente, las pretendidas “modernidades” de las que de alguna manera harán alarde los cuatro trabajos siguientes.

Posteriormente, el sociólogo Enrique Rodríguez, con “La burocratización incipiente: la administración pública en Cali entre 1910 y 1940”, muestra cómo la administración municipal y su burocracia fue asumiendo el liderazgo en el proceso de modernización del departamento, fundamentalmente desde la creación de las empresas municipales de servicios públicos. El texto del profesor Rodríguez muestra cómo, durante los primeros veinte años de existencia del departamento, dichos servicios fueron asumidos por personas naturales. Inicialmente, tanto la generación como la distribución de energía eléctrica, al igual que la instalación del servicio telefónico, fueron proyectos adelantados por particulares con concesiones del concejo, mientras que el municipio asumió la financiación y la prestación de los servicios de acueducto, alcantarillado, aseo y recolección de basuras.

Complementando el trabajo de Rodríguez, se encuentra un muy interesante trabajo de su colega José Darío Sáenz: “La formación de la burocracia en el Valle del Cauca entre 1910 y 1950”. Trabajando prácticamente el mismo período del primer autor, el estudio de Sáenz pasa de Cali a visualizar el mismo proceso en el recién creado departamento del Valle del Cauca. Resulta de gran interés revisar las conclusiones a las que llega, las cuales muestran que los departamentos administrativos de mayor importancia fueron, en su orden, gobierno, hacienda, educación y obras públicas. Estas apreciaciones resultan coherentes si pensamos, como el mismo autor lo muestra, que los grandes proyectos de desarrollo económico de la región fueron la creación del Ferrocarril del Pacífico, el muelle de Buenaventura, la carretera central Cali-Cartago y el ferrocarril Cali-Armenia. Por fuera de estas apreciaciones, lo que más llama la atención del trabajo de Sáenz es su conclusión de que el acento fundamental en la primera década estuvo puesto en el fortalecimiento de la policía.

Posteriormente, y con un perfil eminentemente histórico, el profesor Jaime Londoño Motta presenta, con su texto “Vapores y ferrocarril en la configuración de una región económica, 1874-1974”, un informe de investigación que va más allá de la consabida conclusión que muestra que el ferrocarril fue desplazando la navegación a vapor por el río. El propósito de Londoño es mostrar el concepto historiográfico de “región económica” a partir de las actividades de navegación por el río Cauca y del Ferrocarril del Pacífico, y ofrecer desde ahí un estudio comparativo con el resto del país que permita no solo evidenciar las diferencias sino también mostrar el todo, para no perder la mirada holística de este proceso.

Finalmente, “¿Crecer para exportar o exportar para crecer? El caso del Valle del Cauca”, estudio económico de Julio César Alonso y Carlos Ignacio Patiño, desvirtúa la hipótesis del crecimiento económico basado en las exportaciones. Contrario a lo sugerido por esta hipótesis, los autores muestran con suficiencia que en el Valle del Cauca se da primero un incremento en la producción, para después pasar a un crecimiento de las exportaciones. El estudio se desarrolla en el período de 1960-2000, por lo que valdría la pena pensar qué pasó en el lapso de 1945-1960, en el que se da una inusitada aceleración del proceso de producción en el área Cali-Yumbo. Abordar este proceso, y su conexión con el Ferrocarril del Pacífico y el puerto de Buenaventura, nos daría nuevas luces para entender la región, sus particularidades y, desde luego, su conexión con el resto de regiones del país.

Este prólogo no pretende ahorrar al lector el estudio juicioso de la totalidad del texto. Muy por el contrario, su propósito es evidenciar algunos elementos centrales que motiven su estudio, a la vez que sugerir otras perspectivas que, desde mi punto de vista, merecerían ser retomadas por estudios posteriores.

Saludo el fin de los metarrelatos y el paso a los estudios regionales y locales, que muestran por un lado las particularidades y diferencias y, por otro lado, la integralidad de un todo no homogéneo.

Antonio José Echeverry Pérez. Ph. D.  
Profesor titular de la Universidad del Valle





# Lo que queda del futuro: reflexiones sobre la ruina, el camino y el desastre<sup>1</sup>

Diego Cagüañas Rozo

*No es que lo pasado arroje luz sobre lo presente, o lo presente sobre lo pasado, sino que imagen es aquello en donde lo que ha sido se une como un relámpago al ahora en una constelación.*

Walter Benjamin

*Desde que los hombres intervienen, la fantasía, sobre todo, interviene con ellos. No se trata de que puedan modificar mucho el planeta. Sus esfuerzos más gigantescos no mueven ni una madriguera, lo que no les impide posar como conquistadores y sucumbir en éxtasis delante de su genio y potencia.*

Louis-Auguste Blanqui

*Transitar por estas regiones ha de ser bajando o subiendo.*

Fray Pedro de Aguado

---

<sup>1</sup> Este texto forma parte de mi investigación doctoral en antropología y estudios históricos, bajo la dirección de la profesora Ann Stoler, y financiada por el Janey Program in Latin American Studies en la New School for Social Research y por la National Science Foundation (Doctoral Dissertation Research Improvement Grant No. BCS-0961652). También he recibido apoyo académico y financiación del Grupo de Estudios de Región, perteneciente al Grupo de Investigación Nexos de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Icesi.

## I

Quizás, pero solo quizás, pues la historia autoriza el escepticismo, los ruegos de monseñor Emilio Larquère fueron por fin escuchados, ochenta y ocho años después, el pasado 19 de abril de 2012. Esa mañana de jueves, el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) adjudicó al Consorcio Colombo-Brasileño PCP (integrado por la empresa nacional Cigrodco S.A. Ingenieros Civiles y por Brasileira Constructora Oas Ltda.) las obras de reconstrucción y mantenimiento de la Transversal del Libertador (antes conocida como Transversal del Sur). El consorcio presentó una oferta por \$236.136 millones para la pavimentación de 45,57 kilómetros y la construcción de dos puentes. Este corredor vial, cuya longitud total es de poco más de 110 kilómetros, conecta a los departamentos de Cauca y Huila a través de los municipios de Totoró - Gabriel López - Inzá - Guadualejo - Belalcázar - La Plata. Esto desde un punto de vista estrictamente geográfico. No obstante, esos cuarenta y cinco kilómetros de asfalto unen hoy, en 2012, algo más. Algo nuevo está en juego. Según el portal de INVÍAS, la Transversal del Libertador es uno de los “Corredores Prioritarios para la Prosperidad” ya que “conecta la Troncal de Occidente con la Troncal del Magdalena, con lo cual se genera un desarrollo socioeconómico sostenible entre el suroccidente y el centro del país, así como una alternativa más eficiente para el transporte de los productos del Huila y Caquetá, como: ganado, café, arroz y frutas hacia el Pacífico”. A pesar del carácter “prioritario” con que son presentados, los problemas que busca solucionar la Transversal no son ni mucho menos de reciente data. Gran parte de su recorrido atraviesa Tierradentro, una zona del Cauca reconocida desde tiempos coloniales por su difícil acceso y consiguiente aislamiento. De llevarse a término, sin embargo, estas obras no estarían respondiendo, al menos en principio, a la necesidad de remediar este proverbial encierro, sino a un contexto socioeconómico emergente, en el que el afán de conectividad del gobierno obedece a su interés por dotar al país de la infraestructura necesaria para hacer frente al recién firmado Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos.

El Documento Conpes 3536 de 2008 es útil para entender la particularidad del momento histórico en que se da la adjudicación, gracias a la manera en que establece vínculos entre fenómenos de distintas escalas. De acuerdo con el Departamento Nacional de Planeación, “el fenómeno conocido como la ‘glo-

balización” implica una apertura de las economías mundiales, lo que a su vez trae como consecuencia “un mayor enfoque en la eficiencia y los costos de los servicios de transporte, de los cuales en gran medida depende la competitividad”. Esto no es particularmente sorprendente. Sobre lo que me gustaría llamar la atención es la siguiente especificación de la forma de “globalización” invocada en el documento: “Esta situación cobra especial importancia en Latinoamérica, que es una región cuyas exportaciones consisten principalmente en envíos masivos de productos de relaciones valor/cantidad comparativamente bajas, en cuyos precios necesariamente figuran de manera significativa los costos de transporte” (Departamento Nacional de Planeación, 2008: 2). Se trata, en otras palabras, de los problemas propios de economías que dependen más de la exportación de materias primas que de su manufactura y, por tanto, de una masiva movilización que asegure su rentabilidad (no muy distinto del caso de las llamadas economías extractivas, dicho sea de paso). Productos que se venden a bajos costos requieren una infraestructura de transporte muy costosa para constituir una economía sostenible. Es por esto que la Transversal del Libertador forma parte de un conjunto de proyectos como la construcción del Túnel II Centenario (Túnel de la Línea), la ampliación a doble calzada del corredor vial Bogotá - Buenaventura, la expansión y mejoramiento del puerto de Buenaventura, la entrada en operación de nuevos puertos en esa zona portuaria (como es el caso del puerto de Aguadulce), y la “repotenciación” del tren del Pacífico. Como se ve, esta infraestructura en construcción parece configurar una suerte de región geográfico-económica articulada a partir de la posibilidad de salida de materias primas y mercancías a través del puerto de Buenaventura. Distintas zonas de departamentos como Huila, Caquetá y Cauca entrarían en nuevas y más intensas relaciones de interconexión bajo la lógica de servir como corredor de tráfico de productos y artículos cuyo derrotero son el Océano Pacífico y sus mercados internacionales. Unión de distintas escalas de intercambio y circulación a través de kilómetros de asfalto, y de los 50 mil empleos que el gobierno estima generará la construcción de estas obras destinadas a “ofrecer a la comunidad y a las regiones una infraestructura vial moderna, de alta calidad y capaz de estimular el crecimiento económico sostenido y la equidad social” (Departamento Nacional de Planeación, 2008: 10). Con todo, es demasiado pronto para vaticinar si, finalmente, Tierradentro encontrará

los caminos desde siempre anhelados que le permitan entrar en contacto con ese “progreso” y esa “civilización” que, también desde siempre, le han dado la espalda. Después de todo, no es gratuito que “Vías para unir al país olvidado” haya sido el título escogido por *El Espectador* para reportar la adjudicación...

## II

Sin embargo, no me detendré en el lenguaje de la prosperidad y la conectividad característico del actual gobierno, ni en los posibles efectos de toda índole de un Tratado de Libre Comercio de vigencia tan reciente. El objeto de estas páginas es más modesto y parte de un sentido de la historia que no se rige por la determinación del pasado sobre el presente (es decir, y a esto volveremos, que se aparta de toda noción de progreso). No se trata de reconstruir una causalidad; se trata, por el contrario, de delinear la configuración de una constelación de imágenes que expresa “la construcción de la historia en cuanto tal” (Benjamin, 2005: 463). Dicho de otro modo, no busco volver a contar la historia de esa parte del país que hoy conocemos como Tierradentro a partir de una serie de imágenes, sino de pensar la relación figurativa<sup>2</sup> bajo la cual un número de imágenes del pasado se unen al ahora, y así configuran una constelación de sentido que expresa la contingencia radical del presente, y de los futuros imaginados que permiten la comprensión del mismo. Pues, ante todo, es ésta una historia del presente. Quizá sea Walter Benjamin quien mejor haya esbozado la metodología que tal forma de hacer historia requiere. En lo que sigue me atendré, en consecuencia, al siguiente principio que forma parte de la teoría del conocimiento contenida en la Convoluta N de su *Libro de los pasajes*: “Todo presente está determinado por aquellas imágenes que le son sincrónicas: todo ahora es el ahora de una determinada cognoscibilidad” (Benjamin, 2005: 465). Por tanto, lo que busco es pensar una sincronía, un encuentro, “entre

---

<sup>2</sup> El término que usa Benjamin es *bildlich*, y su intención es la distinguir relaciones de tipo histórico frente a relaciones de tipo dialéctico. Mientras que las primeras obedecen una lógica del discurrir, las segundas expresan la discontinuidad, y por lo tanto, propone Benjamin, se aprehenden mejor a través de ciertas imágenes en las cuales la dialéctica se encontraría suspendida (Benjamin, 2005: 464). Por ende, el término “relación figurativa” no es el más afortunado puesto que no estamos frente a relaciones que “representen” o “figuren” algo más, sino que son hechas posibles por la imagen misma, y se derivan de su singularidad. La relación figurativa no está en lugar de otra, no apunta hacia algo oculto, sino que es, ella misma, productiva e irremplazable. No es el reverso de nada más; se basta a sí misma. Esto es lo que el lector ha de oír en los subsecuentes usos del término.

la imagen física, palpable, pretérita, y aquella que, situado en la punta temporal del presente, propone o cree leer el historiador” (Luelmo, 2007: 172). Si bien no soy historiador de profesión, pienso que tal forma de acercarse a la imagen abre la posibilidad de una narración cuyo hilo conductor no sea lo que ha sido (como en el caso de un cierto positivismo histórico),<sup>3</sup> sino lo que pudo haber sido; esto es, el futuro imaginado cuyo malogro hace el presente. Hablaré pues de lo trunco, de lo fallido, de lo suspendido, de lo que Benjamin llamó “desechos de la historia”. De ahí que la imagen que tomo como punto de partida, y que acompaña a la nota de *El Espectador* antes mencionada, no responde a un criterio de tipo cronológico. Esto es, no parto de ella por ser la última en la línea del tiempo, ni recurro a ella para leer la historia hacia atrás, sino porque a su alrededor se congrega el resto de imágenes de las que hablaré, en virtud de relaciones figurativas que este ensayo tiene por objeto desentrañar.

### III

Acá, pues, nuestra imagen de partida:



Imagen no. 1. Tomada de *El Espectador*, 24 de abril de 2012

<sup>3</sup> La comprensión de Benjamin de la historia es compleja y atraviesa la totalidad de su obra. Aunque acá no nos podemos detener en ello, no está de más anotar que Stéphane Mosès, por nombrar solo un comentarista del pensamiento de Benjamin, encuentra tres paradigmas (teológico, estético y político) bajo los cuales la historia opera a lo largo de su obra. Creemos que en la imagen dialéctica se anudan estos tres paradigmas, lo que a su vez permite captar el elemento utópico en ellas expresado. Véase en especial la segunda parte de Mosès, S. (1997). *El ángel de la historia: Rosenzweig, Benjamin, Scholem*. Madrid, España: Cátedra.

Nueve es el número de oferentes, cuarenta y cinco los kilómetros a pavimentar, dos los puentes por levantar. Poco más puede decirse de esta imagen pues su severa abstracción deja por fuera todo lo que constituye la realidad material de la Transversal: los páramos, los raudales, los desfiladeros, el lodo. Por ello no permite adivinar que, durante siglos, tan solo cruzar el páramo de Guanacas podía tomar entre tres y cinco días, y doce jornadas enteras llegar desde Timaná a Popayán, pasando por Garzón, La Plata, y dicho páramo (Jiménez, 1989), por un camino en el que, contaba en la segunda mitad del siglo XVIII el misionero franciscano Juan de Santa Gertrudis, “no se andaban diez pasos sin que se encontrara una mula muerta” (Santa Gertrudis, 1970). A pesar de lo agreste de la travesía, y de los muchísimos años corridos entre el periplo de Juan de Santa Gertrudis y la adjudicación de la pavimentación de la Transversal del Libertador, no se trataba, ni mucho menos, de una ruta secundaria. Todo lo contrario. Se trataba del paso obligado, durante los años de conquista y colonización del continente, de Quito y Popayán hacia Santafé de Bogotá. Estamos hablando del mismo trozo de país que el general Carlos Cuervo Márquez describía en 1887 con estas palabras:

Esta región, una de las más quebradas y fragorosas de nuestra cordillera, se ha venido conociendo desde los primeros tiempos de la Colonia con el significativo nombre de Tierradentro aludiendo, sin duda, a su suelo áspero y desigual, erizado de breñas y riscos, surcado en todas direcciones por torrentes de profundo cauce, cubierto en su mayor parte por densos e impenetrables bosques y habitado por tribus feroces e indomables, terror por muchos años de las vecinas fundaciones españolas (Cuervo, 1956: 266).

Y es a este mismo suelo áspero y desigual al que arriba se refería, en calidad de Prefecto Apostólico, el sacerdote vicentino Emilio Larquère en febrero de 1924. No le eran extrañas esas tierras. Ya el 5 de enero de 1904, “después de haber navegado sobre dos océanos: el Atlántico y el Pacífico, travesía al lomo de mula las costas insalubres y los peligrosos bosques de la Cordillera Occidental de los Andes” (González, 1950: 384), hacía escala en Cali antes de alcanzar la diócesis de Garzón, a la que había sido destinado por la Congregación de la Misión (orden religiosa a la que, por medio de contrato entre el Arzobispo de Popayán y el Visitador de los Padres Lazaristas en Colombia, se le encomendó la administración de la Prefectura de Tierradentro en 1905, dentro del marco

del Convenio de Misiones de 1903). Desde allí llevó su trabajo misionero por poblaciones del Huila como Nátaga, Paicol, Carnicerías, Garzón y Pitalito, en una gira apostólica que habría de durar cinco años. Después sería enviado a Tunja y Arauca, antes de hacer su entrada a Tierradentro con la misión de “dar un aire de civilización a las dos capitales: Belalcázar e Inzá” (González, 1950: 397).

Así las cosas, el padre Larquère sabía muy bien de qué hablaba cuando pronunció una conferencia bajo el título de “Evangelización y civilización”, en el Teatro Faenza de Bogotá, el 22 de agosto de 1924. Con el español ampuloso propio de las primeras décadas del siglo pasado, el misionero se toma su tiempo para elogiar las virtudes de aquella que califica de “tierra bendita, tierra de promisión, nueva Arcadia” (Larquère, 1924: 34). A los ojos del prelado, en el valle que abre el río Páez a su paso por las estribaciones de la Cordillera Central, “se abrazan amorosamente la gracia y la magnificencia” (Larquère, 1924: 18). Hullas, mármoles, alumbre, caucho, quina, oro fino; todo esto ofrece el suelo. La abrupta y variada geografía que parece desprenderse de las laderas del Nevado del Huila lo maravilla. Y sin embargo, es precisamente esa misma geografía la que se interpone en la senda del progreso. “Hay [continúa Larquère] un Departamento secuestrado del resto de la República, rico en tierras y ganados, donde viven gentes pacíficas, laboriosas, renombradas por su probidad, y que sin embargo, agoniza asfixiado entre dos cordilleras y una zona de fuego que se extiende desde Neiva hasta Girardot” (Larquère, 1924: 37). La ferocidad de la gente que Cuervo Márquez es vehemente en subrayar, ha dado paso a la laboriosidad y la probidad. El problema, así parece entenderlo Larquère, no es la población; es el entorno físico que la atrapa y subyuga. Asfixia y secuestro: la urgencia es casi palpable. En esto no se encontraba solo. Pocos años más tarde, el general Julio Londoño aún podía ser enfático y afirmar que “allí los hombres están esclavizados por una geografía que los domina y encadena”. Es como si naturaleza y cultura se confabularan para mantener a Tierradentro al margen de la vida nacional: “El aislamiento forzado que imponen los rígidos límites naturales, sumado a la inexplicable carencia de vías que lo conecten con partes adelantadas de la República, ha hecho que Tierradentro conserve su fisonomía propia con caracteres sociales tan poco evolucionados que parece que por allí no hubiera pasado la civilización que tanto ha hecho para la transformación del resto del país” (Londoño, 1955: 115).



Cómo no ver en las palabras de monseñor Larquère un solo ruego. Así le describe a la audiencia bogotana aquello de lo que realmente se trata:

Vosotros, hijos civilización, decís que el progreso no viene de a pie y con bordón; que no monta en mísero jamelgo; que el progreso viene rompiendo, como un enorme cetáceo, las olas de los mares y las corrientes de los ríos; que avanza por brillantes paralelas, llevando altivo penacho de humo e hinchendo con sus gritos las oquedades de los montes; que hiende en su hipogrifo el éter, desflecando las nubes que vuelan por encima de los volcanes. Esto decís vosotros: barranquilleros que queréis poner la marea del Caribe en el acantilado de vuestras casas; medellinenses que sentís hirviendo los fermentos de todas las grandezas; ibaguereños que ya “probáis de la esperanza el fruto cierto”; bogotanos que señoreáis en carro eléctrico, en tren y en automóvil por vuestros campos y por vuestra capital que al humilde provinciano le parece la capital del mundo; ¿qué hemos de decir nosotros del que vive en el corazón de la montaña? ¿Cómo llevaremos a Tierradentro el progreso? ¿Por qué senda pasará esta deidad del siglo, si no vestida de galas, al menos en traje de amazona? (Larquère, 1924: 35).

Ni puertos, ni trenes, ni automóviles. No por ahora. Tales expresiones de progreso aún están bastante lejos. Monseñor Larquère, por lo pronto, se conformaría con caminos de herradura transitables en los que no perezcan “a centenares las cabalgaduras de tierra caliente”, y donde el indio no “se hiele dormido en el alero de una roca”. No era tan solo una cuestión de comunicaciones o de “conectividad”; era, por sobre todo, una cuestión de supervivencia. A este respecto, el clérigo también hablaba por experiencia de primera mano. En el relato biográfico que el padre David González dedicó a monseñor Larquère, podemos leer la siguiente anécdota:

Un 19 de septiembre, Monseñor todo contento, caminaba entonando los cánticos a la virgen. De repente llega a una curva muy estrecha, bordeada de un precipicio, y se encuentra en frente de un caballo pesadamente cargado; el choque era inevitable, fue violento. El caballo del Prefecto fue desviado y cayó de cabeza por el precipicio. Monseñor fue levantado de un montón de piedras por el peón y por el sacerdote que lo acompañaban. Sangraba abundantemente del rostro y cabeza. Se había quebrado la clavícula. Después de una venda apresurada, con medios afortunados, en este lugar desértico, se pusieron en marcha, el accidentado tranquilo como si no hubiera pasado nada. Ocho horas después, llegaba al santuario de la Virgen, donde lo esperaba un trabajo que duró cinco días y cinco noches. (González, 1950: 399).

Podría multiplicar los testimonios. La dificultad de los caminos en Tierradentro es lugar común en la correspondencia de los misioneros vicentinos y en los relatos de viajeros, así como en la conversación cotidiana de sus habitantes. Las temperaturas glaciales del páramo, la ardua pendiente de las laderas, el brioso caudal de los ríos y quebradas, lejos de presentarse como simples elementos del paisaje y trasfondo de las peripecias de caminantes y jinetes, toman para sí, una y otra vez, el primer plano de la narración. Un ejemplo más: en carta escrita en Inzá y fechada el 11 de octubre de 1928, otro sacerdote de la Congregación de la Misión de apellido Dufranc relata las dificultades que conlleva el enfrentar los páramos que circundan la región:

Se trataba de atravesar, aquel día, la etapa más dura, la cima del páramo a 3500 metros. Subir, permanecer a caballo durante ocho o diez horas, no es nada, pero pasar a caballo por tales caminos, he aquí con qué fatigar hasta a los más robustos. Para colmo de males, poco después de salir de Silvia, una fina lluvia comenzó a caer; la travesía del Páramo de las Delicias, así nombrado por aumento de ironía, no se anunciaba feliz (Durand, 1929: 457).

Conquistar la cima, sin embargo, no significaba dejar atrás las penurias. El descenso traía sus propias dificultades, pues “no hay posición más fatigante para el jinete, más peligrosa también, que el camino de bajada que es un vulgar barranco atestado de piedras, que obligan muy a menudo al caballo a saltar. Tres horas de este ejercicio, al final de una jornada laboriosa, he aquí cómo extenuar a los más nerviosos”. Tal parece que las penas de nuestro padre no terminaron una vez remontadas las heladas alturas, pues todo indica que poco después de desmontar lo aquejó el mal de altura, o soroche. Hacia el final de su misiva, confiesa que “estaba regular al llegar al pobre refugio de Minas”. Una vez puesto pie en tierra, “sentí un pequeño malestar que me obligó a acostarme enseguida sobre las cuatro tablas que el gobierno pone a disposición de los viajeros. Monseñor y el criado que nos acompañaba me cuidaron de la mejor forma, y rápidamente la reacción se desvaneció” (Durand, 1929: 459).

#### IV

“Vulgar barranco atestado de piedras”. El padre Durand no exageraba. Sus palabras provienen de una experiencia de trashumancia común entre los sacerdotes misioneros, que en este caso se nos presenta minuciosamente alerta a las particularidades del camino a recorrer. La segunda acepción de la voz “barranco” reza así: “quiebra profunda producida en la tierra por las corrientes de las aguas o por otras causas”. En el caso de Tierradentro, las aguas son, en efecto, la principal causa: el río Paéz y sus noventa y siete afluentes horadando la superficie de la Tierra durante milenios, sin cesar. Es alrededor de la quiebra, del precipicio, que se dispone el orden de las cosas en esta parte del planeta. En él, río y montaña se encuentran y dividen lo transitable de lo infranqueable. Es el caso de este recodo en el camino que une a Belalcázar con Tóez a lo largo del margen izquierdo del Paéz, y que hace parte de los cuarenta y cinco kilómetros que el Consorcio Colombo-Brasileño PCP se ha comprometido a pavimentar:



**Imagen no. 2.** Foto: Diego Cagüañas

Sobra decir que la frontera entre lo transitable y lo infranqueable es histórica; los avances en ingeniería y tecnologías de la construcción han dado vía allí donde en un pasado no tan lejano todo paso probaba ser impracticable. No de otra forma el ser humano habría podido romper la roca y abrir suficiente espacio para que un auto mediano desafíe la gravedad allí donde solo a pie o a caballo se podía sortear el precipicio. Antes de la dinamita y las retroexcavadoras, era poco lo que se podía hacer ante recodos tan riesgosos si se quería transportar algo más que lo que una cabalgadura puede soportar. Tal fue el caso durante la Colonia, cuando el Camino de Guanacas (construido por Andrés del Campo en 1627 bajo el gobierno de Juan de Borja) procuraba mantener en contacto a La Plata con Popayán, y para ello, al igual que la actual carretera, no podía evitar afrontar las inclemencias del páramo al que debía su nombre. Fue éste el primer camino que sirvió de comunicación entre el reino de Quito y Santafé de Bogotá, “debido naturalmente a la mejor disposición de los indios Guanacas con los conquistadores, quienes aprovechando las dimensiones de aquéllos con los Paeces los convirtieron en sus aliados y ayudantes” (Bernal, 1953: 282). En 1725, el maestro de campo don Juan Vargas Figueroa, gobernador de las provincias de Neiva, Saldaña, Timaná y La Plata, describía así el camino en informe dirigido al rey de España:

Y así mismo, informa de lo que conviene a la causa pública, trato, comunicación, tráfico de los comerciantes de la carrera de Quito, Popayán y Santafé con el Perú, ferias de Cartagena, el que tuviese efecto la abertura del camino que era el que se traficaba y usaba desde La Plata Vieja que se destruyó más ha de ciento ochenta años por falta de cuyas mejoras y noticias se abrió y solicitó el que se anda, que llaman de Guanacas por lo sumamente malo y arriesgado, así por las vidas como para las haciendas por haber de pasar montañas que solo la necesidad puede tolerar, que fueran impasables o no haber industrializado empalizadas con empedradas que se recorre continuamente con mucho trabajo y costos, porque en faltando o pudriéndose los palos se hace intratable e impasable a más de dicho páramo donde cogiendo a los pasajeros, recuas de mulas y arrieros temporales mueren y ha muerto mucha gente, indios, esclavos, mulas, ganados, lo que es tan común como lo manifiesta la experiencia, como también las grandes pérdidas que se han ofrecido a los mercaderes y comerciantes, en particular en las laderas del río Páez, camino de longitud y solo el ámbito de media vara, o las mulas cargadas, o por la corta distancia de dicho camino se han despeñado al dicho río Páez cargas de ropa, de plata, de oro... (Llanos, 2002).

Era tal la dificultad de la ruta que, durante mucho tiempo, el camino de Guanacas fue poco más que una vía militar de reducida importancia económica, a pesar de que las autoridades de Popayán habían logrado el traslado de la Caja Real de Cali a esta ciudad. Incluso como vía militar su utilidad fue bastante reducida, aunque bien es cierto que fue la ruta escogida por Tomás Cipriano de Mosquera cuando, en 1860, se lanzó a la toma de Bogotá. En un artículo dedicado a los caminos seguidos por los ejércitos republicanos y los de las guerras civiles durante el siglo XIX, Miguel Borja muestra cómo el Camino del Quindío, a pesar de su mayor extensión, fue preferido por sobre el de Guanacas en razón de los muchos obstáculos que este último presentaba. A manera de ilustración, Borja cita la comunicación firmada el 23 de mayo de 1862 por dos generales de apellidos Henao y Canal, quienes en los siguientes términos desaconsejan el tránsito por Guanacas: “Por las dificultades que se tocan diariamente para conducir con oportunidad a nuestro campamento, de pueblos inmediatos a él, unas pocas cargas de víveres no más podréis calcular cuáles serían esas dificultades para reunir las caballerías necesarias para traspasar la cordillera por la vía del Guanacas” (en Borja, 2009: 188).<sup>4</sup> Así las cosas, todo indica que tanto para militares como para misioneros, comerciantes, viajeros y habitantes de la región, el poco o mucho provecho que hayan podido obtener del camino se obtuvo a costa de ingentes esfuerzos, algo de arrojo y no poco de buena fortuna.

No parece arriesgado, pues, afirmar, siguiendo a Guido Barona en su estudio sobre el camino de Guanacas, que las vicisitudes hasta aquí referidas (las cuales no son sino una ínfima muestra de un género narrativo que abunda a lo largo y ancho de Tierradentro), ilustran “la insuficiencia tecnológica de los españoles y sus descendientes para enfrentar y dar solución a los obstáculos y dificultades

---

<sup>4</sup> Valga anotar que, al momento de sopesar las dificultades y conveniencias de un determinado camino, las características geográficas de la ruta a recorrer no eran la única variable a tener en cuenta. De gran importancia eran los costos del portazgo, una forma de impuesto que gravaba los derechos de tránsito. El cobro de este gravamen se prestó a abusos en más de una ocasión, como en el caso de don Diego del Campo Salazar, a quien el gobernador de Popayán concedió el beneficio del portazgo del camino de Guanacas y de los pasos de los ríos de La Plata y Magdalena. Los problemas no se hicieron esperar, pues a pesar de cobrar cumplida y onerosamente los beneficios obtenidos, don Diego del Campo Salazar nunca hizo ninguna obra que mejorara el lamentable estado del camino. Más detalles de la disputa política y jurídica a que esta situación dio pie entre gobernador, Audiencia, y Corona, se pueden consultar en Barona, G. (2002).

que los ríos caudalosos, y las invernadas causaban en la vía y a los viajeros que debían transitarla” (Barona, 2002). A dicha insuficiencia tecnológica se le podría achacar, por ejemplo, la insistencia de los europeos en hacer uso de las rutas construidas por las poblaciones nativas, cuyas muy inclinadas pendientes eran aptas para ser transitadas a pie, no a caballo, y mucho menos por cabalgaduras cargadas con toda clase de artilugios. Es imposible estimar cuántas vidas habrán terminado en los abismos labrados por el Páez, el Símbola, el Ullucos, el Moras, y sus numerosos tributarios. Con todo, es evidente que el recodo de nuestra imagen, por precario que pueda parecer, ofrece algo más de estabilidad que los caminos descritos por Juan de Santa Gertrudis, Juan Vargas Figueroa y los generales Henao y Canal. Algo va de la tecnología que abrió los caminos de herradura y los caminos reales, a la que hizo posible el trazado de las actuales carreteras destapadas (clasificadas como vías de penetración) que vinculan a la región con la red vial nacional, por malas que sean las condiciones en que se encuentren en la actualidad, debido a las rigurosas condiciones climáticas y a la falta de interés político por invertir en su mantenimiento<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Esta falta de interés político por el destino de Tierradentro tiene su propia y larga historia. En una porción del departamento del Cauca, gran parte de su población mestiza, en especial la que reside más o menos cerca a La Plata, se siente más cercana al Huila. Frente a Popayán, los sentimientos son encontrados, pues al mismo tiempo que algunos de ellos han hallado allí la posibilidad de emplearse o de formarse en la Universidad del Cauca, sienten que para la capital del departamento sus problemas no son prioridad. En este respecto, me parecen dicientes estas palabras de Graciliano Arcila: “En el Cauca tienen bastante acentuación las prerrogativas de la casta; unas pocas familias que son sobrevivencias proceras que han formado elencos aristocráticos, perfilan su rancio abolengo por sobre la masa indígena, mestiza o negra”. No obstante, esta suerte de “cultura proceras”, junto a sus efectos sobre las relaciones económicas y sociales, no son patrimonio exclusivo de las élites. Continúa Arcila: “El indígena y el mestizo se asemejan a la élite aristocrática, en cuanto a la concepción de la vida económica: los primeros se contentan con producir solamente lo que necesitan para vivir, bien como terrazgueros o como pequeños agricultores independientes; en cambio, los grandes terratenientes por tradición de su linaje se contentan con poseer un vasto patrimonio que les produzca lo necesario para conservar su posición y se preocupan poco porque su patrimonio contribuya a engrosar la economía del país” (Arcila, 1951: 655). Se perfila así el divorcio entre centro político-administrativo y sus periferias, lo que genera las inequidades que se encuentran en el corazón de la conformación de esta parte de la región suroccidental del país.

## V

No quisiera detenerme en esta clase de apreciaciones. Mi interés recae sobre algo distinto. Lo que se da a pensar en la imagen de este recodo, propongo, es el encuentro entre planeta y mundo, entre la contingencia y el sentido —y cómo este encuentro toma formas propias y singulares. Este encuentro es histórico y se halla fuera de la historia. Con esto no busco ofrecer un juego de palabras ni establecer una contradicción. Me limito a señalar la disparidad entre el tiempo geológico y el tiempo histórico; tiempos que, al encontrarse, hacen posibles el recodo, el barranco y el camino, ahora congelados en una imagen. En ese barranco, procesos orogénicos que, en el caso de la formación de la cordillera de los Andes, datan de hace diez o veinte millones de años (Van Houten, 1976), coinciden con las empresas humanas, mucho más recientes, de conquista, colonización, evangelización, comunicación, exploración, comercio, viaje, guerra, o simple recreación, que de modos distintos y particulares buscan algún grado de dominio sobre lo que se acostumbra a llamar “naturaleza”. En cierto sentido, lo que aquí busco describir es la perenne lucha del deseo humano contra lo que W. G. Sebald llamó “la indestructibilidad dogmática de la naturaleza” (Sebald, 2008: 66). Para efectos de este ensayo, acojo la sentencia de Sebald, pero bajo la condición de sustituir el término “naturaleza” por el de “planeta”. Esta acotación se desprende de un pasaje de *Ser y tiempo* que traigo en mente, y que me permito citar:

Aquí la naturaleza no debe entenderse como lo puramente presente —ni tampoco como *fuera de la naturaleza*. El bosque es reserva forestal, el cerro es cantera, el río, energía hidráulica, el viento es viento “en las velas”. Con el descubrimiento del “mundo circundante” comparece la “naturaleza” así descubierta. [...] Pero, a este descubrimiento de la naturaleza le queda oculta la naturaleza como lo que “se agita y afana”, nos asalta, nos cautiva como paisaje. Las plantas del botánico no son las flores en la ladera, el “nacimiento” geográfico de un río no es la “fuente soterraña” (Heidegger, 2009: 92. Énfasis en el original).

Lo que llamo “planeta” no corresponde a ninguno de los dos sentidos de naturaleza acá identificados por Heidegger, ya que no comprende ni el nacimiento geográfico del río, ni la fuente soterraña, ni —valga decir— la ubicación geoespacial de la laguna de Páez, nacimiento del río del mismo nombre (y por tanto, potencial

repositorio de energía hidráulica), ni la morada del K'pish o el Trueno, una de las deidades más importantes en la cosmogonía de los paeces (y, por ende, símbolo de un modo de vida). De hecho, el planeta es más afín a la “fuerza de la naturaleza” frente a la que Heidegger busca marcar distancia. Por esto mismo, también difiere de lo que unas décadas más tarde éste llamará “tierra”, y que define como “aquello sobre y en lo que el ser humano funda su morada”. En esa medida, la tierra se presenta como “aquello que acoge”, y por lo mismo se aleja tanto de “la representación de una masa material sedimentada en capas”, como de la “puramente astronómica, que la ve como un planeta” (Heidegger, 2000: 30). Cuestión de representaciones. Por mi parte, busco aquella que, al no partir de una forma de conocimiento (“las plantas del botánico”), de un tipo de experiencia (“el paisaje que cautiva”), o de un criterio axiológico (“los cimientos de la morada humana”), funciona sin necesidad de hacer del ser humano fundamento del sentido y pauta de comprensión. “Masa material sedimentada en capas”—no suena nada mal.

Este breve desvío por un par de razonamientos heideggerianos tan solo se propone mostrar por qué, en tanto simple cuerpo sólido celeste que gira alrededor de una estrella, la de “planeta” es la imagen (que yo conozca) que más se acerca a esa representación límite que busco, en la cual la presencia del factor humano alcanzaría el grado más próximo al cero. Volviendo a sustituir “planeta” por “naturaleza”, la sentencia escrita por Louis-Auguste Blanqui, durante uno de los más de treinta años que pasó en prisión hacia mediados del siglo XIX, nos sirve a modo de ilustración en este punto, a pesar de su lenguaje articulado en términos de intenciones y propósitos: “La naturaleza [el planeta] no conoce ni practica la moral en acción. Lo que hace, no lo hace a propósito. Trabaja a ciegas, destruye, crea, transforma. No le importa el resto” (Blanqui, 2000: 49). En otras palabras, el planeta es el sinsentido. No porque se trate de algo absurdo, sino porque, literalmente, carece de sentido; es la ausencia de sentido, de intencionalidad, de fin. Que sea posible establecer una causalidad para los procesos planetarios en virtud de esos saberes que agrupamos bajo el rótulo de “geología”, no significa que dichos procesos persigan finalidad alguna. Desde el punto de vista del sentido, y por ende de la historia, lo que le compete al planeta simplemente ocurre, toma lugar. Eso y nada más. Sin razón. Así las cosas, se comprende por qué al planeta le pertenece la contingencia: lo que en él sucede no es ni necesario ni imposible; tan solo puede



ser o no ser el caso —imprevisto. Por hallarse fuera de nuestras posibilidades de previsión, la pura contingencia de los procesos planetarios funciona como una suerte de *a priori* de todo proyecto humano. Aunque es poco lo que podemos hacer contra ellos, no nos es dado darlos por descontado (basta recordar las imágenes de la población de Ryoishi, completamente devastada por las olas del tsunami que golpeó a Japón en marzo de 2011, a pesar de los muros de ocho metros de altura que pretendían protegerla. ¿Habría que construir un nuevo muro más alto? ¿Qué tan alto?). Lo que resta es hacernos cargo de la imprevisibilidad del planeta. Así sea, como suele suceder, una vez ésta ya haya tenido lugar.

Ahora, por “mundo” entendemos “la resolución infinita del sentido en hecho y del hecho en sentido” (Nancy, 2003: 223). Dicho de otro modo, el mundo es el espacio de la historia; es el lugar donde las singularidades son producidas y adquieren significado como hechos. El mundo, por ser fenómeno histórico, sí sabe de sentido, o mejor, de sentidos. En él, la contingencia se torna hecho. En palabras de Marshall Sahlins, “lo contingente llega a ser plenamente histórico solo cuando es significativo: solo cuando el acto personal o el efecto ecológico adquiere un valor sistemático o posicional en un proyecto cultural” (Sahlins, 2008: 109). Esto no quiere decir que el mundo, en tanto espacio, anteceda a las singularidades y les sirva de continente, sino que son éstas las que, al pasar a la existencia, abren el espacio mundano. Los procesos (¿es “geológicos” el adjetivo indicado?) que abarca el planeta, aunque singulares, solo pasan a ser hechos y a formar parte de la historia cuando el sentido se resuelve en ellos (cuando el desplazamiento de una placa tectónica deviene desastre, castigo divino, calamidad pública o síntoma de los males de los tiempos que corren). Lo que quisiera proponer al lector es que las imágenes acá interpretadas, inmovilizan y retienen justamente el encuentro entre las condiciones particulares y contingentes que las han hecho posibles; el movimiento de resolución de la contingencia en sentido. Es a esto a lo que nos referíamos con aquello de “la construcción de la historia en cuanto tal”—la imagen nos permite aprehender en sentido en virtud del cual una contingencia pasa a ser hecho histórico. Esto permite comprender por qué, al echar mano de la imagen, Benjamín buscaba interrumpir la ideología del progreso, la cual subsume todo momento presente bajo la pretendida inevitabilidad del avance civilizatorio. Su fin era el de redimir ese presente en toda su singularidad, sustraerlo de ese sentido y,

con ello, revelar la violencia que se esconde tras esa forma de narrar lo acontecido. Desde esta perspectiva, la serie de imágenes que interpreto no pretende seguir los procesos históricos a lo largo de una visión lineal y continua del tiempo (la cual no es sino una forma posible del sentido), sino detenerlos, inmovilizarlos, para así poder “describir (en la sincronía y no en la diacronía) articulaciones fundamentales [e] identificar en estas articulaciones los elementos utópicos” (Mosès, 1997: 83). Para Benjamin será de especial interés el elemento utópico porque la realización de todo sentido es también la frustración de otro. No todo futuro imaginado pasa a la existencia. Es lo que constituye las políticas del futuro. Es esta la razón de mi interés en los futuros truncados, aquellos que busco descifrar de la constelación de imágenes que sirve como excusa para este ensayo. Para ser lo más sucinto posible: las articulaciones que acá exploro están vinculadas a los futuros imaginados de la conexión y la civilización, y expresan instancias particulares en las que en Tierradentro se ha dado el encuentro entre procesos geológicos y fenómenos históricos.

## VI

Con estas consideraciones en mente, dejemos atrás el recodo y dirijámonos al puente. Es sentido común: en regiones tan quebradas como el nororiente del Cauca se impone la necesidad de salvar el vacío. Un corto puente o una tarabita pueden significar horas menos de camino. En una región en la que la verticalidad de las montañas hace todo tipo de demandas al caminante, a la cabalgadura, a la chiva, al jeep, cualquier tramo horizontal es bienvenido. Sin embargo, no es fácil. La fuerza de las aguas hace ver frágil la empresa humana que tan solo quiere eludirla. Nuestra tercera imagen acompaña la versión impresa de la conferencia dictada por monseñor Larquère a la que nos hemos referido más arriba, y muestra uno de los muchos puentes construidos con bejuco y técnicas artesanales que, incluso hoy, asisten al transeúnte.

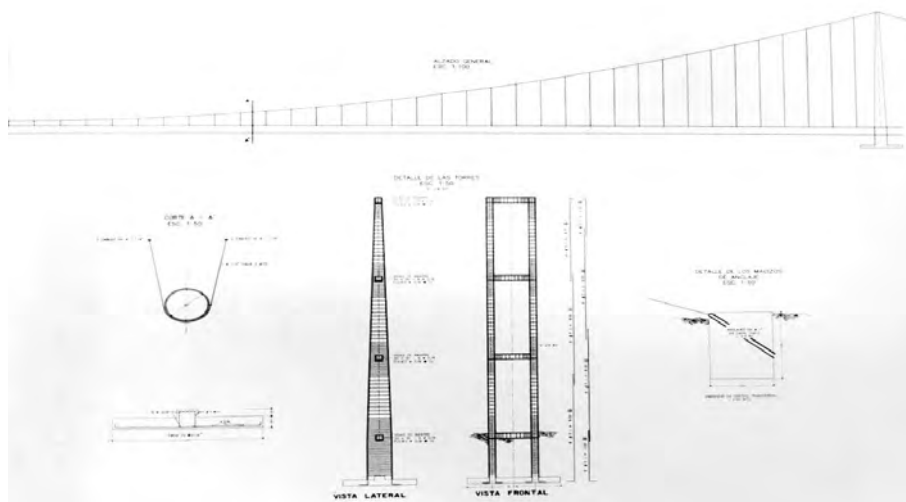


**Imagen no. 3.** Tomada de Larquère, E. (1924)

A pesar de los años corridos desde que el padre Larquère intentara, como tantos otros antes y después de él, hacer entender a la sociedad capitalina, en toda su incontestable realidad, las vicisitudes de vivir en aislamiento, puentes similares al de la foto aún pueden verse al recorrer Tierradentro. El turista que visite el Parque Arqueológico en San Andrés de Pisimbalá tiene la oportunidad de cruzar un par de ellos, si bien contruidos en guadua y reforzados con gruesos cables metálicos. Los puentes se alzan con humilde suficiencia sobre el modesto cauce de la quebrada de San Andrés. Se retraen en el paisaje, de modo que el visitante apenas los advierte. Un buen marco para tomar un par de fotografías. Estos puentes también llamaron la atención de Carlos Vernaza Diago, quien en calidad de Gobernador del Cauca realizó una visita oficial a Tierradentro en mayo de 1926. Les dedica este párrafo:

Dos series de vigas que arrancan de los muros respectivos y se elevan oblicuamente, hacen fuerza encontrada con las horizontales tendidas al suelo, las cuales forman el piso del puente. Para dar mayor resistencia a la estructura, arrancan de un extremo a otro una serie de gruesos bejucos que hacen las veces de cables de acero y que a la vez sirven de pasamano, fuera de un techo cubierto de paja a lo largo del declive del mismo puente. Algunas de estas construcciones tienen más de medio siglo, y aparentan servir otro tanto (Vernaza, 1926: 104).

El Gobernador se despidió prometiendo a la población enviar el zinc necesario para cubrir algunos de los mejores puentes de madera, además de varias arrobas de alambre para alentar la construcción de otros nuevos. Con todo, se trata de esfuerzos insuficientes cuando se trata de hacer frente al desafío de cruzar el río Páez. Aunque esta tercera imagen no trae información que la acompañe, puede pensarse que fue tomada en la parte alta del río, donde sus márgenes aún no se han alejado tanto como para que un puente tan precario no sea ya viable. Cauce abajo la tarabita comienza a reemplazar al puente artesanal. A pesar de que el puente proyectado por Facivil Ingenieros Ltda. en 1995, meses después del desastre de junio de 1994, no fue construido (por razones que no he podido establecer), nuestra cuarta imagen permite hacerse una idea de las demandas tanto técnicas como de consecución de recursos que acarrea, en la actualidad, la construcción de un puente sobre el Páez.



**Imagen no. 4.** “Proyecto Puente Río Páez”. Facivil Ingenieros Ltda.

No hacen falta extensos conocimientos en ingeniería para ver las diferencias entre estos dos puentes, tanto en términos de dimensiones y materiales, como de la tecnología necesaria para su construcción. Las especificaciones de los anclajes, cada uno de cuatro metros transversales de concreto, junto con

el grosor de los cables de amarre, son una patente ilustración de aquello que hace posible el corrimiento del límite entre lo franqueable y lo intransitable. No obstante, más allá de los evidentes desarrollos tecnológicos en materia de construcción de vías, lo que la relación figurativa entre estas imágenes expresa es un nuevo futuro imaginado que emerge a partir de las avalanchas que, desde 1994, han devastado poblaciones enteras a lo largo del curso del Paéz. Es tan simple como que, si se desea que perdure a pesar del ímpetu de los flujos de lodo y escombros que han recorrido el camino abierto por el río, un puente debe ser construido con una luz mayor que la que puede permitirse uno de bejuco, lo cual implica una mayor inversión. Ciertos futuros resultan más costosos.

Al leer acerca del acuerdo no. 6 de 18 de agosto de 1926, por medio del cual el Concejo Municipal de Páez decretó área de población el norte del resguardo de Wila, es evidente que el desastre no daba forma al futuro que se imaginaba para Irlanda, población que los misioneros vicentinos fundaron en aquellas tierras, y que, según el padre David González (misionero que trabajó en la zona por más de 30 años), estaba llamada “a ser la primera población de Tierradentro”, en razón de la “belleza del paisaje” y de las “magníficas montañas que la circundan” (González, 1977: 185). El beneficio de la retrospectiva nos permite leer como “señales” aquello que, en su presente, era a duras penas un dato más del mundo. A manera de ejemplo, está el hecho de que cuando los vicentinos eligieron el punto llamado Musequinde para la nueva fundación, no repararon en que en lengua páez (hoy conocida como Nasa Yuwe) el nombre significaba “chorro de arena”. Otras eran las consideraciones y señales que se les hacían presentes, como el recuerdo de la legión británica, compuesta en su gran mayoría por católicos irlandeses que se unieron a la campaña libertadora. Cuenta González que “los fundadores de este pueblo quieren que él lleve el nombre de la Isla que nos envió auxiliares para obtener nuestra independencia y porque en su pequeñez consideran que tiene semejanza con la isla mártir”. El tamaño de esa tierra ubicada en la margen derecha del Páez no era la única semejanza: “como la Irlanda de O’Connel, esta de Tierradentro tiene un solo río principal, fue de tierra cenagosa y abunda en pastos jugosos para mantener mejor los ganados” (González, 1977: 191). Pero, muy a pesar de su conveniencia para la

ganadería, la cercanía de esos suelos a las corrientes de agua no dejaba de tener algo de ominoso: “el río vivía desbordado, el pensamiento de algún desastre no dejó crecer el anhelo sobre esas tierras” (González, 1977: 194). Curiosamente, las características poco hospitalarias de los terrenos, aunadas a los recuerdos del lugar natal en la otra orilla del océano que estos misioneros llevaban consigo, eran precisamente las que los convertían en el lugar menos disputado para levantar un nuevo casco urbano: “ese llano enmontado nadie lo mezquina, el indio no lo quiere, cree que es malo; el colono le tendrá cariño porque verá que es bueno, lo hará valer” (González, 1977: 188). Y es que los vicentinos sabían muy bien que estaban sentando residencia en pleno corazón del mundo páez, por lo que esperaban resistencia muy a pesar de lo inhóspito del sitio elegido.

Los indígenas de Huila [Wila] [continúa el misionero] en masa rechazaban la idea de que en sus tierras [se] formara un pueblo al cual pudieran avicinarse gentes que no fueran de su raza. Cuando el Concejo Municipal subió a entregar el lote, los indios no quisieron ir, fue preciso que la autoridad de Belalcázar llevara por la fuerza a los miembros del Cabildo y que en nombre del dicho Cabildo otras personas pusieran la firma de las autoridades indígenas. Ellas se resistieron de manera invencible. Los indios lucharon contra el nuevo pueblo hasta cuando ya no hubo apelación (González, 1977: 186).

Este trasegar humano, sin siquiera sospecharlo, ocurría en medio de fuerzas planetarias mucho más antiguas que el bautizo de la quebrada Musequinde. He acá algo más que el padre González desconocía, no solo como señal de “mal augurio”, sino como simple dato: “de acuerdo a interpretaciones geológicas, en el área de influencia del Volcán Nevado del Huila, los flujos de lodo más reciente datan como mínimo de hace 2000 años” (Ingeominas, 1986: 14).

## VII

Por un tiempo Irlanda prosperó. En sus mejores años llegó a albergar unas cincuenta familias. El ganado lechero probaba ser un buen negocio, a tal punto que el pueblo y sus alrededores se convirtieron en la despensa láctea de buena parte de Tierradentro, incluyendo la cabecera municipal, Belalcázar, donde la leche y los quesos se vendían bien. Por un momento parecía que las previsiones del padre González para la población que ayudó a fundar se hacían realidad.

Con estas palabras dibujaba el futuro que imaginaba: “juzgo que un día más o menos lejano habría de cruzar por allí una carretera para el Valle [del Cauca]; que en las vegas del río Páez surgirían poblaciones que serían veraneaderos de gentes calentanas; que la región sería un verdadero emporio de riqueza nacional” (González, 1977: 186). En efecto, siguiendo hacia el norte de Irlanda y rodeando el Páramo de Santo Domingo, se llega a Santander de Quilichao, a poco más de una hora de Cali. Las ocho horas que separan a Belalcázar de la capital del Valle a través del Páramo de Guanacas y Popayán se ven reducidas a la mitad. También es posible ver, abandonados a la vera del camino, un par de hoteles destinados a turistas que nunca llegarían una vez las avalanchas del 94 cortaran el paso, al día de hoy, de forma definitiva.

En junio de 2011 ascendí por primera vez a la terraza donde una vez se alzó Irlanda. Llegué poco antes del mediodía, bajo un cielo toldado y una llovizna pertinaz. Esto es lo que se ofreció a mi vista:



**Imagen no. 5.** Foto: Diego Cagüeñas

Así se ve hoy la utopía del padre González tras el encuentro entre los deslizamientos de tierra originados por el choque de masas tectónicas, y los esfuerzos de algunos humanos por “civilizar” y “hacer valer” un pedazo del planeta. No subí solo. Manuel Jota Escobar, docente, escritor, pensador, residente de Belalcázar, me invitó a una pequeña excursión con un grupo de adolescentes de la Normal, quienes a pesar de haber nacido en su mayoría en el municipio de Páez, nunca habían visitado la explanada que ahora se extendía frente a nosotros. La compañía de Manuel fue una fortuna; de otro modo mi mirada no habría podido abrirse paso entre la vegetación. Al igual que fray Juan de Santa Gertrudis o monseñor Larquère años antes, Manuel experimentó, en carne propia, las rudezas de este rincón



del planeta. Es un sobreviviente. Recuerda que el 6 de junio de 1994, al regresar a Irlanda después del temblor de tierra que sacudió el norte del Cauca a las 3:47 p.m., todo lo que se ofrecía a su mirada era “un desierto de lodo y arena en el que se encontraban sepultadas más de 150 personas”. Era esta mirada y esta memoria las que nos guiaban, a los jóvenes estudiantes y a mí, a través de los rastros de un pasado cuyo futuro nunca fue el nuestro. Futuro ajeno a ellos por haber nacido después del desastre, ajeno a mí por haber crecido en otro mundo. La palabra de Manuel se convirtió, por el par de horas que estuvimos caminando esos parajes hoy prácticamente deshabitados, en el lazo que buscaba permitirnos imaginar el horror por él vivido. ¿De qué otra manera habríamos podido imaginar que bajo cada una de estas piedras se encuentra el cuerpo de un niño que no sobrevivió al deslizamiento de tierra que se dejó caer sobre Irlanda, borrándola del mapa? ¿Cómo podríamos haber sabido que se trataba de sepulturas improvisadas en medio de la angustia por sobrevivir la gélida noche del páramo, y de la expectativa por oír las aspas del helicóptero que habría de rescatarlos?



**Imagen no. 6.** Foto: Diego Cagüañas

Entre las historias que Manuel contó ese día, la que más recuerdo es la de una mujer que se encontraba lactando, y que prefirió pasar toda la noche amamantando a uno de estos niños antes que a su propio hijo, en un esfuerzo vano por salvarle la vida. Al niño lo habían sacado del lodo muy malherido, y en medio del caos y la muerte, Manuel había olvidado todo lo que había aprendido en sus cursos de primeros auxilios. Es lo inimaginable.



Había una segunda razón que me empujaba a hacer el ascenso a la que debería haber sido la “salida natural” de toda la “riqueza que en un futuro más o menos cercano se ha de desarrollar en Tierradentro”, hacia los mercados del Valle del Cauca (González, 1977: 185). El 11 de abril de 1989, monseñor Jorge García Isaza, entonces Prefecto Apostólico de Tierradentro, veía cómo se hacía realidad una utopía que compartía con su hermano Germán, el anterior Prefecto: ese día inició labores el Seminario Mayor Indígena Páez, cuyas instalaciones fueron construidas a unos 500 metros del casco urbano de Irlanda para alojar un proyecto educativo iniciado seis años antes. Más que visitar los restos del poblado, me interesaba conocer las ruinas de un seminario que fue la primera experiencia de su tipo en América Latina. Su principal novedad no residía tanto en la idea de formar sacerdotes indígenas, sino en que la lengua de instrucción fuese el Nasa Yuwe, y que el español fuese tratado como segunda lengua (lo que era el caso para gran parte de la población páez por aquel entonces). Poco después de su fundación, el seminario contaba con veintitrés maestros bilingües, además del apoyo de Radio Eucha, primera emisora bilingüe del país, dependiente de la entonces todavía prefectura apostólica (en febrero de 2000, la prefectura fue elevada a vicariato apostólico por Juan Pablo II). En el proyecto educativo que el padre Germán García presentó al Ministerio de Educación, se estipula que el “gran secreto” de la educación secundaria que ofrecía el Seminario radicaba en la “asistencia técnica”. Los profesores, “tecnólogos de profesión”, complementaban la formación sacerdotal con capacitación en labores agropecuarias que permitirían a los alumnos “autofinanciarse casi completamente, mediante el trabajo y la producción de su granja” (García, 1988: 6). Este tipo de educación, de acuerdo con el proyecto, habría de solucionar problemas como el de la vergüenza que sentía el páez de hablar su lengua, el de la “desadaptación social” en razón de los distintos hábitos culturales y, claro, el de la dificultad para acceder al sistema educativo por falta de recursos.

## VIII

Entonces se sacudió el planeta. Las semanas previas al 6 de junio de 1994 habían sido particularmente lluviosas. Las laderas de las montañas, debilitadas por años de quemas y deforestación para la ganadería, estaban saturadas de agua. El sismo de 6.3 grados en la escala de Richter las hizo colapsar. Millones de metros cúbicos

de lodo y rocas se precipitaron hacia el fondo de los cañones labrados por los ríos, bloqueando el paso del agua. Pero solo por un corto tiempo: la fuerza de corriente destruye los diques y lanza múltiples flujos de escombros hacia la parte baja de los valles, la mayoría de los cuales convergen en el cañón del Páez. El frente del lahar (flujo de sedimento y agua que se moviliza desde las laderas de volcanes) alcanza los 10 metros de altura y velocidades entre 60 y 90 kilómetros por hora, arrastrando un total aproximado de 320 millones de metros cúbicos de rocas, lodo, troncos, y un estimado de 1100 vidas humanas. No hay puente, camino o población que haya sobrevivido a la destrucción que cambió el paisaje y la disposición de las cosas para siempre. Musequinde, la quebrada que corría apacible a unos pocos metros de Irlanda, hizo honor a su nombre y se convirtió en un chorro de arena devastador. En cuestión de minutos, los trabajos invertidos en las utopías de Irlanda y del Seminario Indígena fueron reducidos escombros. Un mes después éste era el panorama que se mostraba a quien, a falta de vías transitables, llegara a Irlanda por vía aérea:



**Imagen no. 7.** Foto: T.C. Casadevall, julio 4 de 1994<sup>6</sup>

La mancha café hacia la parte izquierda de nuestra séptima imagen es el chorro de arena de Musequinde. Allí quedaba Irlanda. A la derecha se pueden ver unos cuantos aludes más, mientras que en la esquina inferior derecha se observa el lahar principal del río Páez. Las edificaciones que aparecen en el centro de la imagen corresponden a las instalaciones del Seminario Indígena, a salvo de los desprendi-

<sup>6</sup> Tomada de: [http://volcanoes.usgs.gov/Images/Jpg/Huila/30710609-005\\_caption.html](http://volcanoes.usgs.gov/Images/Jpg/Huila/30710609-005_caption.html)

mientos de tierra pero de todos modos afectadas por los movimientos telúricos. En la imagen, la contingencia planetaria aún no termina de resolverse; aún no termina de pasar a la historia. Futuro truncado. Fin de la utopía.

“Es triste, ¿cierto, profe?”, me preguntaba José, un joven páez nacido en 1994 que antes de esa mañana nunca había oído hablar del Seminario. Asentí sin saber si realmente me parecía triste, mientras caminábamos por las ruinas del corredor que conducía al comedor.



**Imagen no. 8.** Foto: Diego Cagüañas

¿De dónde provenía la tristeza de José? Quizá haya sido el encontrarse en medio de aquello que ha dejado de ser, y que sin embargo persiste en una materia disfuncional e inhabitable. Quizá haya sido esa extraña empatía que a veces sentimos con los rastros de otras vidas, ahora pertenecientes al pasado. No tengo cómo saberlo. Intercambiamos unas cuantas frases, y eso fue todo. Sería irresponsable de mi parte asignarle algún sentido a palabras que tal vez no tenían más intención que abrir una conversación. En lo que a mí respecta, debió pasar algún tiempo para poderme explicar la inquietud que experimenté al recorrer esos restos mudos y opacos, rotos y al mismo tiempo autosuficientes. La ayuda provino de leer el hermoso libro que Susan Buck-Morss dedica al *Libro de los pasajes*, donde propone una fórmula que me parece muy justa. Meditando sobre las observaciones de

Benjamin alrededor de la fascinación que ejercieron las ruinas sobre la imaginación de la Europa del siglo XIX, Buck-Morss propone que el tono melancólico con que éstas eran descritas revela la secreta comprensión de que en las ruinas se hace evidente, de manera irrevocable, que “el mundo objetivo se impone al sujeto como un imperativo cognitivo” (Buck-Morss, 1999: 168). Se trata de otra forma de reconocer que el planeta nos antecede —siempre. Que no importa cuán elaborados lleguen a ser nuestros mundos simbólicos, nuestros lenguajes, nuestras costumbres; la contingencia termina imponiéndose —siempre. Es cuestión de tiempo. Es, en efecto, un imperativo cognitivo: no hay pensamiento sin planeta; la materia sedimentada es su condición de posibilidad. Monseñor Larquère lo intuía al lamentarse porque “no tenemos caminos, necesitamos caminos; morimos por falta de caminos” (Larquère, 1924: 34). Evangelización y civilización, las dos utopías asumidas como misión por el sacerdote francés, no son simple cuestión de imponer un cuerpo de creencias o introducir nuevos hábitos en una población. Antes que nada, esto debe ser practicable. El misionero debe poder llegar allí donde ha de predicar; el profesor, allí donde ha de enseñar. Sin el camino (victoria efímera del mundo sobre el planeta) que araña la superficie del planeta, nada de esto podrá ser.

No debería sorprender que entre los tres elementos que integran la matriz civilizatoria imaginada por el padre David González para la evangelización de los paeces, y “el progreso material y moral” de Tierradentro, los caminos ocupen lugar preeminente. Al lado del mestizaje entre “varón blanco y hembra india” que “ennoblece y hace próspera la tierra, y de la “rápida parcelación de la tierra” que civiliza al hombre por hacerlo sentir “dueño de algo”, figura la necesidad de abrir vías de comunicación “que conduzcan a los departamentos vecinos” (González, 1977: 127-130). El misionero suscribía la queja de don Sergio Arboleda, según la cual “los indios ni a empujones entran por el camino de la civilización”. Pues bien, primero se necesita abrir el camino, y después sí pasar a empujar por éste a los indígenas para que se conviertan en “ciudadanos conscientes de sus verdaderos derechos y obligaciones, para consigo mismos, para con los demás ciudadanos, para con Dios, para con la Patria” (González, 1977: 124). Que la civilización imaginada por el padre González haya en efecto recorrido los caminos que graban las laderas de la Cordillera Central, es algo bastante dudoso. Pero esto no impide reconocer que ciertos símbolos de progreso y civilización sí sortearon

la escarpada topografía, como El Páez, nombre con el que se conocía el carro de don Augusto Cuéllar Alarcón, primer vehículo que no era de tracción animal en hacer su arribo a Belalcázar. Don Augusto puso gran tesón en responder al imperativo categórico que su particular mundo objetivo le imponía. Cuenta Manuel que el carro “había sido mandado a ensamblar directamente en la ciudad de Cali con las medidas acomodadas a los puentes de Juntas y de Cuetando, que por aquella época eran puentes colgantes” (Escobar, 1997: 21). Ante tal empeño, la gran fiesta con que El Páez fue recibido no parece fuera de lugar.

### **IX (Historia natural)**

Modernidad, civilización, progreso —palabras que no comparten significado, con trayectorias históricas disímiles pero que hoy se mantienen cercanas en virtud de un cierto “aire de familia” o una suerte de “afinidad electiva”. Son muchos los fenómenos que se han aludido como comunes a estos términos: el individualismo, la secularización, la propiedad privada, la política participativa, el crecimiento de las ciudades, o el predominio de la economía sobre el resto de las esferas de la vida humana, por nombrar unos pocos. No es este el lugar para discutir la validez de estas generalizaciones. Sin embargo, existen dos rasgos de lo que el sociólogo Piotr Sztompka llama la “personalidad moderna” que me gustaría discutir brevemente antes de cerrar este ensayo. Según Stompka, entre las “disposiciones de personalidad que parecen prerrequisitos para el completo desarrollo de la modernidad”, se cuentan la planificación y la calculabilidad de las acciones. La primera la define como “anticipación y organización de actividades futuras dirigidas a fines asumidos tanto en el dominio privado como en el público”, mientras que la segunda consiste en la “confianza en la regularidad y predictividad de la vida social (reglas económicas, términos de comercio, políticas gubernamentales)” (Stompka, 2002: 101). Todo lo hasta acá escrito surge de preguntarse qué ocurre cuando planes, cálculos y predicciones fracasan; cuando la supuesta regularidad de la vida social se ve trastocada por lo contingente. Sospecho que Stompka no está realmente describiendo un hecho, sino perfilando una ilusión; sospecho que la estabilidad del mundo no es un dato de la experiencia, sino un anhelo proyectado hacia el porvenir. La personalidad moderna sueña con que algún día, finalmente, éste sea el caso. Que

las “reglas económicas”, los “términos de comercio” o cualquier otro tipo de leyes, normas, estatutos o pautas de acción y pensamiento, nos concedan, por fin, el dominio sobre el mundo que nos ha tocado en suerte habitar. Sospecho, también, que lo contrario es la regla, es decir, que lo imprevisto, lo fortuito, lo repentino, es lo que con mayor frecuencia da forma al día a día en el que transcurren nuestras vidas. Las grietas en la corteza del planeta, las ruinas en el rostro del mundo así parecen indicarlo.

Se acostumbra hablar de “modernidad fallida”, de “modernidad periférica”, incluso de “modernidad alternativa” cuando se intenta comprender el ordenamiento social de naciones como Colombia (Gaonkar, 1999). Este tipo de narrativa, que compara y evalúa una particularidad frente a un modelo que le es extraño, es justo la forma de historiografía que Benjamin dismanteló al hacer uso crítico de las imágenes dialécticas producto del capitalismo industrial del siglo XIX. Se ha citado infinidad de veces su tesis de que no hay documento de cultura que no sea a su vez un documento de barbarie. El más breve repaso por la historia de los imperios y sus colonias le da la razón. Sebald cuenta cómo Joseph Conrad, de regreso en Bruselas tras su paso por el África, no puede evitar percibir a la “capital del reinado de Bélgica, con sus edificios cada vez más ampulosos, como un monumento funerario que se erige sobre una hecatombe de cadáveres negros, y le parece como si todos los viandantes de las calles llevaran en su interior el oscuro secreto congoleño” (Sebald, 2008: 139). Mas no es de esta historia, tantas veces narrada, de la que hablo acá. No es la historia de la barbarie el motivo de estas páginas. Es otro tipo de historia. Lo que quisiera proponer es que todos estos futuros truncos de los que he hablado, sea la conquista absoluta del territorio de Tierradentro imaginada por los europeos en sus sillas de montar, sea la completa evangelización de los paeces imaginada por los vicentinos en sus peregrinajes por océanos y cordilleras, sea la perfecta integración del indígena a la nación gracias a la educación bilingüe imaginada e impartida en el Seminario Indígena, sean los caminos imaginados y reclamados por los Prefectos Apostólicos, sean el crecimiento económico sostenido y la equidad social imaginados por el actual gobierno, estos futuros, digo, se comprenden mejor, esto es, en su singularidad, si son comprendidos a través de lo que se podría llamar “historia natural”.



Eric Santner, perspicaz comentarista del pensamiento de Benjamin, así la define: “la historia natural nace de las posibilidades duales de que la vida pueda persistir más allá de la muerte de las formas simbólicas que le dieron significado, y de que las formas simbólicas puedan persistir más allá de la muerte de la forma de vida que les dio vitalidad humana” (Santner, 2006: 17). En ningún otro fenómeno es más ostensible este desajuste entre vida y formas simbólicas que en la ruina. En ésta, la indestructibilidad dogmática del planeta se expresa de la mano con la fugacidad irremediable del mundo. Su materialidad se debe tanto a la fuerza de la destrucción como a la fragilidad del poder. En la ruina, como en la imagen dialéctica, se expresa un proceso que en ella, en su existencia material, se encuentra detenido por un instante. Para decirlo en otras palabras, en la ruina atestiguamos el arruinamiento —la caída del mundo en el planeta. Lo extraordinario de la ruina es que no es del todo una mera “cosa”. Comparte la opacidad y la obstinación de ésta, pero los rastros del trabajo humano que en ella permanecen al tiempo que se desvanecen, nos recuerdan que alguna vez fue algo distinto: algo enteramente funcional y significante. Si esto es correcto, me arriesgaría a pensar que el desasosiego que compartí con José al recorrer los restos maltrechos del Seminario Indígena se explica porque la ruina reposa “lejos de nuestra capacidad de investirla con significado, de integrarla a nuestro universo simbólico” (Santner, 2006: xv). Esta es la mitad de la explicación. Habría que agregar que, a pesar de tal lejanía, o quizá precisamente en razón de ella, la ruina parece reclamar un sentido que ya no está disponible. Este desfase es el asunto de la historia natural: la interrupción del sentido por cuenta de las fuerzas planetarias y su insidioso desgaste de la materia y de la vida.

“Basta con que las obras humanas sean descuidadas por un instante, la naturaleza comienza apaciblemente a demolerlas y por poco que se tarde, se la encuentra reinstalada floreciente encima de las ruinas” (Blanqui, 2000: 50). Así es. Pero no hay dos ruinas iguales. La historia natural, moviéndose en un plano de menor generalidad que el de los atisbos de Blanqui, se ocupa de las razones del descuido, del por qué de la tardanza, de los efectos del florecimiento. Ya que la ruina es la materialización del proceso de erosión del sentido, la pregunta que habría que formularle a esos restos del empecinamiento humano por abrirse morada sobre la superficie del planeta, es de qué modos específicos el “proceso

corrosivo del arruinamiento pesa sobre el futuro y moldea el presente” (Stoler, 2008: 194). La ruina es lo que queda del futuro en el presente. Así que es apenas lógico que las del Seminario Indígena pertenezcan a un episodio distinto de la historia natural, que las ruinas de la Normal Superior Enrique Vallejo Bernal, arrasada por la avalancha del 20 de noviembre de 2008 (la tercera desde 1994).



**Imagen no. 9.** Tomada de *El Enjambre*, No. 14, Belalcázar, Cauca, diciembre de 2008

De la tragedia del pasado 20 de noviembre una de las imágenes que más impacta es la de la Virgen Milagrosa que se encuentra en el parquecito a la entrada de la Normal. Todo a su alrededor fue destruido, arrasado por las aguas desbocadas, consumido por el lodo; pero la Virgen siguió ahí, de pie, en medio de ese desierto de desolación, con el barro hasta las rodillas pero con sus brazos abiertos como queriendo decir: “bienvenidos, no todo está acabado, aquí estoy Yo” (*El Enjambre*, 2008: 17).

Tras este nuevo encuentro entre planeta y mundo, lo que queda es la ruina—y su silente reclamo de sentido. “¡Milagro!” exclama uno de los redactores de *El Enjambre*, un boletín “informativo-instructivo” nacido en 2008 con el fin de informar a la población de Tierradentro sobre la actividad del Volcán Nevado del Huila. El imperativo cognitivo que la actividad vulcanológica impone se expresa en la periodicidad del boletín (“circulará en la medida en que permanezca el nivel naranja y su aparición dependerá del comportamiento que tenga



el volcán”), y en la milagrosa causalidad atribuida a la permanencia de Virgen “en medio de ese desierto de desolación”. Cuando la ruina es lo que ha quedado después, ya no de la primera, sino de la tercera avalancha en menos de veinte años, el encuentro entre planeta y mundo que en ella se da se ve diferente. Es otro el futuro que ha sido interrumpido. Luego de años de recuperación, de invertir en la reconstrucción de puentes y caminos, de trabajar en la refundación de poblaciones como Tóez, las fuerzas del agua y las rocas volvieron a trastocar el mundo que se intentaba volver a erigir. Ahora el futuro debe ser vuelto a imaginar. Una vez los efectos de la primera devastación pudieron ser precisados con algo de certeza, las agencias gubernamentales encargadas concluyeron que “dentro del casco urbano de Belalcázar son mínimas las posibilidades de expansión urbanística” (Ingeominas, 1995: 16). La población se hallaba cercada por los cursos del lodo, por lo que se recomendaba construir “fuera del casco urbano” o “densificar las viviendas” encontradas en éste. Es decir, construir edificios. Difícil tarea cuando la industria de la construcción colapsó tras la declaración de gran parte de la población como “zona de riesgo”. ¿Quién querría invertir en un lugar donde pocos quisieran vivir? Manuel y su familia pagan arriendo. Tres cuadras abajo, a unos cuantos metros del Paéz, se encuentra su casa, bonita, espaciosa, abandonada, declarada inhabitable.

Mucha gente se fue. Y nueva gente llegó. Ignacio, hermano de Manuel, pasa las tardes sentado en el atrio de la iglesia, rememorando tiempos idos. A esa nueva gente nadie la conocía. Muchos eran “paisas”, dice. Parece que el negocio ilícito de la amapola atraía a los nuevos pobladores. “Las cosas no son como antes”. Y difícilmente volverán a serlo ahora que, ante los destrozos causados por dos avalanchas más, ya no se recomienda “densificar las viviendas”, sino la “reducción de la densidad poblacional”. En pocas palabras: “reubicar a la población” (Departamento Nacional de Planeación, 2010: 3). El 17 de febrero de 2009, Fabio Valencia Cossio, para entonces Ministro del Interior, bajó de un helicóptero para anunciarles a las gentes de Belalcázar: “El gobierno tomó una decisión y la va a cumplir: a mayor riesgo, mayor y pronta atención” (*El Enjambre*, 2009: 1). La decisión del gobierno Uribe podría ser firme, pero cómo llevarla a cabo no era algo que tuviera muy claro el Ministro. ¿Se reubicaría a toda la población, o solo aquellos ubicados en zonas de “alto riesgo”? ¿A

dónde llevarían a la gente? ¿Cuándo? El Ministro regresó a su helicóptero sin dar respuestas, dejando tras de sí la incertidumbre. Tal parece que nuevos afanes robaron la atención del gobierno, o quizás haya sido la comprensión de los costos que implica construir un pueblo de la nada. Sea como sea, nadie ha regresado a contestar las preguntas, y de reubicación nadie ha vuelto a hablar. Poco importa. El daño ya estaba hecho. Los precios de la finca raíz se fueron al suelo, negocios cerraron sus puertas, otras familias se fueron a buscar mejor suerte. De momento, los que han decidido quedarse, se las arreglan en medio de sus calles marcadas con flechas que indican las rutas de evacuación y el ruido de las sirenas de alerta, que todos los días, cumplidamente, anuncian que el mediodía ha llegado.

La historia natural no es (tan solo) la historia de la “mortificación del mundo de las cosas” (Buck-Morss, 1999: 160). Lo que ella enseña no es que el planeta determina la vida humana con fuerza inescapable. Todo determinismo es, por definición, simplista, reduccionista. El entorno físico no dicta lo que somos. Pero esto no quiere decir que habitemos un mundo enteramente compuesto de símbolos, palabras e imágenes. El determinismo cultural es tan ingenuo y pernicioso como el físico. Nunca vivimos del todo en medio del símbolo que da sentido al mundo, ni del todo sobre el suelo sedimentado por las fuerzas del planeta. Mundo y planeta rara vez armonizan. La relación figurativa que reúne estas imágenes en una constelación de sentido expresa cómo, en algunos lugares de Tierradentro, algunos seres humanos que por ellos han pasado, han vivido y viven la incesante destrucción y reconstrucción del sentido. Pues no se trata de una historia ya terminada. No son imágenes del pasado; son parte de lo queda de los muchos futuros que se han imaginado en este rincón del universo. No es pues una historia de destrucción cuya lección sea la de que no hay nada por hacer frente a la fatal inevitabilidad del desastre. Por el contrario, nuestras imágenes muestran que ante el futuro truncado, todo se ha hecho y todo está por hacer. Es cuestión de imaginación política. Sobre los restos endurecidos de la avalancha se puede jugar.

## Referencias bibliográficas

- Arcila, G. [1951]. Impresiones de una excursión a Tierradentro (Cauca). *Revista de la Universidad de Antioquia*, 104, 653-665.
- Barona, G. [2002]. Por el Camino de Guanacas. En J. Melo y P. Moreno (Comp.), *Caminos Reales de Colombia*. Bogotá, Colombia: FEN.
- Benjamin, W. [2005]. *Libro de los pasajes*. Madrid, España: Akal.
- Bernal, S. [1953]. Mitología y cuentos de la parcialidad de Calderas, Tierradentro. *Revista Colombiana de Antropología*, 1 (1), 279-309.
- Blanqui, L. [2000]. *La eternidad a través de los astros: Hipótesis astronómica*. México, D.F., México: Siglo Veintiuno.
- Borja, M. [2009]. Los caminos de la guerra durante el siglo XIX. *Análisis Político*, 22 (67), 182-206.
- Buck-Morss, S. [1999]. *The Dialectics of Seeing: Walter Benjamin and the Arcades Project*. Cambridge, Estados Unidos: The MIT Press.
- Cuervo Márquez, C. [1956]. *Estudios arqueológicos y etnográficos*. Bogotá, Colombia: Kelly.
- Departamento Nacional de Planeación [2008]. *Importancia estratégica de la Etapa 1 de programa "Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad"*. Bogotá, Colombia: Consejo Nacional de Política Económica y Social.
- Departamento Nacional de Planeación [2010]. *Lineamientos de política para la reducción del riesgo ante la amenaza de flujo de lodo (avalancha) en el Volcán Nevado del Huila*. Bogotá, Colombia: Consejo Nacional de Política Económica y Social.
- Durand, A. [1929]. Lettre de M. Dufranc, prêtre de la Mission à M. Le Supérieur Général. En *Annales de la Congrégation de la Mission (Lazaristes) et de la Compagnie des Filles de la Charité, Volume 94* (pp. 440-460) París, Francia: J. Dumolin.
- Escobar, M. (Ed.). [1997]. *Páez: Ayer, hoy y siempre*. Cali, Colombia: Oscar Vernaza Impresores.
- Gaonkar, D. [1999]. On Alternative Modernities. *Public Culture*, 11 (1), 1-18.
- García, G. [1988]. *Proyecto educativo presentado al Ministerio de Educación para el Colegio Seminario Indígena Páez: Una experiencia integral*. Belalcázar, Colombia: Prefectura Apostólica de Tierradentro.

- González, D. [1950]. Monseigneur Emile Larquère (16 mai 1869 - 3 juillet 1948). En *Annales de la Congrégation de la Mission (Lazaristes) et de la Compagnie des Filles de la Charité, Volume 114-15* (pp. 383-409) París, Francia: J. Dumolin.
- González, D. [1977]. *Los paeces o genocidio y luchas indígenas en Colombia*. Bogotá, Colombia: Rueda Suelta.
- Heidegger, M. [2000]. El origen de la obra de arte. En *Caminos de bosque* (pp. 11-62) Madrid, España: Alianza.
- Heidegger, M. [2009]. *Ser y tiempo*. Madrid, España: Trotta.
- Ingeominas. [1986]. *Mapa preliminar de riesgos volcánicos potenciales del Nevado del Huila*. Medellín, Colombia: Ministerio de Minas y Energía.
- Ingeominas. [1995]. *Zonificación para uso del suelo del municipio de Belalcázar*. Bogotá, Colombia: Ministerio de Minas y Energía.
- Jiménez, M. [1989]. Vías de comunicación desde el virreinato hasta la aparición de la navegación a vapor por el Magdalena. *Historia Crítica*, 2, 118-125.
- Larquère, E. [1924]. *Evangelización y civilización. Conferencia leída en el Teatro Faenza el 22 de agosto de 1924*. Bogotá, Colombia: Imprenta de San Bernardo.
- Londoño, J. [1955]. La geografía y el hombre de Tierradentro. *Revista Colombiana de Antropología*, 4, 113-119.
- Luelmo, J. [2007]. La historia al trasluz: Walter Benjamin y el concepto de imagen dialéctica. *Escritura e imagen*, 3, 163-176.
- Llanos, H. [2002]. Caminos del Guacacallo. En J. Melo y P. Moreno (Comp.), *Caminos Reales de Colombia*. Bogotá, Colombia: FEN.
- Mosès, S. [1997]. *El ángel de la historia: Rosenzweig, Benjamin, Scholem*. Madrid, España: Cátedra.
- Nancy, J. [2003]. *El sentido del mundo*. Buenos Aires, Argentina: La Marca.
- Sahlins, M. [2008]. *Islas de historia: La muerte del capitán Cook. Metáfora, antropología e historia*. Barcelona, España: Gedisa.
- Santa Gertrudis, J. [1970]. *Maravillas de la naturaleza*. Bogotá, Colombia: Kelly.
- Santner, E. [2006]. *On Creaturely Life: Rilke, Benjamin, Sebald*. Chicago, Estados Unidos: University of Chicago Press.
- Sebald, W. G. [2008]. *Los anillos de Saturno: Una peregrinación inglesa*. Barcelona, España: Anagrama.

- Stoler, A. [2008]. Imperial Debris: Reflections on Ruins and Ruination. *Cultural Anthropology*, 23 (2), 191-219.
- Sztompka, P. [2002]. *Sociología del cambio social*. Madrid, España: Alianza.
- Vernaza, C. [1926]. Una entrevista. *Revista de misiones*, 2 (15), 97-105.

# **La burocratización incipiente: la administración pública en Cali entre 1910 y 1940<sup>1</sup>**

**Enrique Rodríguez**

## **Introducción**

El estudio que da forma a este artículo, así como el que inspira el capítulo siguiente, hacen parte de un trabajo sobre la formación de la burocracia en el Valle del Cauca y Cali en el siglo XX, desarrollado desde 2011 en el Departamento de Estudios Sociales de la Universidad Icesi. La pretensión de este esfuerzo es amplia, pues no solo busca ilustrar la conformación de un cuadro administrativo, sino también mostrar dos dimensiones complementarias del funcionamiento del estado y de lo político social en la región. La primera, la manera como se ha compuesto y transformado la administración pública a partir de la organización del Estado, mostrando la fuente de los recursos para su acción, la organización de las dependencias públicas y el tipo de proyectos que hizo posible esos recursos y formas organizativas para sacar adelante proyectos políticos, así como propuestas de desarrollo y de organización

---

<sup>1</sup> Este trabajo hace parte de una investigación en curso, realizada con el profesor José Darío Sáenz, sobre el desarrollo de la burocracia en el Valle del Cauca y en Cali, financiada por la Universidad Icesi. El autor quiere agradecer la colaboración de César Ibáñez y Adriana Gordillo, asistentes de investigación de este proyecto en diferentes momentos.

social. La segunda, las redes sociales de personas y grupos que han tenido la pretensión de control de los recursos públicos mediante diversos mecanismos, todos ellos conducentes a formar un cuadro burocrático que materializara tales pretensiones.

Lejos de ser independientes, las dimensiones anteriores mantuvieron una estrecha relación. Si bien la organización del Estado local estuvo en buena medida condicionada por la manera como actuaron los actores locales y sus redes, no puede perderse de vista el peso que tuvieron las disposiciones del Estado central, la misma dinámica modernizadora en la que estuvo inmerso el país y el desarrollo del capitalismo, entre otros factores, en el surgimiento de una burocracia moderna, o al menos con pretensiones de serlo. Esta tensión más general debe hacer inteligible —al menos es una hipótesis de trabajo— la forma como se organizaron las tensiones locales entre grupos, partidos, gremios y ciudadanos, que buscaron en el control de la burocracia pública una forma de poder con pretensiones de dominación de la vida social. Aún se está lejos de precisar el papel jugado por la autonomía de la burocracia en estos procesos.

Como suele suceder, este estudio de la burocracia en el Valle y en Cali fue armándose de preocupaciones diversas que desembocaron en las formulaciones de los párrafos anteriores y que no estaban claras en sus inicios. Inicialmente, hizo parte de un esfuerzo colectivo inscrito en una pretensión aún mayor de identificar los imaginarios de la modernización presentes en la región al final del siglo XIX y en la primera mitad del siglo XX. La pregunta por el desarrollo institucional de la modernización trajo consigo el cuestionamiento sobre la organización del recién creado departamento del Valle en 1910.

En correspondencia con dichos intereses, en 2008 se formuló, en conjunto con los profesores Sonia Jaimes y Jaime Eduardo Londoño, un proyecto que tuvo por propósito central la modernización institucional de la región. Posteriormente, con la formación de un seminario sobre redes sociales, se fueron dando las condiciones que hicieron posible el actual proyecto, finalmente coordinado por José Darío Sáenz y Enrique Rodríguez. Los textos de ambos autores dan cuenta del primer avance de dicho trabajo. Se trata, en este sentido, de presentaciones preliminares y descriptivas de parte de la información recogida hasta el momento, la cual está siendo permanentemente revisada.

Hasta el momento, se han tomado la *Gaceta Departamental del Valle del Cauca* y la *Gaceta Municipal de Cali* como fuentes de información para el examen de la evolución de los presupuestos y de las dependencias que estas corporaciones aprobaban. Otra fuente primordial han sido las actas de nombramientos del gobernador del departamento, con las cuales se construyó una base con 53.879 datos referidos al nombramiento de funcionarios para el Valle durante el período indicado. Los artículos describen los principales hallazgos entre 1910 y 1950 para el caso del departamento, y entre 1910 y 1940 para el caso de su capital. Simultáneamente, se ha levantado información acerca de los nombramientos hechos en la gobernación y el municipio, pero esta información aún está en proceso. Se requiere, además, avanzar sobre otras fuentes documentales de las cuales se ha hecho un uso muy puntual, como la prensa y otros documentos oficiales.

Un balance provisional hasta este punto del proyecto permite adelantar algunas primeras conclusiones. El principal desafío que encuentran las administraciones departamental y municipal yace en organizar un cuerpo de funcionarios que haga posible dar un orden a la administración. Esto se consigue paulatinamente en la medida en que las rentas se van definiendo, es decir, conforme se estructura la capacidad fiscal y se adquieren ciertas garantías con relación al flujo de los dineros para gasto e inversión. Igualmente se aprecia, de manera paralela, la consolidación de un cuerpo de funcionarios que, progresivamente, pasa de tener un muy escaso nivel de formación y una experiencia relativamente baja, a presentar una especialización y, en algunos casos, una profesionalización. En todos estos procesos incide significativamente la dotación para diferentes de obras de infraestructura, especialmente de comunicaciones y transporte, pero en particular la dotación de servicios públicos. Finalmente, destaca como elemento central en este panorama el desarrollo de los elementos coactivos, representados entre otros por los funcionarios de impuestos y la policía. Dichos elementos estuvieron llamados a garantizar el orden que requerían estos proyectos de progreso, al tiempo que fueron indispensables para la dominación social. En este sentido, hay que entender que dicha dominación es una pretensión siempre en disputa entre diferentes sectores y sus coaliciones, difícilmente atribuible de manera directa a una sola clase o agrupación política o gremial, y estructurada en torno a intereses cambiantes en el tiempo.



### **Cali a comienzos del siglo XX: la presencia del Estado en lo local**

Con la creación del departamento del Valle y la designación de Cali como su capital, una de las principales tareas que debieron asumir los políticos y dirigentes locales fue la de desarrollar la administración municipal. Tradicionalmente dependiente de Popayán, la administración pública en la ciudad era pequeña y con escasa tradición en el manejo de los asuntos propios del gobierno regional y local, que ahora deberían asumir.

Este trabajo muestra el modo como se organizó la administración pública local en Cali. La administración se entiende como el conjunto de dependencias y de personas que realizan el desarrollo de funciones públicas, enmarcadas por el ordenamiento jurídico que define el alcance y naturaleza de esas funciones; en especial, considera como central a su labor la pretensión de regulación de la vida social. Así, la administración municipal tiene una doble naturaleza, administrativa de una parte y política de la otra, que define el carácter de su institucionalidad. Sus principales rasgos se definen de acuerdo con el modo como participa de las relaciones políticas entre el concejo municipal, el alcalde y otros actores de la vida local con intereses en controlar el funcionamiento de la municipalidad. Estudiar el modo como se fue desarrollando supone considerar el papel del municipio colombiano en la primera mitad del siglo XX, así como las posibilidades que tenían los actores políticos locales para organizar la vida pública a través de un conjunto de dependencias y un cuerpo de funcionarios.

Con más de 475 años de fundada, Cali fue durante buena parte de su historia un lugar de paso entre Bogotá y Popayán, siendo esta última la ciudad más importante del sur occidente colombiano, de la cual Cali dependía política y administrativamente. A finales del siglo XIX, gracias al desarrollo del puerto de Buenaventura, al buen momento de los cultivos de tabaco y algodón, y a la gestión de un pequeño sector de comerciantes, Cali comenzó a sobresalir económica y políticamente hasta sobrepasar en importancia a Popayán en el siglo siguiente. Un factor decisivo de esta transformación fue la industrialización de la producción de azúcar y el hecho de que Cali mantuviera un control político y administrativo sobre el puerto de Buenaventura. A esto que hay que adicionar que fue un lugar de intermediación del café, que incluyó de manera significativa el trillado y tostado del mismo, al menos en las primeras décadas del siglo XX.

Estos cambios permitieron que la ciudad aspirara a ser la capital del departamento del Valle del Cauca, lo que se consiguió con la creación de éste en 1910 (al respecto ver Hurtado, 2008). Aunque en la región había ciudades con iguales o incluso superiores pretensiones para ser consideradas capital del departamento —como Buga, que no solamente ocupaba el centro geográfico del valle del río Cauca, sino que tenía un tribunal de justicia, y cuya distancia con el puerto de Buenaventura es similar, incluyendo un camino al menos igual de fácil hacia él—, Cali se convirtió en capital gracias a la gestión de los nacientes empresarios en torno al negocio del azúcar y del café, sumada a la activa participación de un sector de comerciantes, sin duda amparados en el imaginario del contacto fácil con el puerto, que existe desde su fundación.

A comienzos del siglo XX, no obstante las transformaciones señaladas, Cali era una ciudad muy pequeña. Tenía poco más de 20.000 habitantes y unas 2.100 edificaciones. Sin embargo, en las primeras cuatro décadas del siglo, el número de habitantes y de viviendas se multiplicó por diez, como resultado de la modernización que se vivió en ese momento (Escobar y Collazos, 2007).

Como ha sido descrito para varias ciudades latinoamericanas (García, 1990; Romero, 1999), la modernización es una mezcla de rápidos cambios —que no producen la desaparición de las costumbres urbanas previas—, impulsados por el desarrollo de infraestructuras, proceso que ocurre rápidamente, así como por una lenta transformación de las relaciones sociales. En el caso particular de Cali, estas transformaciones están ligadas a la llegada del ferrocarril, que conectó a la ciudad con el puerto de Buenaventura en 1915; la construcción del acueducto y el alcantarillado en la década del veinte; la dotación de distintas plantas de energía eléctrica —en particular a partir del final de la década del diez— que proporcionaron alumbrado público y transformaron las posibilidades de vida urbana, y en especial favorecieron una primera fase de industrialización; la ampliación de las vías de comunicación, que produjo el abandono de los intercambios utilizando el río Cauca por las carreteras que se terminan de construir al final de la década del 30; y el uso en intensivo del ferrocarril como contacto con el centro del país y el puerto (Granados, 1996; Rodríguez, 2012; Vásquez, 2001).

A estas transformaciones crecientes debe dar respuesta la naciente administración municipal, de la cual se espera, en igual medida, que tenga capacidad propositiva o al menos de regulación de la vida urbana en transformación.

El estudio de la historia de cómo las instituciones públicas realizaron esta tarea es fundamental ya que, siguiendo a López (2006), la administración pública es quizá la más tangible manifestación del Estado y expresa en buena medida el papel de éste en la organización de la vida social, en este caso del municipio de Cali.

Sin duda, la organización burocrática del Estado no se limita a la racionalización de las técnicas para ejecutar ciertas tareas públicas; expresa, en igual medida, la disputa entre distintas iniciativas políticas que buscan realizar un proyecto político a través del control de la administración pública. A esta pretensión, lograda con mayor o menor eficacia, se opone la autonomía que como grupo social pretende adquirir la burocracia. Aunque este tema ha sido poco estudiado en nuestro contexto, al ver exclusivamente la burocracia como un apéndice de los partidos políticos se desconocen sus características internas y su dinámica como grupo social y como organización (Crozier, 1969). De esta tensión resultan formas diversas de organización que van desde una mayor autonomía de la burocracia, hasta un control férreo por parte de uno o más grupos políticos. En este juego se define el papel de la administración y la manera como va incidir en la vida local.

Adicionalmente, hay que señalar que, al menos desde el punto de vista del ordenamiento jurídico, el papel del municipio fue, a principios del siglo pasado, secundario. El alcalde y el concejo estaban sujetos a una serie de restricciones legales, que dejaban en el gobernador y las asambleas departamentales buena parte de la iniciativa en materia del desarrollo de la función estatal en lo local. Aunque hay una distancia variable entre lo que la ley establece y la acción efectiva de los funcionarios públicos, y en la práctica la mayor o menor autonomía de los alcaldes estuvo condicionada no solo por ésta sino por otras variables, no hay que perder de vista las condiciones legales en que necesariamente se enmarca su acción.

Igualmente, hay que considerar las características mismas de la forma de organizar la burocracia y la manera de entender el funcionamiento de ésta. Siguiendo a Weber (1997), la burocracia es un cuerpo técnico, dotado de los insumos y las capacidades que le permiten desarrollar su tarea de manera racional, que se supone será la manera más eficaz posible, hasta donde el cálculo

fundado en un saber científico o técnico hace posible prever. Se trata de un cuerpo profesional o en vías de profesionalización, con autonomía creciente dentro del Estado, que pretende alejarse de las disputas ideológicas y políticas de otras ramas del mismo, para realizar su tarea siguiendo unas reglas propias que provienen de la demanda de mayor eficiencia que se requiere en el Estado para el desarrollo de la economía capitalista.

Esta representación debe ser considerada como un modelo típico ideal, es decir, una manera de aproximarse a la realidad, con alto valor heurístico, pero que no tiene la pretensión de ser una descripción coincidente con la misma. Aunque de antemano se da por sentada la distancia entre lo que ocurrió en Cali a principios del siglo pasado y el modelo típico weberiano, es importante traerlo como referencia, puesto que como ha señalado el ya citado López, la demanda de racionalización del poder público pretendió seguir este ideal de funcionamiento administrativo, desarrollando una normatividad que delegaba funciones y competencias en las administraciones locales, que siguieron tanto en la forma como en el fondo derroteros distintos.

### **El régimen municipal**

Los municipios adquirieron en Colombia el estatus de persona jurídica mediante la ley 153 de 1887, norma en la que se le reconocían algunos atributos propios de las personas jurídicas. La ley desarrollaba los planteamientos del cambio constitucional producido el año anterior; estos habían dotado a los municipios de patrimonio propio (artículo 183 de la Constitución de 1886) e incluido a los concejos municipales entre las corporaciones con facultad para crear impuestos (artículo 43 de esa misma Constitución). El artículo 201 de la Constitución estableció que el alcalde era un agente del gobernador, sujeto a su control. Estas disposiciones fueron refrendadas por la ley 149 de 1888, que se constituyó en el primer código municipal del país. Esta ley, básicamente, expresaba las intenciones de la Constitución del 86 en el sentido de garantizar cierta descentralización administrativa, otorgándole a los concejos municipales facultades para regular la administración local, elegir a los funcionarios principales de la misma y organizar la tributación local con destino a las arcas municipales, pero también reforzando la centralización política al señalar que

el ejecutor de todas estas disposiciones, el alcalde, dependía totalmente del gobernador (según el artículo 182 de la Carta del 86, la gobernación tutelaba la labor del municipio), quien a su vez dependía directamente del presidente.

Este régimen jurídico se mantuvo durante casi veinticinco años, hasta la expedición de la norma que más impacto tuvo sobre la vida municipal del período estudiado, la ley 4 de 1913. Esta ley se mantuvo como el principal referente del ordenamiento de la vida municipal durante buena parte del siglo XX, aunque a lo largo del mismo se le introdujeron varias modificaciones. Conocida como el Código de Régimen Político y Municipal (CRPM), su articulado modificado estuvo vigente hasta los cambios constitucionales de la segunda mitad de la década de los años ochenta y la promulgación de la Constitución de 1991. Sus disposiciones establecían “la legislación relativa al ejercicio de las facultades constitucionales de los Poderes Legislativo y Ejecutivo; a la organización general de los Departamentos, Provincias y Municipios; a las atribuciones de los empleados o corporaciones de estas tres últimas entidades; a las atribuciones administrativas del Ministerio Público, y a las reglas generales de administración”, todo lo cual constituía el régimen político y municipal.

La ley fue promulgada después de las reformas constitucionales de 1910, en las que se redefinieron las entidades territoriales del país, dando paso entre otras cosas a la creación del departamento del Valle. Su propósito era definir las competencias territoriales derivadas de esta reorganización de las divisiones administrativas y políticas del país. En ocho de sus numerosos títulos se reglamentó el régimen municipal: se estableció su personalidad jurídica (la representación legal del municipio fue asignada al personero municipal), se definió en qué consistía su patrimonio, el origen de sus ingresos y gastos, la manera de crear o suprimir municipios, los servicios que prestaba la municipalidad, las funciones del alcalde y de los concejos (incluidas competencias y atribuciones) y los controles a que estaban sometidos. En términos generales, aunque la ley fue mucho más explícita que la legislación anterior frente a cada uno de los puntos mencionados, mantuvo la tutela de las gobernaciones sobre las alcaldías y dejó en manos de los concejos la regulación de la administración local.

Junto con esta ley de 1913, hubo otras dos que completaron el marco jurídico de la vida municipal. Fueron la ley 97 de ese mismo año, que dio

extensas facultades impositivas a Santa Fe de Bogotá (sobre tabaco, alcohol, minas, aguas, canteras, avisos, servicios de aseo y alumbrado, regulación de espectáculos, establecimientos de ocio y entretenimiento, hospedajes, comunicaciones y vías, carros y tranvías, entre otros), las cuales, al cabo de un par de años, se extendieron a los demás municipios del país, y la ley 5 de 1918, que estableció la manera y los tiempos para realizar los presupuestos municipales (tarea que correspondía al alcalde, quien debía presentarla al concejo), lo que definió a grandes rasgos la estructura de la administración y la composición de la burocracia. En esta ley se establecía que los gastos deberían ser iguales a los ingresos estimados; por consiguiente, buscaba limitar posibles déficits fiscales a nivel local, obligando a los municipios a funcionar solo con sus ingresos, que incluían las transferencias del Estado regional y nacional. Adicionalmente, la ley 5 estableció que los gastos se dividirían de acuerdo con las siguientes unidades administrativas, que denominó como departamentos: gobierno (“gastos del concejo, de la alcaldía, de la personería, de la policía y sus análogos”), hacienda (“gastos de la tesorería de rentas y los demás que exija la recaudación de las entradas municipales”), obras públicas (“gastos que demande la compra, construcción y reparación de vías públicas, acueductos, edificios etc., a excepción de los que se refieren a propiedades destinadas a la instrucción pública”), instrucción pública (“todos los gastos relativos a este ramo, inclusive lo que se invierta en locales para escuelas”), justicia (“gastos de los juzgados municipales, cárceles y sus análogos”), beneficencia (“sumas destinadas a establecimientos de caridad o sociedades benéficas, así como todo lo relativo al ramo de higiene”), deuda pública y gastos de vigencias anteriores. Esta organización condicionó las tareas y personas a contratar para prestar los servicios del Estado en lo local.

### **Los departamentos de la administración y su presupuesto**

El primer presupuesto elaborado por el Concejo Municipal de Cali fue aprobado el 3 de junio de 1910 según el acuerdo 1 de ese año. En él se estableció la suma de \$ 20.000,00 oro como el total de ingresos, cifra idéntica a los egresos del municipio. Aunque expedido en junio, este presupuesto incluía los gastos de todo el año. La mayor parte de ese dinero provendría, se estimaba por el concejo, de los

auxilios que por ley daba el departamento al distrito por un valor de \$ 7.353,00; de los impuestos provenientes del matadero y el degüello de animales mayores, por \$ 3.100,00; del impuesto de industria y comercio, por \$ 3.060,00, y del impuesto sobre la propiedad raíz, por \$ 2.500,00. Este cálculo resultó erróneo, pues en noviembre se estableció que lo recaudado hasta ese momento superaba en \$ 11.344,00 lo esperado. Así lo indica el acuerdo 13 de 1910, que hace la respectiva adición presupuestal para ejecutar parte de los dineros excedentes ese mismo año.<sup>2</sup>

El acuerdo 1 estableció que las dependencias de la administración municipal eran las de Gobierno, que contaba con los funcionarios que contribuían en la administración del concejo y del despacho del alcalde, alcalde incluido; Justicia, a saber: el juez municipal y sus funcionarios; Hacienda, compuesta por el tesorero, el contador y los recaudadores; Policía, que contaba con 6 agentes, un auxiliar que establecía el contacto con el alcalde y un secretario; Obras públicas, que tenía a un fontanero (Cali no tenía servicio de acueducto y el agua se obtenía de pilas públicas o de pajas domiciliarias), un inspector de alumbrado público, un relojero (a tiempo parcial encargado del reloj de la Catedral) y un jardinero para el parque Caycedo; Culto y beneficencia, dos médicos y el celador del Hospital; e Instrucción pública, sin funcionarios. En total un cuerpo burocrático de 32 personas para una ciudad que rondaba los 30 mil habitantes. Esta nómina costaba la mitad del presupuesto aprobado por el concejo (52%), pero luego de la adición mencionada su valor pasó a representar alrededor del 36% del presupuesto de 1910.

Esta organización en siete dependencias varió de un año a otro hasta 1918, cuando se expidió la ley 5 de ese año, que fijó las dependencias de la administración municipal. Los cambios más evidentes se dieron en el departamento de Culto y beneficencia, que entre 1911 y 1912 se dividió en dos: un departamento que mantuvo ese nombre y otro de Higiene y sanidad. El primero se encargó del Hospital municipal y su personal (el médico y el celador), mientras que el segundo asumió el costo del aseo urbano y la contratación de un veterinario

---

<sup>2</sup> A menos que se indique lo contrario, las cifras de presupuesto que se presentan en este texto provienen en su totalidad de la *Gaceta Municipal, Órgano del distrito capital*, Cali. Se habla de distrito pues esa denominación previa funciona de manera oficial hasta cuando existe la provincia de Cali, una división administrativa de los departamentos que se mantuvo por varios años. El municipio coincidía en muchos casos con el distrito provincial. La provincia de Cali estaba conformada por los distritos de Dagua, Pavas, Yumbo, Jamundí, Vijes y por supuesto Cali.

para el control de los animales de la plaza de mercado y los otros que deambulaban por la ciudad. En los cinco años siguientes cambió tres veces de nombre (Higiene y beneficencia, solo Beneficencia, nuevamente Culto y beneficencia) y en tres de esos años aparece separado del de Higiene, que también se llamará en dos ocasiones Higiene y sanidad. Estos cambios no son solo de nombre, hubo también un incremento de las funciones a su cargo, básicamente para el aseo de la ciudad y la creación de los denominados agentes de sanidad que trabajaban en la plaza de mercado, aunque en general se incrementaron todas las tareas de higiene y la vigilancia sobre las condiciones de la venta de alimentos en la ciudad. Es bastante evidente que el concejo, según se desprende de sus reiterados cambios sobre el vínculo entre el departamento de higiene y aseo y aquel dedicado a la atención médica —que fue la función tradicional del departamento de Beneficencia—, no terminó por definir cuál era la organización que más convenía. Este cambio de la organización interna de cada departamento fue constante en los siguientes quince años, hasta que la conformación de cada dependencia tuvo mayor continuidad.

En 1911 apareció el departamento de Crédito público que cubría el gasto de deuda del distrito —que era más un rubro de gastos a cargo de la tesorería. Sin contar con personal asignado, luego adoptaría el nombre de Deuda pública.

En 1913 hubo dos cambios en la organización establecida en 1910. El presupuesto pasó de ser formulado para vigencias entre enero-diciembre y quedó de julio a junio del año siguiente, periodicidad que se mantuvo hasta 1918, cuando la mencionada ley obligó a que los períodos presupuestales fueran coincidentes con el año calendario. También se le cambió el nombre al departamento de Policía, que pasó a llamarse departamento del Interior, y apareció el departamento de Gastos varios.

La denominación de departamento del Interior no obedece solo a que las funciones de la policía se incrementaron significativamente. Con el aumento periódico en el número de agentes se añadió a este cuerpo uno de serenos, y se le atribuyó al departamento las responsabilidades de la administración de los corregimientos, cuyos funcionarios —que ingresan en 1913 a la nómina municipal— dependieron también de esta entidad, dado que las funciones de los corregidores eran predominantemente policiales, así no fuesen considerados policías.

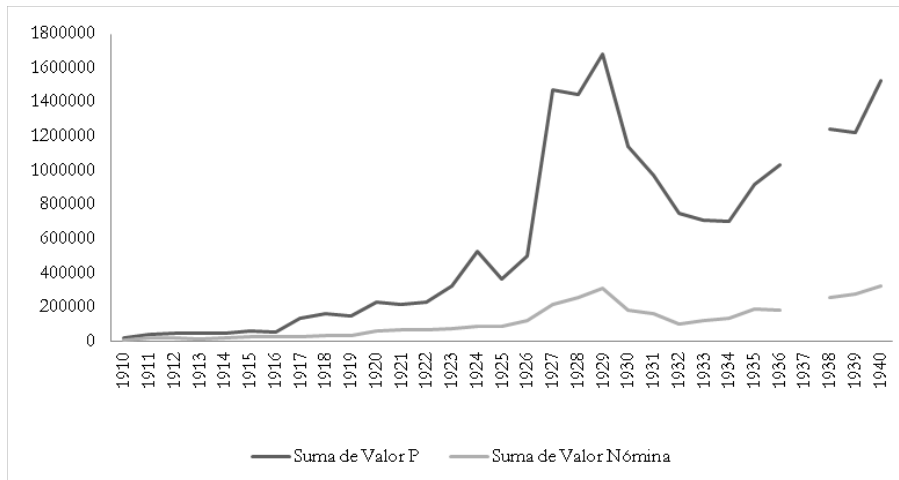


Luego de los cambios mencionados, entre 1919 y 1940, los departamentos de la administración municipal fueron ocho: Gobierno, Hacienda, Justicia, Obras Públicas, Instrucción Pública, Beneficencia, Deuda Pública y Gastos de vigencias anteriores, con muy ocasionales cambios de denominación y manteniendo, en términos generales, las mismas funciones establecidas en la ley 5 de 1918.

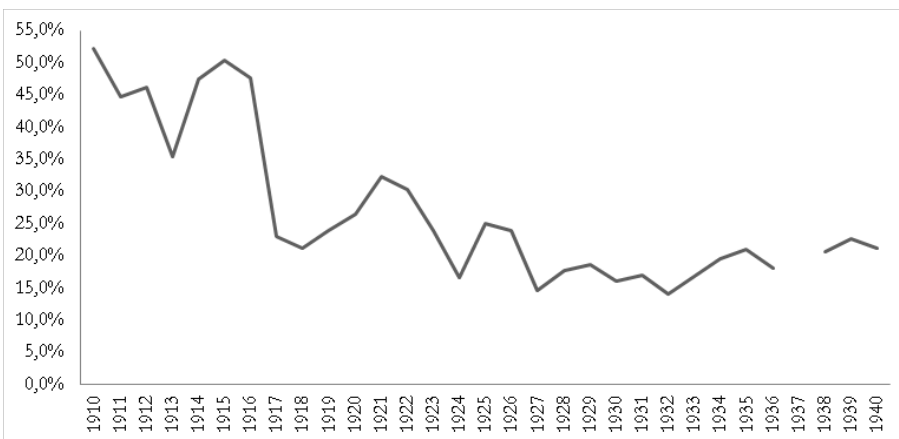
Aproximarse a cómo se organizó la administración supone, entonces, examinar la composición de estas dependencias, en donde es posible rastrear la manera como se fue conformando. Es pertinente, sin embargo, presentar el contexto presupuestal y el tamaño general de la burocracia para establecer los referentes a partir de los cuales se hace la descripción del gobierno municipal.

El gráfico no. 1 muestra la evolución del presupuesto municipal entre 1910 y 1940, con excepción de 1937. La gaceta que lo contiene y todas las de los primeros meses ese mismo año se encuentran perdidas en el archivo histórico municipal. El crecimiento en el presupuesto del municipio es relativamente poco en los primeros cinco años, pero a partir de 1916 comienza a incrementarse significativamente. El valor del mismo se multiplica casi por diez en una década: entre 1916 y 1926 pasó de un poco más de cincuenta mil pesos a más de medio millón (incremento que no es atribuible a la inflación, ver Banco de la República, 2002). El aumento a partir de 1916 se debió a que el municipio emprendió una serie de obras civiles que requerían una mayor inversión pública, a los aumentos en la dotación en salud, a la compra de implementos de oficina más costosos, etc.

El incremento es enorme en los siguientes cuatro años, pues entre 1927 y 1930 se pasó de ese medio millón de pesos a casi el triple, (\$ 1.471.101,00). Este aumento coincide con el período denominado “la danza de los millones” y con una disponibilidad importante de dinero en la ciudad, proveniente de empréstitos, aumentos en las recaudaciones del impuesto predial, de industria y comercio y de los auxilios departamentales y nacionales. Tal abundancia en el presupuesto hizo posible, entre otras cosas, el desarrollo de las Empresas Municipales de Cali.

**Gráfico no. 1. Presupuesto y nómina (en pesos)**

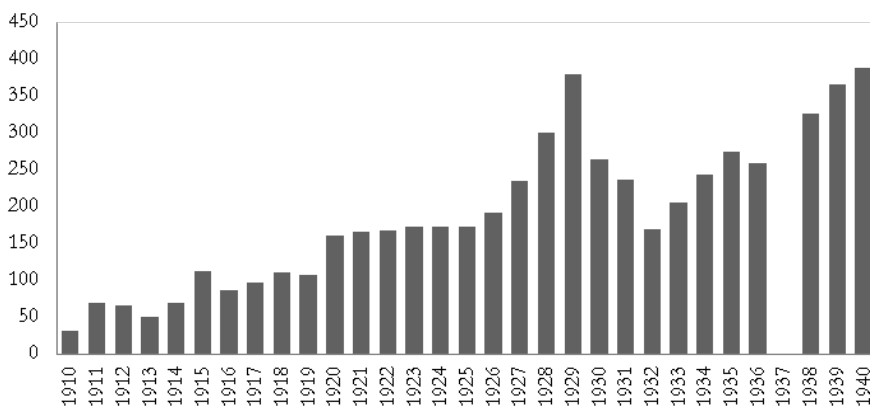
El peso de la nómina de la administración municipal sobre el total del presupuesto decrece significativamente a lo largo del período estudiado, tal y como se muestra en el gráfico no. 2, hasta estabilizarse en una cifra cercana al 20% del total del presupuesto municipal.

**Gráfico no. 2. Porcentaje del peso de la nómina en el presupuesto**

Aunque el peso de la nómina disminuyó en el presupuesto, no quiere decir que ésta no se incrementara año tras año y que el número de funcionarios aumentara periódicamente. El municipio fue asumiendo un mayor número de servicios, derivados de las demandas propias de una ciudad que crecía rápidamente y que a partir de los años treinta se industrializó.

El gráfico no. 3 muestra el número de funcionarios por año en el período estudiado.

**Gráfico no. 3. Número de funcionarios**



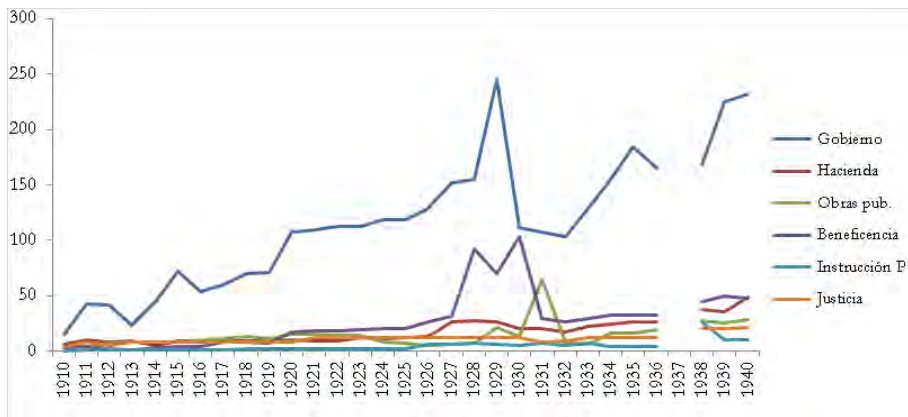
Con sus oscilaciones, el crecimiento en el número de empleados municipales es relativamente constante hasta 1926. Como se explicará más adelante al analizar cada dependencia, el aumento en la cantidad de funcionarios al final de la década del veinte está asociado al incremento de agentes de policía y del personal destinado al aseo de la ciudad, elementos que en los presupuestos de 1928 y 1929 tuvieron un peso muy importante.

El gráfico no. 4 muestra la cantidad de funcionarios por dependencia. Solo aparecen seis dependencias, las que tenían funcionarios a su cargo, y se utilizan los nombres que más tiempo se mantuvieron, además de ser los señalados por la ley de 1918. Para los años previos a 1919 se agruparon bajo estos seis nombres las dependencias que existían anteriormente y que cumplían las funciones que luego recogerán estas seis.

Como se ve, el peso mayor recae sobre el departamento de Gobierno, especialmente por las labores de policía ya mencionadas, y el de Beneficencia, al

incrementarse la oferta de atención médica y principalmente de aseo urbano. El pico que se ve en el departamento de Obras públicas en 1931 obedece a la aparición en el presupuesto de los funcionarios que hicieron parte de las empresas municipales de la ciudad (EEMM), encargadas de los servicios de acueducto, alcantarillado, aseo y plaza de mercado. Luego de ese año, no fue posible identificar el número de estos funcionarios en los acuerdos del concejo, pues en ellos desaparecen los cargos detallados y solo se señala el costo total del personal de las EEMM. La caída en el número de funcionarios es evidente al inicio de los treinta, no solo por la ausencia de registro de estos empleados, sino por la contracción propia de la crisis mundial. Solo al final de la década volverá a recuperarse la tendencia descrita.

**Gráfico no. 4. Número de funcionarios por departamento**



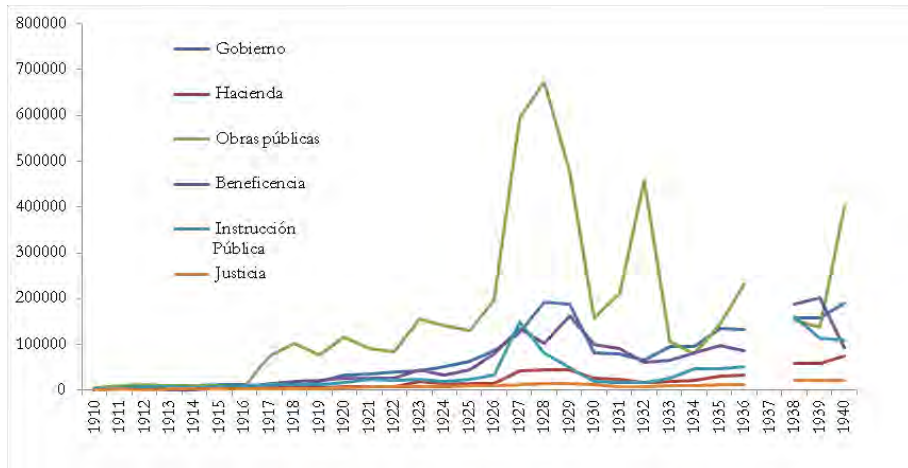
Por supuesto, el tamaño de la nómina de cada departamento no implica que fuese el que disponía del mayor presupuesto, ni que el costo de los salarios del personal que lo componía fuesen los más elevados. Los gráficos 5 y 6 muestran el presupuesto de cada dependencia y el valor del personal de las mismas.

En el gráfico se observa que en materia de presupuesto, a partir de 1916, el departamento de Obras públicas tiene una mayor presencia, al ocuparse el municipio de diversas obras de infraestructura de alto costo. Los comportamientos de cada dependencia serán analizados más abajo, pero de este gráfico vale la pena señalar la oscilación fuerte del presupuesto para inversión en el

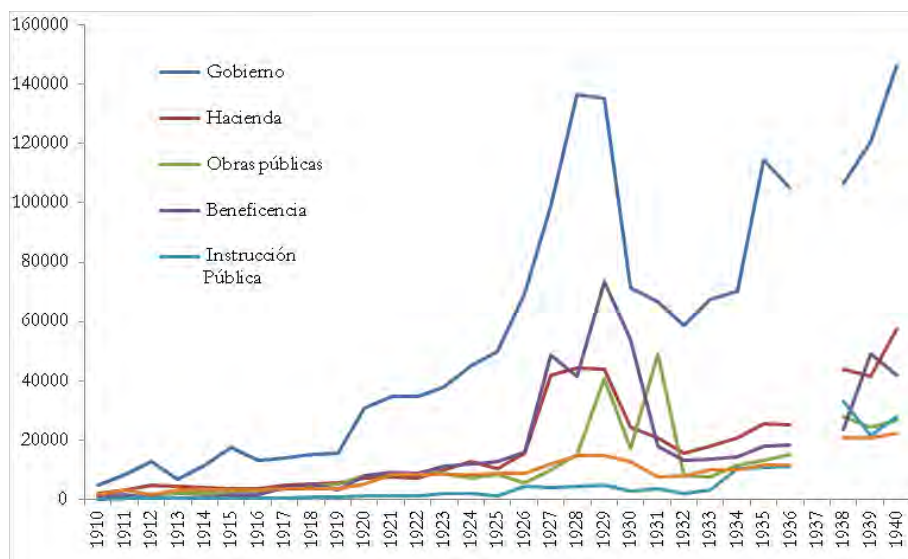
LA BUROCRATIZACIÓN INCIPIENTE:  
LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA EN CALI ENTRE 1910 Y 1940

municipio a partir de 1926, con picos muy altos de año a año. Las otras dependencias no realizaron inversiones similares y, como se ve en el gráfico siguiente, sus incrementos están asociados al aumento del personal.

**Gráfico no. 5. Presupuesto de cada departamento (en pesos)**



**Gráfico no. 6. Valor de la nómina por departamento (en pesos)**



Este gráfico muestra con claridad que las preocupaciones estaban centradas en el control social a través de la policía y la higiene pública, con un incremento importante de funcionarios cuando aparecen las EEMM. También, a partir de 1926, se evidencia un incremento en los funcionarios de Hacienda para mejorar el recaudo de impuestos. Hay que señalar que la mayoría de estos incrementos en el valor de la nómina obedecen a incrementos en personal, y no a aumentos salariales significativos.

### **Los departamentos de la administración municipal**

Conicionados por las disposiciones legales ya mencionadas, el concejo y el alcalde debieron resolver en cada dependencia la manera como iban a tramitar sus intereses y a responder a las demandas sobre funcionamiento del Estado local. Para ello fueron organizando los departamentos con base en divisiones que, si bien respondían a ley, también dejaban entrever el modo como se pensaba la acción en la ciudad y se respondía a las demandas de sus habitantes.

Es pertinente insistir en una cuestión ya mencionada en los aspectos legales: la Ley 5 de 1918 estableció la forma de organización de la administración municipal, y por eso lo que ocurre en cada departamento en los primeros nueve años sigue un patrón diferente al que se da en las asignaciones civiles de los funcionarios luego de 1919.

En cuanto a la burocracia, es preciso introducir un par de elementos previos. En primer lugar, el peso que tuvo en ella la constitución del cuerpo de policía municipal. Los acuerdos sobre asignaciones civiles expedidos por el concejo establecen un total 5.654 cargos si se suman las nóminas de todos los años. De estos, el 38% está destinado cargos en las “fuerzas del orden”, que incluyen suboficiales y agentes de policía, serenos y agentes de tránsito. Esto, ya de entrada, establece una clara distinción entre el papel de la administración local, encargada del orden local, y otras funciones del Estado como la educación, que correspondió a la gobernación departamental de acuerdo con la Constitución de 1886 —pues la administración local no podía nombrar maestros para las escuelas. A cargo del municipio sí estaba el cuidado de la estructura física de los centros educativos.

El segundo elemento es que, si se adicionan a los anteriores agentes del orden todos los ayudantes administrativos, así como los obreros para las diferentes

actividades manuales, ese grupo constituye casi el 60% de todas las asignaciones hechas por el concejo en el lapso estudiado. En principio, sin conocer información acerca de los niveles educativos de los nombrados en estos cargos, se puede suponer que se trata de una burocracia escasamente calificada, destinada a tareas que no requieren saberes certificados formalmente. Un poco más del 30% lo componen escribientes, secretarios y oficiales administrativos, de los cuales se supone sabrían leer y escribir como mínimo y tendrían algunas otras habilidades, que son difíciles de verificar pero que se infieren de las tareas asignadas. En suma, como podría esperarse de una ciudad como Cali en la primera mitad del siglo XX, era evidente la ausencia de personas altamente cualificadas. Solo muy tardíamente se haría relevante la presencia de personas con estudios superiores o reconocimiento profesional significativo. Esto, por supuesto, se corresponde con una ciudad en donde predominaba el analfabetismo —apenas al final del período se masificó la escuela primaria, y no existía ningún centro de educación superior— y se contaba con una muy exigua clase media, compuesta predominantemente por comerciantes y muy pocas personas dedicadas a profesiones liberales.

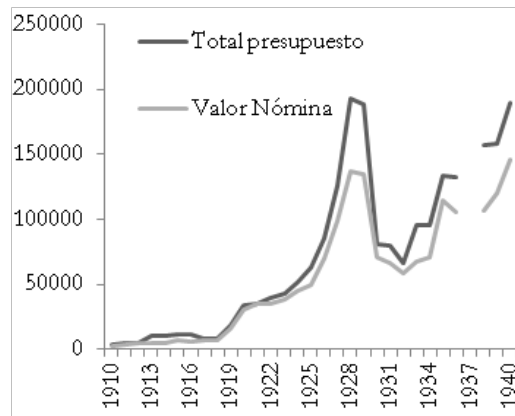
#### *El departamento de Gobierno y sus cargos*

El departamento de Gobierno fue, dentro de la administración municipal, el que tuvo la mayor cantidad de funcionarios en el lapso estudiado, debido al fuerte peso de la nómina de la policía municipal. Los dos gráficos siguientes muestran la manera como evolucionó el presupuesto de la dependencia y cómo fueron aumentando los funcionarios a ella pertenecientes. Es evidente en estos gráficos, como es de esperar en este tipo de dependencias que ejecutan pocas obras o que, para la época, no disponían de recursos tecnológicos complejos, que casi todo el presupuesto se invierte en personal. Tampoco hay inversiones significativas en la dotación del cuerpo de policías, serenos o agentes de tránsito, ya que el costo de armas, uniformes y otros elementos de trabajo que pudieran aumentar el presupuesto en otros rubros no se observa, y la demanda, para la dotación de armas de fuego de los agentes, por ejemplo, requiere indagar en otras fuentes distintas a las aquí utilizadas.

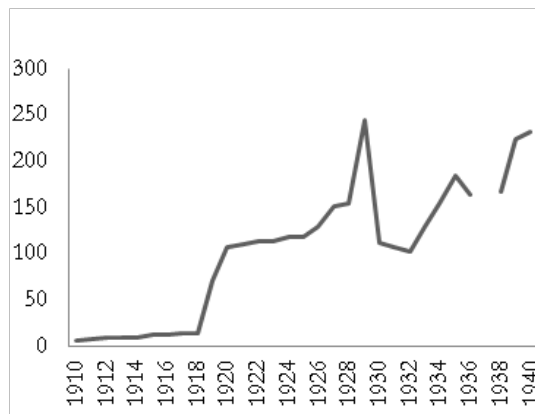
Los fuertes incrementos en el número de funcionarios partir de 1919 se debieron estrictamente al incremento en las fuerzas de policía de la ciudad, ya que

el crecimiento del personal de oficina fue mucho menor. Como se evidenciará en el gráfico no. 9, durante sus nueve primeros años, entre 1910 y 1918, y sin contar con el personal de policía, el departamento fue una dependencia pequeña que inició su trabajo con siete funcionarios, número que duplicó en ese lapso.

**Gráfico no. 7. Presupuesto (en pesos)**



**Gráfico no. 8. Número de funcionarios**



A partir de 1913 se produjo la primera división interna del departamento, que agrupó a los funcionarios según la entidad a la que estaban adscritos. Las divisiones fueron tres: concejo, alcaldía y personería. Estas entidades reunían buena parte del poder local y, junto con el departamento de Hacienda, consti-



tuían el centro de la actividad pública del municipio, protagonismo que ganaron otros departamentos hacia el final de la década del veinte.

La personería contaba en ese momento con dos funcionarios: el personero y su secretario. El concejo inició con un personal análogo: un secretario y un portero que era a la vez escribiente. Los funcionarios pertenecientes a la alcaldía eran, además del alcalde, un secretario, dos oficiales mayores encargados de los asuntos policiales y de atender los reclamos de los ciudadanos, y cinco escribientes. A partir de 1914 el alcalde no figuró más en la nómina del municipio y su sueldo fue asumido por la gobernación. Esta situación se mantuvo hasta 1919, año en el que volvió a aparecer en la nómina, pero a partir de allí solo se le asignaba un sobresueldo ya que la parte más importante de su salario continuó proviniendo de la gobernación.

Luego de 1919 se sumaron dos divisiones al departamento. Éstas se mantuvieron hasta 1940, junto con otras que entraron y salieron durante esos años. Estas cinco divisiones fueron: Alcaldía, Concejo, Corregimientos (que hacía parte del departamento del Interior que desapareció en 1919), Personería y Policía (también fue parte del departamento del Interior). Éstas formaron la estructura básica de la dependencia, aunque la Personería y el Concejo funcionaban con independencia de la alcaldía y solo pertenecían presupuestalmente al departamento. El control del alcalde se centraba en los funcionarios de su despacho, los corregidores y el cuerpo de policía.

A lo largo de los treinta años estudiados, la más pequeña de las dependencias fue la que apoyaba las labores del concejo, que no se modificó significativamente con relación a la existente antes de 1919; siguieron siendo un secretario, el portero escribiente y un archivero (que fue en ocasiones el mismo portero escribiente). La Personería también mantuvo durante bastante tiempo los dos empleados que tenía en 1919: el personero y su escribiente. Esta situación duró hasta 1932. A partir de esa fecha, la dependencia creció en funciones e incorporó más personal, evidente en 1935 cuando ingresaron un abogado y un ingeniero (este último encargado de los ejidos), aumentaron los cargos administrativos y la nómina llegó a las nueve personas en 1939.

En cuanto a la alcaldía, como se ha señalado, es preciso considerar de manera separada los funcionarios del despacho del alcalde de los del cuerpo

de policía y, en general, de los encargados del control social. En cuanto a los primeros, estos representaron un grupo relativamente estable de entre 10 y 12 funcionarios hasta 1933. Se trataba, principalmente, de empleados de oficina: un secretario, escribientes y oficinistas encargados de llevar y registrar las actividades de la alcaldía. Incluía este grupo las personas responsables del cuidado de la Casa Municipal, sede del gobierno local, quienes también atendían las demandas de algunas otras dependencias. Después de 1933, el número rondó las quince personas, con funciones similares a las ya descritas.

En 1924, el concejo municipal estableció las funciones de los empleados civiles asignados a la alcaldía. Mediante el acuerdo 49 de 1924, dividió en cuatro secciones su funcionamiento. Una de Negocios generales, a cargo del secretario de la alcaldía y dos escribientes, encargada de los aspectos de higiene y salud, de las tareas de ornato y de las autorizaciones a espectáculos y eventos en la ciudad. Era, además, la sección responsable de la comunicación entre el alcalde y los demás departamentos de la administración municipal. Una segunda sección de Policía civil, que atendería todos los asuntos referidos a la seguridad de personas y bienes, con un jefe, un secretario y un escribiente. Con el mismo personal trabajaría la tercera sección, de Policía penal, que desarrollaría las funciones que en este sentido le había dado al alcalde la Ley 4 de 1913 (inicio de sumarios derivados de las acciones de la policía, vigilancia en el cumplimiento de las penas impuestas a infracciones menores, persecución de presos, entre otras). La cuarta sección, la Fiscal, sería encargada de llevar las cuentas de gastos varios de la administración, incluyendo los del departamento de Obras Públicas, así como de preparar la documentación para los pagos del despacho del alcalde, la entrega de cédulas de ciudadanía y de extranjería, los libros que debería llevar el despacho del alcalde y las secciones que de él dependían. Como personal, tendría un jefe y un secretario, que en la práctica haría las funciones de archivero municipal, según se desprende de los informes presentados al concejo. Estos cargos, junto con la nómina de once personas, variaron poco en funciones hasta el final del período estudiado. El Acuerdo 44 del 18 de octubre de 1934 suprimió la sección Fiscal y trasladó sus funciones a la Secretaría general, que dejó su antiguo nombre de Negocios generales. Las otras dos secciones también modificaron su nombre y se denominaron

sección Civil y sección Criminal, pero mantuvieron sus funciones. Este último acuerdo modificó poco en la práctica, pues al año siguiente la Secretaría general nombró un jefe administrativo responsable de las antiguas tareas de la sección Fiscal, con lo cual se reactivó la antigua dependencia, ahora como parte de la Secretaría general.

En Colombia, el municipio está dividido en corregimientos y cabecera, correspondiendo los primeros a todo lo que no sea la capital del mismo, que casi siempre coincide con la zona rural. Los corregimientos tienen un inspector o corregidor como representante del alcalde para atender los diversos asuntos que se requieran, en especial los de convivencia, policía y representación de la autoridad municipal. El número de estas unidades depende del concejo municipal y su control de la alcaldía. En Cali hubo, en el lapso estudiado, catorce corregimientos, para los cuales fue menester nombrar un funcionario que representara la administración local. Se trataba de una tarea a tiempo parcial, sin que se haya encontrado una indicación precisa del tiempo que debería dedicársele. Fue una labor de escasa remuneración, pues en 1927 la mayoría de los corregidores ganaban mensualmente \$ 15,00 frente a los \$ 45,00 del portero de la alcaldía. Dada su importancia, el corregidor de Puerto Mallarino, que tenía a su cargo el puerto fluvial sobre el río Cauca por el cual ingresaban la mayor parte de los alimentos a la ciudad —provenientes de diversas regiones del valle geográfico— y en el cual existía una zona de tolerancia importante, ganaba más que los otros corregidores.<sup>3</sup> Para el mismo año de la comparación anterior, este corregidor tenía una asignación de \$ 45,00 mensuales, que comparados con los sueldos de otros funcionarios no era muy significativo, pero claramente muy superior al de los demás corregidores. Estas diferencias se mantuvieron a lo largo del período estudiado. Aunque con catorce corregimientos, no hubo todo el tiempo en la

---

<sup>3</sup> La zona de Puerto Mallarino ha tenido una importancia central para la ciudad. En la margen izquierda del río Cauca se conectó con Cali, a través de un camino que llegaba a la estación del tren y continuaba hasta el centro de la ciudad. Por el puerto entraban los alimentos y las personas que viajaban por el Cauca, tránsito que tuvo su auge con la navegación a vapor que floreció en las décadas del diez y del veinte. A finales de la década del diez se instaló un tranvía para el transporte de pasajeros y mercancías entre la ciudad y el puerto. Adicionalmente, en la otra orilla se desarrolló la zona de Juanchito, que al pertenecer al municipio de Pradera tenía un régimen distinto al de Cali. Allí se instalaron cafés, bailaderos, prostíbulos y en general establecimientos dedicados a la rumba, que rápidamente ganaron fama y reconocimiento local como zona de tolerancia.

ciudad el mismo número de corregidores; en distintos momentos, para cumplir estas funciones, se nombró a un mismo corregidor para dos territorios, variando el número entre 8 y 14 funcionarios entre 1910 y 1940.

El cuerpo de policía del municipio se creó mediante el acuerdo 6 del 30 de mayo de 1910, dependiente del alcalde quien por ley era el jefe de la policía local, y cuyas tareas en este sentido se van a diversificar en la primera mitad del siglo XX. Una primera parte de estas tareas fue la creación y dirección del cuerpo de agentes, conformado la primera vez por once agentes y un jefe inspector. En principio se trató de un departamento aparte del de gobierno, y el número de sus integrantes osciló significativamente entre su creación y 1918, llegando por momentos a los 25 agentes pero manteniéndose en general por debajo de 20. Estos agentes solo trabajaban en el día por lo que fue necesario crear, en 1914, un cuerpo de serenos para las tareas de vigilancia nocturna. Éste se mantuvo dependiente del alcalde directamente, con su propio jefe, y funcionó así hasta 1925, año en que la vigilancia nocturna fue asumida por la policía. Su número fue casi siempre superior al de los agentes diurnos: inició en 20 y llegó hasta 40, aunque su salario fue siempre menor.

A partir de 1919, y durante la primera mitad de la década del 20, el cuerpo de policía se mantuvo alrededor de los 30 agentes. Luego de 1926, y en los cinco años siguientes, este número creció significativamente. Considerando la ampliación de la jornada a las noches y la inclusión de los agentes de tránsito que tenían funciones de policía, el cuerpo llegó a contar, en 1929, con 150 policías. Este número cayó a 60 al año siguiente, y oscilará a lo largo de la década del treinta entre ese número y los 150. Tales oscilaciones son explicables, parcialmente, por algunos períodos de agitación local que demandaban mayor presencia de la fuerza pública en las calles, como ocurrió con las primeras manifestaciones sindicales importantes a finales de los años veinte. Aquí también intervinieron otras variables políticas, dado que fue un grupo no profesionalizado, de libre nombramiento por parte del alcalde y que se prestaba para incorporar clientelas políticas. Sin embargo, es precisa una revisión más detallada de estas variaciones, incluyendo en el análisis la alta rotación de los agentes. Por ejemplo, para el año de 1926 se definió presupuestalmente un cuerpo de policía de 75 agentes. Según el libro de decretos de nombramiento y posesiones de la alcaldía —el cual desafortunadamente solo se conserva a partir

de 1924—, en 1926 se ordenó, a lo largo del año, la baja del servicio a 39 agentes por mal comportamiento, incumplimiento en el deber o renuncia voluntaria, y se nombraron 57 nuevos, pues algunos solo duraron pocos meses, e incluso días, y fueron retirados por diversos motivos. En general, el pago, las condiciones del trabajo (hay quejas por uniformes y dotación en varios informes al concejo) y las dificultades de organización (en especial con los rangos y el manejo de la autoridad dentro del cuerpo), hicieron que la rotación de agentes fuese muy alta en todo el período estudiado y que la policía fuese un cuerpo más bien inestable. A esto hay que sumar que muchas organizaciones sociales como la Junta de Ornato y Mejoras Públicas pidieron, en varias ocasiones, dar funciones policivas a personas y funcionarios distintos de los agentes. Tal es el caso de las solicitudes hechas en este sentido para convertir en policías a los jardineros de la ciudad, a algunos comerciantes para la regulación del tránsito, a “ciudadanos responsables” para los carnavales, a funcionarios de distintos departamentos en sus tareas normales de regulación, a los cobradores de impuestos, entre otros (Rodríguez, 2012).

En ese mismo año, 1926, ingresaron por primera vez los suboficiales al cuerpo de policía. Inicialmente fueron cinco, número que va oscilar hasta el final del período entre dos y seis, y un comandante con formación profesional de policía. Hay un rastro mínimo de algún cargo más sofisticado, como la mención de un detective en 1924, pero que no vuelve a aparecer dentro de los miembros de la policía.

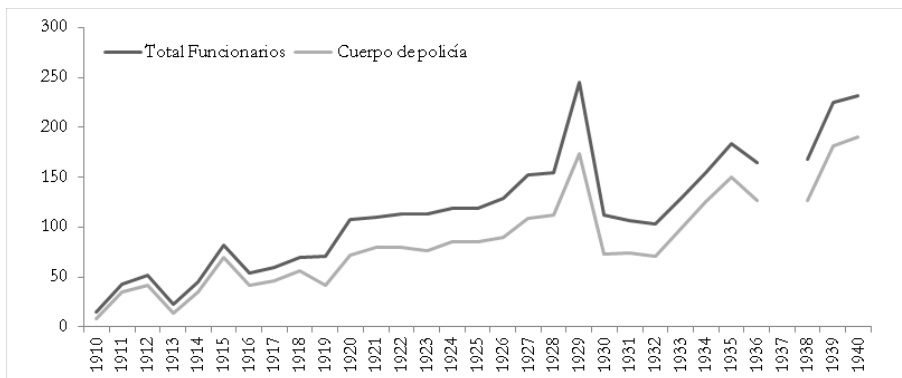
Una segunda instancia propia de la policía y que dependió de la alcaldía fueron las inspecciones. El acuerdo 4 de abril 8 de 1912, expedido por el concejo municipal, estableció dos inspecciones de policía en la ciudad, cada una encargada de atender dos zonas distintas: la primera ubicada en la Casa Municipal, por ese entonces frente al parque Caycedo, y la segunda en el barrio San Nicolás. A partir de 1920, éstas aumentaron a tres, y en 1930 a cuatro. Las inspecciones tenían el inspector (denominado juez de policía entre 1935 y 1939), un secretario, un escribiente y un portero, además de una parte del cuerpo de los agentes.

La tercera instancia fue la encargada del tránsito, que fue primero una división aparte del departamento de gobierno y luego una tarea más de la policía. Creada en 1920, su superior tenía el rango de inspector de policía.

En principio, sus tareas fueron exclusivamente administrativas: registro de los vehículos —llegados a Cali desde 1913—, cobro de impuestos y regulación del servicio público de transporte —iniciado por particulares hacia 1916—, de allí que además del inspector hubiese un secretario y un escribiente. En 1926 se crea un cargo para técnico de vehículos, que tenía funciones relativas a las especificaciones técnicas que deberían cumplir los carros de combustión que circulaban en la ciudad. A partir de 1924, se contó con un cuerpo de agentes ad-honorem que ayudaban con la regulación del tráfico del creciente número de vehículos, hasta disponer de un cuerpo de agentes propio en 1929. En la década siguiente no habrá un cuerpo especializado de agentes de tránsito, sino que estos harán parte del cuerpo de policía. La oficina de tránsito será considerada, en especial a partir de la década del treinta, como una inspección más.

Este conjunto de funcionarios vinculados a la policía y a otras tareas de regulación de la vida urbana, y en general del control social, son quienes representan entre el 80 y el 90% de los funcionarios del departamento de Gobierno en el lapso estudiado, tal como lo muestra el gráfico siguiente.

**Gráfico no. 9. Funcionarios del Departamento de gobierno**



El departamento de Gobierno tuvo la característica de incluir entre sus divisiones, al parecer por falta de claridad acerca de en qué otra sección de la administración municipal convendría ubicarlas, aquellas encargadas de las nuevas funciones que cumpliría la municipalidad. Fue así como a partir de 1922 el concejo creó una división de control de hormigas que duró solo dos años y luego pasó a

ser parte de las funciones del departamento de Beneficencia. Tuvo también los inspectores de alumbrado entre 1924-25, antes de que se convirtieran en parte del departamento de Obras públicas. Algo similar ocurrió con la oficina de estadística, que inició actividades en 1923 y hasta 1926 dependió del departamento de gobierno, y la de catastro, que empezó a funcionar en 1936 como parte de este departamento pero que el año siguiente pasó al de Hacienda. Al final del período se creó la oficina de cedulação (1936), dependiente de la alcaldía, y que con posterioridad al período estudiado saldría de ella.

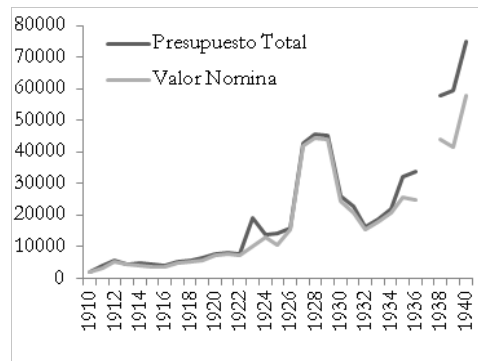
Un recorrido inverso sufrió la inspección de bosques. Se originó como división en el departamento de Obras públicas, en 1919. En la medida en que sus funciones requirieron un mayor control sobre la protección de las riberas de los ríos y de los bosques aledaños a la ciudad, pasó en 1924 a hacer parte del departamento de Gobierno, como una división independiente con dos guardabosques a cargo. Posteriormente, sus funciones adquieren una connotación más policiva. En 1933, en efecto, la inspección de bosques deja de ser una división independiente del departamento y es absorbida por la división de policía, de modo que sus funciones pasan a ser desempeñadas por agentes de esta última entidad.

#### *El departamento de Hacienda y sus cargos*

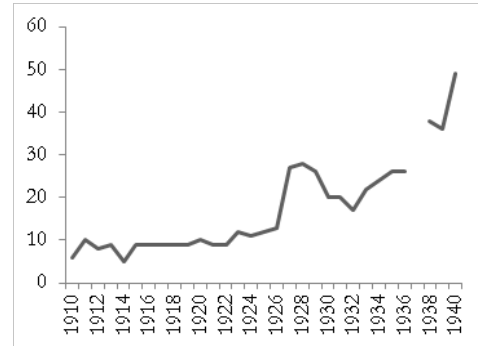
El departamento de Hacienda siguió una trayectoria distinta a la del departamento de Gobierno, tanto en su presupuesto como en su nómina. El presupuesto que tuvo asignado hasta mediados de la década del veinte coincidió casi totalmente con el valor de la nómina a su cargo. En la segunda parte de esa década, se adquirieron máquinas registradoras para la contabilidad del recaudo fiscal, lo cual incrementó el presupuesto que no era para pagar la nómina. Hecha esta inversión, los valores volvieron a coincidir entre la nómina y el presupuesto asignado. En la segunda mitad de la década del treinta volvió a registrarse un cambio en estas máquinas para el departamento, además de la compra de balanzas para las inspecciones en los mercados, la dotación de muebles de la alcaldía y del concejo, las placas de los vehículos que venderá la inspección de tránsito y los insumos que se requerían para el levantamiento del catastro de la ciudad, todo lo cual elevó considerablemente su presupuesto. El gráfico 10 muestra los cambios en los gastos de este departamento.

Con relación al número de funcionarios, estos fueron alrededor de 10 hasta 1923, momento a partir del cual su número creció por varias razones: la especialización de la dependencia, el aumento en las rentas del municipio que demandaba más funcionarios y la profesionalización en las labores de hacienda.

**Gráfico no. 10. Presupuesto (en pesos)**



**Gráfico no. 11. Número de funcionarios**



Hasta 1922, este departamento mantuvo una organización con muy pocos cambios. El responsable del departamento fue el tesorero municipal quien rendía cuentas a una junta municipal de hacienda presidida por el alcalde y conformada por personas designadas por el concejo, quienes trabajaban sin remuneración, incluyendo al presidente de la Comisión de Hacienda y Cuentas de esa corporación. En ese momento se introdujeron los primeros cambios en la organización del departamento, que hasta esa fecha tuvo un contador, cuatro o cinco funcionarios de oficina y unos cuatro recaudadores, en promedio.



Los cambios se inician con la modificación del salario del tesorero. Éste no recibía sueldo sino un porcentaje con base en lo que recaudara, el cual oscilaba entre el 8 y el 10% de todo el recaudo, excluidos algunos impuestos en especial los de licores, degüello y los que se cobraban por ciertos servicios. Hasta 1915, el tesorero contrataba y pagaba del porcentaje mencionado los recaudadores con los que trabajaba. De allí en adelante, los recaudadores tuvieron una comisión propia, independiente de la del tesorero quien dependía de su propio recaudo, la cual oscilaba entre el 2 y el 4%, sin que este ingreso superara los \$ 50 mensuales. En 1922, el porcentaje que recibía el tesorero se redujo al 2% del recaudo, y se le adicionó un 3% de las rentas vencidas que lograra recuperar. En 1926, esta modalidad de remuneración cambió y el tesorero tuvo un salario fijo, sin derecho a comisión. Fue, de lejos, el funcionario mejor pagado de la administración municipal en la primera década del lapso estudiado, y sus ingresos se mantuvieron altos luego que dejó de percibir su salario por comisión.

Otro cambio fue la creación en 1922, por parte del concejo, de un órgano de control llamado Comisión Fiscal, compuesto por un miembro del concejo y dos más de la junta municipal de hacienda, todos trabajando *ad-honorem*. Esta instancia, además de vigilar la tesorería, era la encargada de elaborar las listas de contribuyentes de renta, visar los pagos y auditar a las entidades privadas que recibieran auxilios municipales, entre otras.

Al año siguiente se puso en marcha la oficina fiscal (creada un año antes), como parte del departamento de hacienda. La oficina dividiría al departamento en dos secciones: la antigua tesorería y la nueva oficina. Las funciones de ésta serían las mismas establecidas para la Comisión Fiscal ya mencionada, pero ampliando sus facultades en materia de auditoría de todas las dependencias municipales. La oficina fiscal funcionó hasta 1939, pues en 1940 fue reemplazada por la contraloría. Operó con un inspector fiscal como jefe (denominado interventor, y a partir de 1926 inspector) y entre dos y cuatro personas como oficinistas y auxiliares contables.

Poco después, en 1926, la tesorería también cambió, pues fue incorporando personal más especializado: se contrató un abogado y un nuevo contador encargado de llevar los libros. También ingresaron auxiliares distintos a los

del contador existente, los recaudadores se separaron de los cajeros encargados de las máquinas registradoras, y se creó el puesto de cajero principal con funciones de pagador a cargo de un contador, entre otros cambios. Además, la oficina de estadística pasó del departamento de Gobierno al de Hacienda en 1927, luego de que el concejo contratara, a través de la personería, un experto para la reorganización de esa oficina. La dependencia se aproximó a los treinta funcionarios en la segunda mitad de la década, y se le creó en 1928 una nueva sección, la Junta de Aforos. La Junta estuvo compuesta por tres personas, designadas por el concejo, que se reunían diariamente en septiembre y octubre de cada año para fijar el impuesto de industria y comercio de los establecimientos de la ciudad; se reunían una vez a la semana los otros meses del año, para examinar con el inspector fiscal el estado de las cuentas de este impuesto. Este cuerpo hizo también las veces de junta de catastro hasta 1934.

Estas cuatro dependencias —la tesorería, la Oficina Fiscal, la oficina de estadística y la Junta de Aforos— fueron entre 1927 y 1936 la estructura de este departamento. El número de funcionarios promedió los 25, y sus funciones fueron las establecidas en términos generales en los párrafos previos. En 1935 desapareció la junta municipal de hacienda y se creó la Junta Asesora de la Tesorería Municipal, compuesta por el abogado de la personería y dos personas nombradas por el concejo; esta Junta debía aprobar al final del mes los gastos realizados hasta la fecha, presentados por el tesorero y el inspector fiscal, y aprobar los previstos para el mes siguiente.

En los tres últimos años, de 1938 a 1940, se independizó la función del jefe del departamento de las otras tareas del mismo, con la creación de un cargo denominado Secretario de Hacienda. Este funcionario tuvo su propio personal de despacho, manteniéndose las tareas técnicas en las dependencias mencionadas. También en estos años se crearon dos secciones nuevas: la oficina de catastro, que existía desde 1934 y dependía de la Tesorería, y la contraloría, que comenzó a funcionar a partir de 1940 y reemplazó la antigua oficina fiscal.

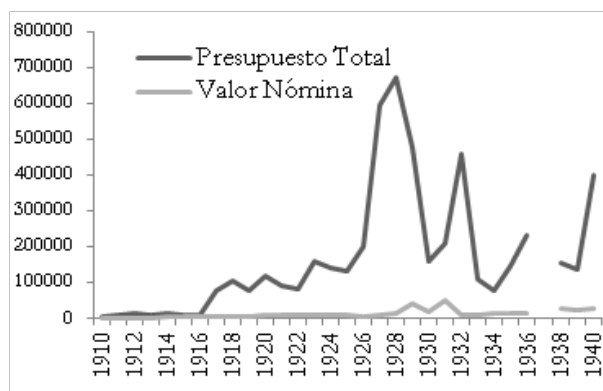
Este departamento fue uno de los más sensibles al cambio en las condiciones de trabajo debidas a cambios en el entorno. Sus ajustes estuvieron determinados por la incorporación de tecnologías, como en el caso de las máquinas registradoras, y es uno de los pocos que muestra de manera consistente un aumento

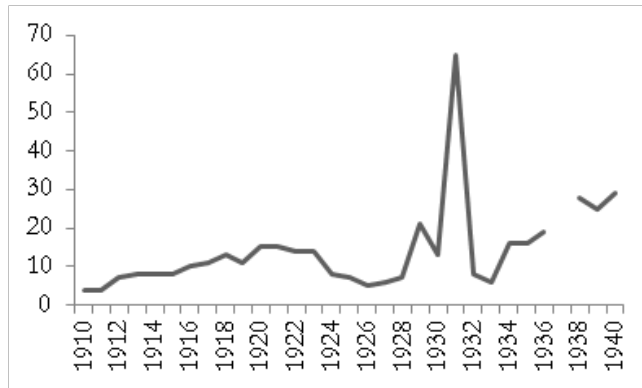
en el personal cualificado. El ingreso de nuevos funcionarios con algún tipo de acreditación sobre sus competencias en materia contable o de recaudo así lo indica. Pero, a la vez, la creación de instancias ajenas al departamento, las Juntas que le fue creando el concejo, compuestas principalmente por personas que no eran funcionarios, muestra que la asignación de impuestos y de tributos mantuvo un criterio que no surgía necesariamente de la experticia técnica del personal sino de un saber externo. No hay información suficiente en este trabajo para afirmar si la Junta de Aforos, la Junta Asesora y la Comisión Fiscal seguían criterios técnicos o políticos o en qué medida los combinaban. Sin embargo, sí era claro el control del concejo sobre ellas, lo que sin duda les da un tinte más político, un hecho que en sí mismo no es negativo para la ciudad, pero cuyo impacto debe medirse.

#### *El departamento de Obras públicas y sus cargos*

El departamento de Obras públicas fue el de mayor presupuesto en el período estudiado. La cuantía de este presupuesto estuvo en función del tamaño de las inversiones que debieron hacerse para el desarrollo de la infraestructura urbana, las cuales se incrementaron significativamente a partir de la década del veinte, tal como lo muestra el gráfico sobre el presupuesto, con picos importantes durante la gestación de las EEMM y de otras iniciativas de alto impacto urbano.

**Gráfico no. 12. Presupuesto (en pesos)**



**Gráfico no. 13. Número de funcionarios**

Es importante describir los cambios en el presupuesto de este departamento, ya que fueron centrales en el del municipio. En sus primeros cinco años, el presupuesto del departamento de Obras públicas fue relativamente bajo, alrededor de los \$ 10.000.00, comenzando con \$ 5.000.00 en 1910, cuando tenía el 11% del total, hasta alcanzar al año siguiente el 25%, \$ 10.756.00. Este porcentaje decreció progresivamente hasta 1916, cuando fue solo del 14%. En 1917 se incrementó de nuevo hasta representar el 63% del total, cuando se le asignaron casi \$ 75.000.00. Estos recursos estaban destinados a la construcción del acueducto municipal y del Teatro Municipal, a mejoras en el Palacio municipal y al mantenimiento de las calles y desagües, entre otros.

Su peso en el presupuesto no volvió a ser tan alto, pero fue superior a la tercera parte de los recursos disponibles en el municipio hasta 1928. Todos estos años supusieron una ampliación en la dotación de equipamiento urbano en la ciudad: construcción de calles, puentes para pasar el río Cali, alumbrado público, dotación de alcantarillado y acueducto, construcción y mantenimiento de edificios públicos. La cantidad de recursos disponibles disminuyó significativamente, en especial a partir de 1930 (el peso importante en el presupuesto va a estar en la deuda pública del municipio, que entre 1929 y 1931 es más del 50% del mismo). Esto coincide con la crisis de final de la década y comienzo de la siguiente, que impactó el ritmo de desarrollo urbano de la ciudad al menos en lo que referente a los recursos disponibles para obras.

El departamento tuvo una inyección importante de recursos en 1932, para la creación de las Empresas Municipales, pero la autonomía que se le confirió a partir del año siguiente hizo que abandonase de sus funciones la dotación de servicios públicos en la ciudad, y se concentrara principalmente en vías de transporte y edificaciones públicas. Desde 1933 y hasta 1939, su presupuesto fue similar al que tuvo a mediados de la década anterior.

La nómina del departamento fue, en 1910, de cuatro personas: un fontanero, un inspector de obras, un jardinero y un relojero. Al año siguiente ingresó un ingeniero, figura entorno a la cual se aumentó el personal, y quien fue el encargado del manejo del departamento. Este ingeniero fue la primera persona de la burocracia local contratado en razón de su titulación profesional y no de su experticia. Al año siguiente, se le aprobó la contratación de un ayudante y un conserje. Para 1918 ya había 13 personas dependientes del ingeniero, la mayor parte jardineros de los parques públicos, 6 en total, lo que no se correspondía con el incremento en las obras. El departamento invirtió sus recursos en obras ejecutadas por trabajadores que no ingresaban a la nómina, sino que se contrataban para cada obra. Al año siguiente recibió la inspección de aseo y de bosques, y amplió el radio de sus funciones.

En la primera parte del 20, la composición de la nómina se mantuvo más o menos igual, con quince funcionarios aproximadamente, entre los cuales se destaca el ingreso de otro ingeniero en 1920 y un tercero en 1922. Por esa misma época desapareció el cargo de fontanero, en razón de los trabajos del nuevo acueducto y la progresiva desaparición de las pilas de agua. Aunque en la segunda mitad la nómina se redujo, esta disminución se debió al paso de los jardineros a otras dependencias. A cambio, se contrató a un dibujante para que ayudara con los diferentes planos de las obras en ejecución. Entre 1929 y 1931 la nómina se incrementó, pues se incluyó dentro de su personal al de las nacientes EEMM llegando a tener 65 funcionarios, la mayoría de los cuales pertenecían a esta nueva entidad. No hay en las fuentes consultadas un registro de estos funcionarios a lo largo de la década del 30.

De allí en adelante, y hasta 1936, la nómina fue muy similar a la previa a 1928. Se incrementó entre 1934 y 1936 por el regreso de los jardineros al departamento, si bien su composición, a grandes rasgos fue la misma, salvando la vinculación de un bodeguero encargado de la maquinaria del municipio. A partir de 1938 se

creó el cargo de secretario de obras públicas y la nómina volvió a crecer, contando con alrededor de 30 funcionarios. Tal incremento se debió a la aparición de la compra de vehículos de transporte de insumos para las obras en construcción, a la contratación de algunos obreros y a un aumento del personal de oficina.

En síntesis, el departamento fue uno de los que más se modificó en la primera mitad del siglo pasado. La naturaleza de su tarea quizá sea la razón más evidente de este cambio. Es importante señalar que el ingeniero al frente de esta dependencia fue una figura pública, tal vez el funcionario de mayor visibilidad después del alcalde, con un peso importante en las decisiones de una ciudad que crecía. De su despacho dependían las vías de comunicación y el ordenamiento en los usos del suelo; en varios momentos controló el aseo, y jugó un papel decisivo en la definición del perímetro urbano. A su oficina estuvo adscrito el ingeniero que realizó los estudios del plano de la “Calí del futuro”, documento surgido de las negociaciones entre el concejo y la Junta de Ornato y Mejoras Públicas, y que constituyó la apuesta más importante de la ciudad en materia de organización de la misma. Aunque este plano tuvo un impacto bajo en el desarrollo de la urbe, su discusión y construcción fueron un tema central del debate público entre la segunda mitad de la década del veinte y la primera de la siguiente.

La presencia pública de dicho ingeniero se vio reforzada, además, por el hecho de que éste, durante las dos primeras décadas estudiadas, fue el funcionario responsable de los servicios públicos domiciliarios. La prestación de estos servicios fue un factor clave en el desarrollo de una cierta idea de ciudadanía en la ciudad, y fue el modo como varios sectores de la población ingresaron a la modernidad urbana (al respecto ver Vélez, 2009 y Vásquez, 1994).

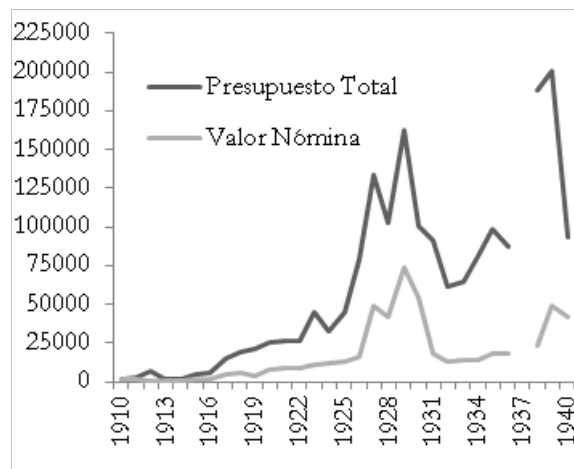
#### *El departamento de Beneficencia y sus cargos*

Como se mencionó al inicio, el departamento de Beneficencia cambió de denominación en varias ocasiones, y tuvo desde sus comienzos una división entre las funciones referidas a la atención médica de la población, y aquellas referidas a la salubridad urbana. Tal división dio como resultado una mayor especialización en cada una de las unidades, las cuales tomaron rumbos distintos manteniéndose dentro de la misma unidad administrativa. Esto se hizo evidente en la década del veinte, cuando aumentó el presupuesto asignado

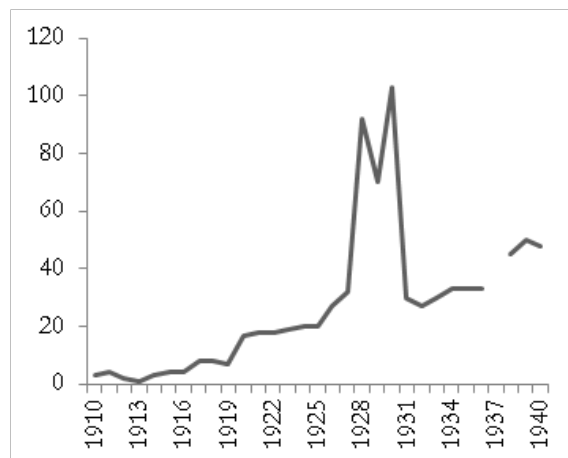
LA BUROCRATIZACIÓN INCIPIENTE:  
LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA EN CALI ENTRE 1910 Y 1940

al departamento y creció el personal que le permitía atender ambos frentes de acción. Junto con los departamentos de Obras y de Instrucción pública, Beneficencia fue el que más recursos dispuso para invertir en infraestructuras y equipos. El peso de su nómina en el presupuesto también fue significativo, en especial por el personal médico a su cargo, que tenía sueldos altos aún trabajando a tiempo parcial.

**Gráfico no. 14. Presupuesto (en pesos)**



**Gráfico no. 15. Número de funcionarios**



En 1923, las funciones del departamento fueron reconocidas mediante una división administrativa. Por un lado, se encontraba el personal médico (básicamente dedicado a la prevención de enfermedades de transmisión sexual y a la sala de maternidad), con un médico del municipio como jefe, acompañado de uno de apoyo, algunos practicantes y personal administrativo y de mantenimiento de la clínica y la sala de maternidad. Por otro lado estaba la oficina encargada de la salubridad urbana, organizada en una dependencia llamada Higiene y Aseo. Esta última estaba dirigida por un inspector de salud con funciones policivas, e incluyó un veterinario (en algunos pocos años se formó la dependencia de veterinaria como una tercera división independiente, que incluía el degüello y la vacunación de animales) y otro personal variable vinculado a las actividades de aseo en la plaza de mercado y al control de los animales en la ciudad. A partir de 1932 la mayoría de las funciones de aseo desaparecieron, siendo asumidas por las EEMM, mientras buena parte del control de la higiene urbana fue manejado mediante un convenio con la Dirección Nacional de Higiene. En 1936, estas dos dependencias con las que se venía funcionando cambiaron de nombre y se llamaron de Asistencia Pública en Salud y de Asistencia Pública en Higiene. En 1938 se pasó a cuatro dependencias: el Asilo de ancianos, la Inspección de aseo —que regresó—, el Instituto Profiláctico —antes Clínica Antivenérea— y la Clínica de Pobres junto con la Sala de Maternidad.

Los recursos disponibles para el departamento se incrementaron, como ocurrió con las demás dependencias de la administración, a partir de 1926. El departamento invirtió en diferentes obras de infraestructura y auxilios diversos, entre los cuales estaban las viviendas de los obreros (una exigencia legal para ofrecer viviendas en condiciones de higiene), el asilo de ancianos, las boticas (a las que también auxiliaba con suministros) y otro tipo de apoyos dirigidos a poblaciones específicas, como el pago de los costos de atención a los leprosos caleños confinados en Agua de Dios (Cundinamarca) o a los mendigos auxiliados por algunos conventos. A partir de 1927 se hicieron algunas inversiones en equipos, como la compra de carros de tracción animal para el transporte de las basuras, la dotación de un laboratorio para la veterinaria y la ampliación y mejora del laboratorio clínico existente. Hubo otras inversiones que se hicieron sin que fuese evidente su pertenencia a esta dependencia, como el apoyo al cuerpo de bomberos.



Al final del lapso estudiado, estas inversiones en infraestructura desaparecieron, con excepción de las viviendas para obreros —que tuvieron un peso significativo dentro del presupuesto. Los principales rubros a los que se destinaron los recursos del departamento fueron la dotación de las instituciones a su cargo, el pago a otras instituciones por la tención de enfermos y mendigos, y la compra de suministros médicos.

La nómina del departamento se mantuvo más o menos estable entre 1911 y 1916. Inició en 1910 con un médico y el celador del hospital, y aumentó a 4 al año siguiente. En general, se trataba de dos agentes de sanidad, asignados a las plazas de mercado, un funcionario encargado de las labores administrativas (que tuvo el cargo de ayudante administrativo) y un médico que atendía consultas para pobres en el hospital San Juan de Dios.

Esta nómina se duplica en 1917. Los agentes de sanidad pasan a 4, ingresan un veterinario y dos inspectores, uno para aseo (que luego hará parte del departamento de Obras) y otro de higiene. Este último estaría encargado casi que exclusivamente de las enfermedades venéreas, especialmente de la sífilis, que según informa la prensa, tenía el peligro de convertirse en una epidemia en ciertos sectores de la ciudad. Este número vuelve y se duplica en la primera década del veinte, pasando a 20 funcionarios en promedio. Dicho aumento se debe a la creación de la Clínica Antivenérea y a la aparición de la Sala de Maternidad. Para desempeñar estas labores, asociadas entre otras cosas a la carnetización de las prostitutas —ahora concentradas por acuerdo del concejo en una zona de tolerancia en la parte oriental del centro de la ciudad (Ávila, 2008)—, aparecieron los agentes de sanidad, se aumentó el número de médicos, se contrataron practicantes de medicina y un veterinario para la plaza de mercado.

Entre 1928 y 1930 creció el número de funcionarios del departamento, en especial por la creación del cuerpo de barrenderos, que luego pasarían a las EEMM, y por los obreros contratados para las obras de adecuación de las plazas de mercado. En este lapso, la secretaría tuvo cerca de cien empleados.

Posteriormente, a partir de 1932 y hasta 1936, hubo unos treinta funcionarios en las mismas ocupaciones previas, a las cuales se agregó el manejo del asilo de ancianos de la ciudad. Esta nómina disminuyó hasta desaparecer el personal de aseo urbano junto con los demás asociados a la plaza de mercado, concentrándose

la labor del departamento en las funciones de la Clínica, cada vez más preocupados por el control de la prostitución y de las enfermedades venéreas. En este contexto, se creó el cargo de citador para hacer comparecer ante el médico a las prostitutas, al tiempo que se dispuso que los agentes de higiene podían solicitar el apoyo de la policía para realizar sus tareas.

La nómina volvió a subir en 1938, teniendo hasta 1940 entre 45 y 50 funcionarios. Pasaron del departamento de Instrucción pública el médico y el dentista escolar —que desde 1939 se llamará odontólogo—, ahora parte de la nueva división de asistencia pública. En esta división sobresale que los agentes de higiene ya tienen funciones de policía. En 1938 se registran por primera vez las enfermeras, que aumentarán rápidamente pasando de 3 en 1938 a 15 dos años después.

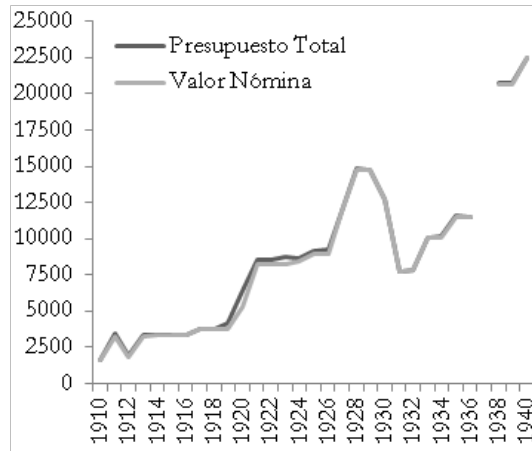
#### *El departamento de Justicia y sus cargos*

El departamento de Justicia fue, de todos los departamentos de la administración pública, el que menos variaciones tuvo en las tres décadas consideradas. En 1910 Cali contaba con un único juzgado municipal, con un juez, un secretario, un escribiente y un portero escribiente. Se trataba de un juez promiscuo que atendía todas las demandas derivadas de los distintos negocios en la ciudad. Al año siguiente se creó un nuevo juzgado, que con una nómina similar atendió casos civiles y penales. En 1920 se creó un tercer juzgado, lo que permitió que se dividieran las jurisdicciones, conociendo el juez primero en lo civil y el segundo en lo penal, siendo este tercero recién creado juez promiscuo. En 1938 el número de juzgados municipales subió a cinco. En todo este lapso la nómina de cada juzgado fue la misma y las variaciones muy pequeñas. En 1931 y 1932, luego de disminución del presupuesto municipal, uno de los juzgados fue temporalmente cerrado.

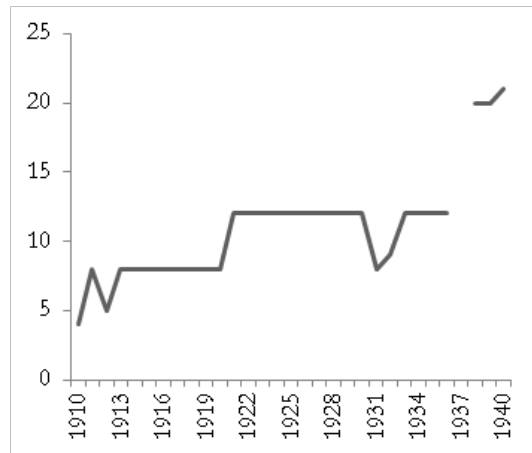
El presupuesto asignado al departamento se restringía casi que completamente al pago de la nómina, como lo evidencia el gráfico no. 16, y los insumos que recibían eran estrictamente los de oficina. No hubo inversiones en locaciones, que corrían a cargo de Obras públicas, ni en personal por fuera del estrictamente relacionado con el despacho del juez.

LA BUROCRATIZACIÓN INCIPIENTE:  
LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA EN CALI ENTRE 1910 Y 1940

**Gráfico no. 16. Presupuesto (en pesos)**



**Gráfico no. 17. Número de funcionarios**



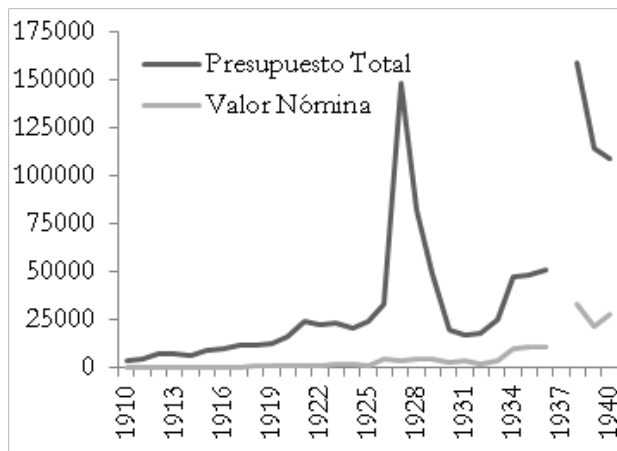
La *Gaceta Municipal* ofrece información detallada en materia judicial. Por lo menos dos veces al año, y en algunos casos de manera mensual, se reportaba la cantidad de negocios adelantados por cada juez, las condenas impuestas y el número y estado de los presos. Estos informes eran presentados por el alcalde, cuando los casos eran atendidos por su despacho, y por los jueces cuando los casos llegaban a su conocimiento. Los informes incluyen todo tipo de asuntos, pero hay un mayor énfasis en los penales. Aunque esto no se estudia en

detalle en este trabajo, la presentación periódica de informes y, sin duda, el seguimiento bastante cerca de las disposiciones legales, muestran un trabajo bastante rutinizado y con pocas variaciones. Este puede ser un efecto de la presentación de los informes, en los que no hay espacio para las motivaciones y las consideraciones ampulosas presentes en otros, incluidos los más técnicos del departamento de Obras públicas.

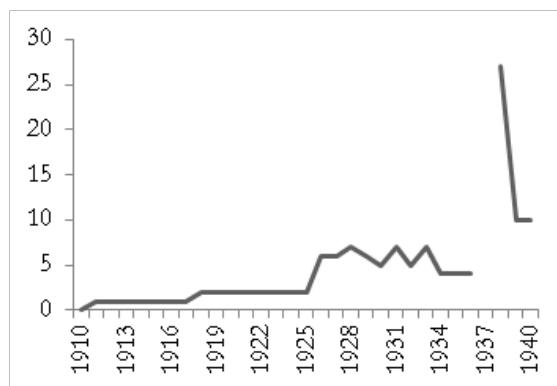
#### *El departamento de Instrucción pública y sus cargos*

Al quedar definida la educación como una responsabilidad de las administraciones departamentales, el papel de los municipios en la instrucción pública se limitó a la adecuación física de las escuelas y a la dotación de las mismas. Dicha tarea sería compartida en varias ocasiones con la gobernación, pues la partida municipal destinada a este aspecto fue bastante pequeña hasta la década del 20. El departamento de Instrucción pública muestra, en materia presupuestal, un comportamiento similar a la mayoría de los otros departamentos de la administración municipal, con un pico importante a final de los años veinte. No ocurre lo mismo en materia de personal, en donde, por ejemplo, los aumentos no fueron tan altos como en Obras públicas, en razón de las limitaciones presupuestales señaladas. Los gráficos 18 y 19 muestran este comportamiento.

**Gráfico no. 18. Presupuesto (en pesos)**



**Gráfico no. 19. Número de funcionarios**



El pico presentado en el presupuesto entre 1927 y 1928 se debió a un aumento en los recursos asignados, que pasaron de \$ 33.000.00 en 1926 a \$ 148.000.00 en 1927, destinados a modificar los edificios escolares y a la compra de materiales. De la asignación de 1927, \$ 110.000.00 fueron para la construcción de nuevas escuelas, rubro inexistente en los años previos, y \$25.000.00 para el alquiler de locales para escuelas, monto cinco veces mayor al de los años previos. En 1928 hubo \$ 30.000.00 para alquiler y \$ 40.000.00 para la construcción, cifras que solo volvieron a ser similares en 1938, con partidas importantes para la construcción de escuelas rurales, auxilios para la construcción del edificio de Bellas Artes, y para el sostenimiento de la Escuela de Artes y Oficios.

Entre 1911 y 1917, el único funcionario a cargo de la alcaldía fue el bibliotecario de la biblioteca de El Centenario, inaugurada en 1910. A partir de 1918 fue nombrado un inspector escolar, encargado sobre todo de tareas de vigilancia de los establecimientos y del funcionamiento de los mismos, según lo previsto por la gobernación. Cambios importantes en la nómina no se dieron sino hasta 1926, cuando se nombró el personal médico encargado del cuidado de la salud de los niños escolarizados. A parte del inspector y del bibliotecario, ese año ingresaron al departamento un médico y un dentista escolar, quienes periódicamente debían rendir un informe al concejo municipal sobre el estado de salud de los niños. El médico hizo parte del departamento de Instrucción hasta 1936 y el dentista hasta 1934, años en los que pasaron a depender del departamento de Beneficencia, como parte del cuerpo médico de éste. En algunos años, se confió al médico la tarea de la inspección escolar.

El municipio tuvo maestros a su cargo solo para atender dos dependencias. La primera fueron las escuelas nocturnas. En 1926 se creó la primera escuela nocturna para obreros a cargo del departamento de Instrucción pública. El director hacía las veces de maestro, y los demás docentes fueron conseguidos con la gobernación. Las escuelas nocturnas aumentaron progresivamente hasta llegar a cinco en 1933. Estos directores desaparecieron del presupuesto al año siguiente, sin que haya noticia de las razones de tal cambio. En 1935 las escuelas nocturnas pasaron a ser provistas por el gobierno departamental, y solo se mantuvo a cargo del municipio el director de la escuela nocturna para obreros y sus maestros, que pasaron a siete a partir de 1937.

La segunda dependencia fue la Escuela de Artes y Oficios. La nómina de esta institución fue asumida enteramente por la administración municipal, incluidos maestros y personal de apoyo. En los acuerdos de presupuesto no aparecen detallados los cargos de estos funcionarios. No obstante, el libro de nombramientos permite aproximarse a lo que fue la nómina de la escuela: cuatro personas en funciones administrativas (portero, secretarios y aseador), y un número de maestros cercano a los ocho, aunque este cálculo debe mirarse con precaución pues no se ha encontrado hasta el momento una referencia precisa a la planta docente que enumere los maestros.

Es importante señalar que el pico de 1938 en la nómina obedece en buena parte a la creación de una Junta Municipal de Cultura Urbana y Estética. Esta Junta, compuesta por ocho personas más los jardineros de los parques públicos, se creó como una manera de hacer contrapeso a la Junta de Ornato y Mejoras Públicas de Cali, entidad con la que la alcaldía y el concejo municipal tuvieron diferencias importantes acerca de la organización de la ciudad, no solo en materia de ornato sino de planificación y ordenamiento urbano. La Junta tuvo una muy corta duración y desapareció a los pocos meses de ser creada (Rodríguez, 2012).

### **La conformación de una administración municipal en Cali**

Como ha sido señalado en varios estudios clásicos sobre la burocracia y las organizaciones propias de la vida moderna, la estandarización de múltiples aspectos de la vida es fundamental para el desarrollo de la acción humana en este

contexto. La previsibilidad no es solo un fenómeno inherente a la necesidad de cálculo del capitalista; es un modo de coordinar la vida social en condiciones complejas (Etzioni, 1965; Crozier, 1969; Mouzelis, 1973; Perrow, 1991). Las ciudades son sin duda, en tanto que lugar privilegiado de la modernización y de constitución sus principales formas de organización social, un escenario en el cual es posible aproximarse a la estandarización y al grupo social por excelencia encargado de esta tarea, la burocracia.

Cali en la primera mitad del siglo XX fue una ciudad de rápido crecimiento, que en un lapso relativamente corto pasó de un lugar secundario entre las principales ciudades del país a ser la tercera después de Bogotá y Medellín. Un papel central en este proceso lo jugaron tres elementos entrelazados: primero, su designación como capital del departamento; segundo, su control del puerto de Buenaventura y de una parte del negocio de la exportación de café y de todo el del azúcar; y tercero, la industrialización resultado de la inversión extranjera que comenzó a llegar con fuerza en la década de los cuarenta. Una referencia a este proceso son los trabajos bien documentados de Gouëset (1998), Ocampo (2007) y Vásquez (2001).

El lapso entre la constitución de Cali como capital del departamento y su auge industrial ha sido, no obstante lo anterior, poco estudiado. Aunque los trabajos mencionados, al lado de algunos otros sobre diversos aspectos empresariales o políticos, avanzan sobre el tema, sigue pendiente una explicación más completa de la dinámica que hizo posible la modernización posterior a 1940. Uno de los aspectos más descuidados es el de la constitución de la administración municipal y el papel del Estado local en todo este proceso. Este trabajo se propone como una primera aproximación en dicho sentido. Se trata de un esfuerzo meramente descriptivo que tiene por objeto caracterizar cómo funcionaba la administración y cómo estaba conformada su burocracia en sus tres primeras décadas de funcionamiento. Este tipo de estudios siguen más o menos en la misma situación que señalara, en su trabajo pionero, Fernando Uricoechea (1986: 67): “son un campo hasta ahora totalmente yermo”.

La burocracia profesional es, sin duda, uno de los pilares del Estado moderno. En Cali, las descripciones hechas muestran un cuerpo burocrático pequeño, con un bajo nivel de formación, que se va cualificando poco a poco pero que realiza su labor principalmente mediante la contratación de personal

escasamente calificado para trabajos que no requieren una experticia importante o un saber acreditado formalmente.

En tanto ciudad que se moderniza, las demandas de Cali por obras de infraestructura y de ordenamiento urbano fueron altas. Como parte integral de los rápidos cambios urbanos, se pedían más adecuadas y eficaces formas de control social que, por ejemplo, confinaran a lugares específicos de la ciudad a las prostitutas, atendieran a los mendigos y a los ancianos, combatieran la delincuencia, controlaran la proliferación de automóviles, en fin: organizaran la ciudad. A estas demandas la administración municipal respondería con un presupuesto relativamente precario, y una acción limitada a estos escasos recursos y al personal descrito. Pero esta administración, sobre todo, va definiendo, a partir de la referencia que supone el ordenamiento jurídico, la forma organizativa que le permite desarrollar su acción. Hay que señalar que para ese entonces los principios básicos de la administración moderna eran escasamente conocidos, de modo que la producción privada y el sector público funcionaban a partir de la experiencia de sus propietarios o de sus responsables políticos. La incipiente formación para la administración del trabajo comenzaría a difundirse con fuerza luego de la creación de los talleres de Ferrocarriles Nacionales en Chipchape y de algunas empresas como Textiles La Garantía<sup>4</sup>.

Las variaciones en la organización de la policía y de las oficinas encargadas de la higiene y el aseo, así como del control de los bosques, entre otras, muestran cómo se van creando dependencias y se va descifrando una organización adecuada para enfrentar las mencionadas demandas. Como lo demuestra la conformación del cuerpo de policía, las respuestas reflejan también la conformación de clientelas políticas sostenidas con la incipiente burocracia, pero también la precariedad de los puestos de trabajo ofrecidos y la dificultad para retener a los agentes en servicio<sup>5</sup>.

Esta dificultad de institucionalización fue superándose con la tecnificación de las dependencias, por la vía de contratar profesionales y maquinaria. La abundancia económica de la segunda mitad del veinte hizo posible incluir más

---

<sup>4</sup> Debo esta información al profesor Carlos Alberto Mejía de la Universidad del Valle, con quien he discutido algunos de estos temas y quien publicará, en breve, un trabajo sobre el papel del ferrocarril en la región, haciendo énfasis en los procesos de trabajo y el desarrollo de competencias administrativas.

<sup>5</sup> Aunque no se pudo incluir en este artículo, la investigación en curso muestra que esta alta rotación no es exclusiva de la policía, sino también abarca otros ámbitos de la administración pública.



profesionales, principalmente ingenieros, abogados, contadores y médicos; más técnicos, entre los que se destacan auxiliares contables, dibujantes, enfermeras, técnicos de laboratorio clínico; y más personal con experiencia como los encargados del degüello de los animales, los cajeros y los guardabosques. Son estas personas las que van a hacer posible que, a finales de los treinta, se cuente de manera cada vez más sólida con un personal capaz de responder a la modernización de la vida urbana, que en Cali va a hacerse evidente en la segunda mitad de la década de los cincuenta.

Finalmente, la burocracia y la administración municipal, en el lapso estudiado, fueron asumiendo progresivamente una labor de agente modernizador, aspecto que se evidencia principalmente en el desarrollo de las Empresas Municipales de Servicios públicos. Paulatinamente, la administración pasó de ser un agente que respondía a las demandas locales y era ejecutor de las disposiciones departamentales, a uno con mayor capacidad de iniciativa, como lo demuestra la creación de la Escuela de Artes y Oficios o la construcción del Teatro Municipal, que surgieron de iniciativas particulares pero que fueron capitalizadas por el municipio y al final ejecutadas por éste. Aunque tenían en principio poco margen de acción, en la medida en que la administración se complejizó dicho margen fue creciendo y el papel de la burocracia se hizo más decisivo.

Es importante señalar que los principales funcionarios de la administración eran dependientes casi todos del concejo municipal. La burocracia rendía cuentas a esta instancia centrada en la disputa política y en capturar el monopolio de lo que podríamos llamar la iniciativa ciudadana. El trabajo que sigue en nuestra investigación es la caracterización de dicha burocracia, haciendo un seguimiento a los funcionarios nombrados y al modo como se dieron las relaciones políticas con el concejo y con otras agrupaciones de la vida pública de la ciudad.

## Referencias bibliográficas

### *Fuentes primarias*

*Gaceta Municipal del Distrito de Cali*. Años 1910-1940. Archivo Histórico Municipal de Cali.

### *Fuentes secundarias*

Ávila, L. [2008]. La prostitución en Cali a comienzos del siglo XX. *Prospectiva*, (8). Banco de la República [2002]. *El crecimiento económico colombiano en el siglo XX*. Bogotá, Colombia: GRECO.

Crozier, M. [1969]. *El fenómeno burocrático*. Buenos Aires, Argentina: Amorrortu. Escobar, J. y Collazos, J. [2007]. *Series históricas del departamento del Valle del Cauca*. Cali, Colombia: Centro Regional de Estudios Económicos del Banco de la República Cali.

Etzioni, A. [1965]. *Organizaciones modernas*. México, D.F., México: Uteha.

García, N. [1990]. *Culturas híbridas*. México, D.F., México: Grijalbo.

Gouëset, V. [1998]. *Bogotá: nacimiento de una metrópoli: la originalidad del proceso de concentración urbana en Colombia en el siglo XX*. Bogotá, Colombia: Tercer Mundo Editores.

Granados, A. [1996]. *Jurisdicción territorial, discurso modernizador y virtud cívica en Cali: 1880-1915*. Cali, Colombia: Imprenta Departamental.

Hurtado, A. [2008]. “Opinión pública y formación del departamento del Valle 1903-1910”, Tesis pregrado, Universidad del Valle.

López, D. [2007]. El sueño weberiano. *Revista de Derecho público*, (1).

Mouzelis, N. [1973]. *Organización y burocracia*. Barcelona, España: Ediciones Península.

Ocampo, J. A. [2007]. El surgimiento de Cali como centro industrial. En J.A. Ocampo y S. Montenegro, *Crisis mundial, protección e industrialización* (pp. 243-276) Bogotá, Colombia: Editorial Norma.

Perrow, C. [1991]. *Sociología de las organizaciones*. Madrid, España: McGraw Hill.

Rodríguez, E. [2012]. Modernización y construcción de lo público en Cali: las relaciones entre la Junta de Ornato y el Concejo municipal. En R. Silva, J.P. Milanese y V. Rouvinski (Comp.), *Desafíos para la democracia y la ciudadanía* (pp. 209-229) Cali, Colombia: Universidad Icesi.

- Romero, J. L. [1999]. *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Medellín, Colombia: Universidad de Antioquia.
- Uricoechea, F. [1986]. *Estado y burocracia en Colombia*. Bogotá, Colombia: Universidad Nacional de Colombia.
- Vásquez, E. [2001]. *Historia de Cali en el siglo XX*. Cali, Colombia: Artes gráficas del Valle.
- CIDSE-Universidad del Valle [1994]. *Retrospectiva urbana y Servicios públicos en Cali 1900-1993*. Cali, Colombia: EMCALI.
- Vélez, H. (Coord.). [2009]. *Un día en el Cali de los inicios del siglo XX*. Cali, Colombia: Alcaldía de Cali.
- Weber, M. [1997]. *Economía y sociedad*. México, D.F., México: Fondo de Cultura Económica.

# La formación de la burocracia en el Valle del Cauca entre 1910 y 1950<sup>1</sup>

José Darío Sáenz

## Introducción

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **La emergencia del nuevo departamento**

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

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

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

---

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



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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

### **Posición y recursos estratégicos de la región**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

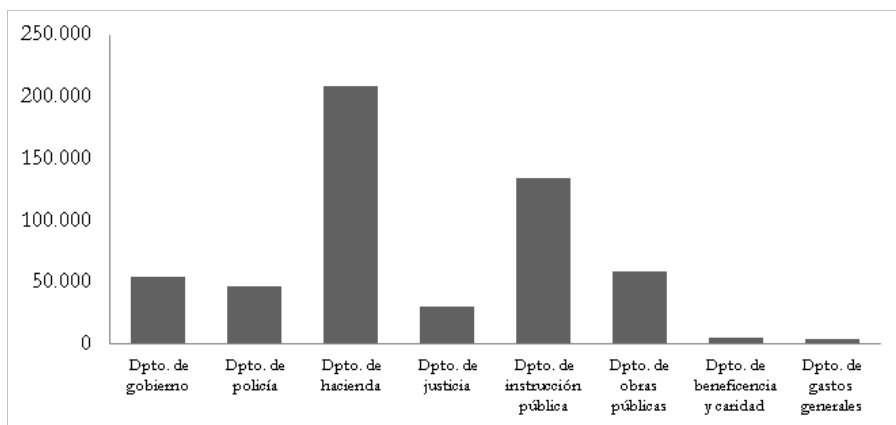
Como se señala en la *Gaceta Departamental* (1911), en el mensaje del Gobernador del departamento del Valle a la Asamblea:

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

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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

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

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

### **Las transformaciones del diseño administrativo**

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

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

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

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

Estos datos, a su vez, muestran cómo ciertas necesidades administrativas, nuevos procesos de racionalidad administrativa, así como nuevos problemas de orden natural (la plaga de la langosta, la epizootia<sup>4</sup> —que ya había cobrado la vida de cientos de reses en el Valle—, las inundaciones por el desbordamiento del río Cauca) y de carácter social, como las epidemias de gripa y otras, obligaban a cambiar el nombre y el carácter funcional de los departamentos administrativos. Si bien desde el inicio de la administración independiente del Valle se establecieron los departamentos de Beneficencia y Caridad, Gastos generales, Gobierno, Hacienda, Instrucción Pública, Justicia, Obras públicas y Policía, con el tiempo algunos se fueron reformulando en su nombre y, por supuesto, en sus funciones. El primero que aparece es el departamento de Crédito Público (1912), lo que indica la necesidad inmediata de incrementar el presupuesto de rentas por la vía del endeudamiento. En segundo lugar, lo que se observa por vía de la definición de presupuesto de gastos para los departamentos es la emergencia del departamento de Higiene, durante el período 1914-1915. Tal surgimiento se encuentra, seguramente, asociado con la presencia de algunas enfermedades como la lepra y las epidemias de gripa del Valle del Cauca entre 1918 y 1919 (Arroyo, 2007).

---

<sup>4</sup> Se trata de una enfermedad contagiosa que ataca a los animales, diezmándolos con rapidez en un mismo tiempo y lugar.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

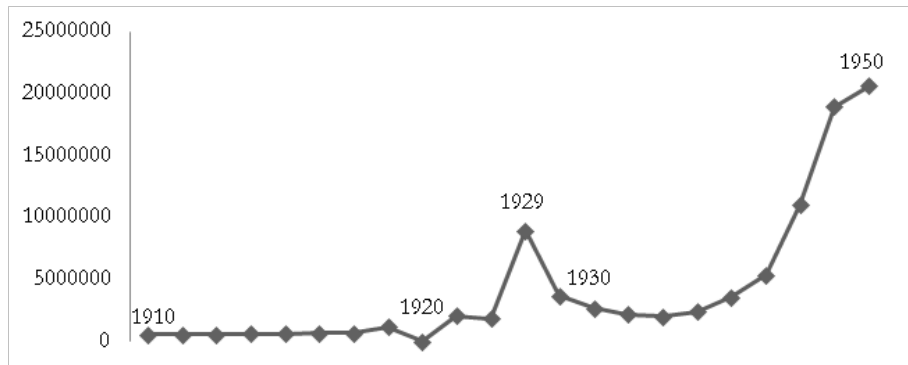
Para el año 1947 se crea el departamento de Prestaciones sociales. A su cabeza estaría un secretario general “versado en cuestiones sociales”, como lo indica la ordenanza que dio vida a esta unidad (Ordenanza no. 37). Este despacho tenía las funciones de estudiar y resolver las solicitudes relativas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

La tarea de ordenar la región e impulsar su progreso en el marco de un imaginario de civilidad requería, por supuesto, un desarrollo de las rentas propias. Este desarrollo presupuestal se requería para atender las demandas regionales, lo que terminó ocasionando una tensión entre rentas y gastos. El gráfico no. 2 permite apreciar el crecimiento de un presupuesto con capacidad de ingresos estables, que podían posibilitar el sostenimiento de la administración y la realización de proyectos estratégicos y de desarrollo táctico en cada localidad<sup>5</sup>.

---

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

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



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

### **Características de la burocracia estatal del departamento del Valle**

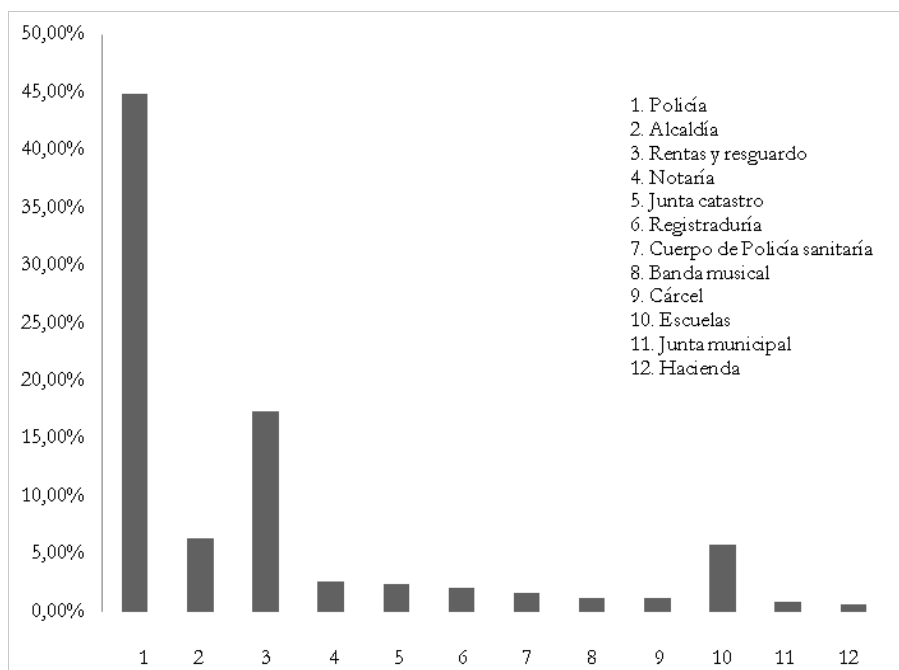
Para tratar de comprender descriptivamente algunos rasgos importantes de la burocracia del departamento del Valle entre 1910 y 1950, se proponen dos lecturas de los datos recogidos: en primer lugar, una descripción de algunos datos por décadas, por ejemplo 1910-1919, 1920-1929, 1930-1939, y finalmente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



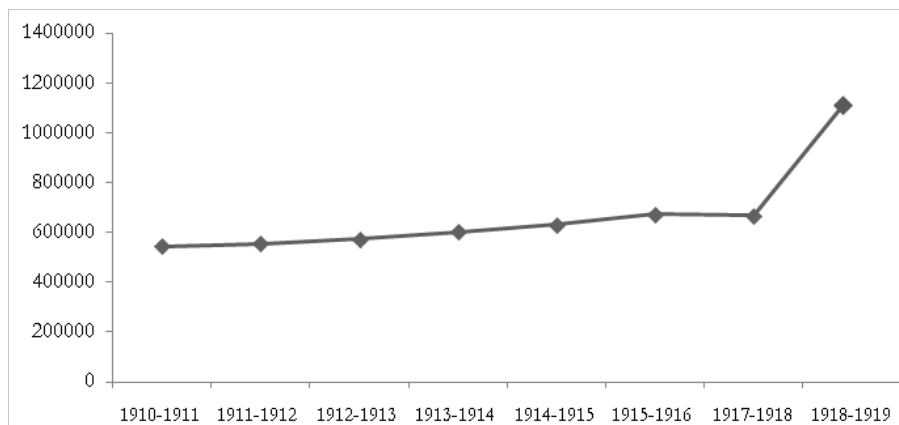
*Asegurando el orden desde lo policial: período 1910-1919*

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

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



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



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

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

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

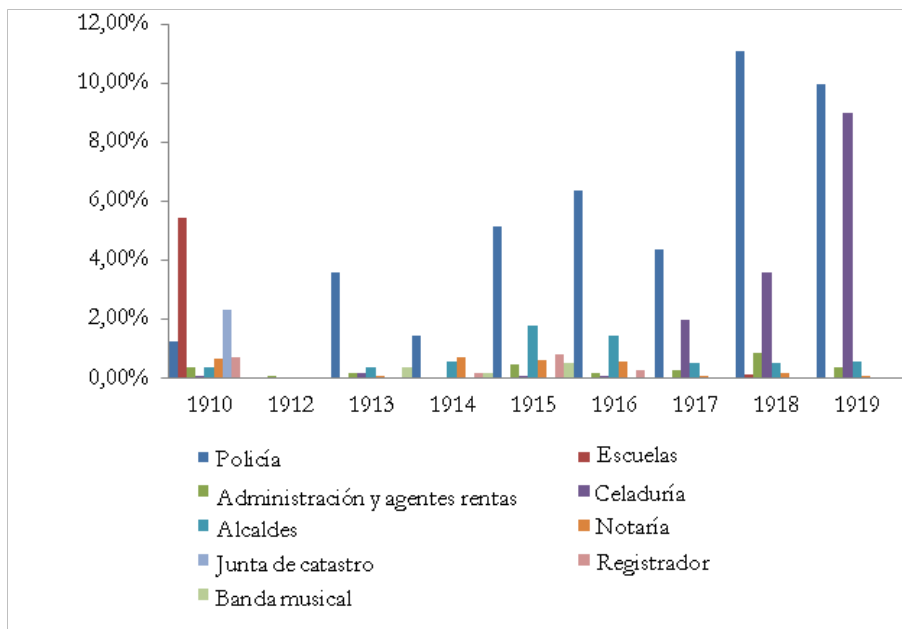
En general, el peso de la burocracia nombrada por el departamento para los municipios es, de lejos, superior en tamaño a la que podían nombrar los alcaldes municipales. Parte de esta burocracia tenía, de alguna manera, un rol de intermediación entre una y otra instancia. Es el caso, por ejemplo, de los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

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

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

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

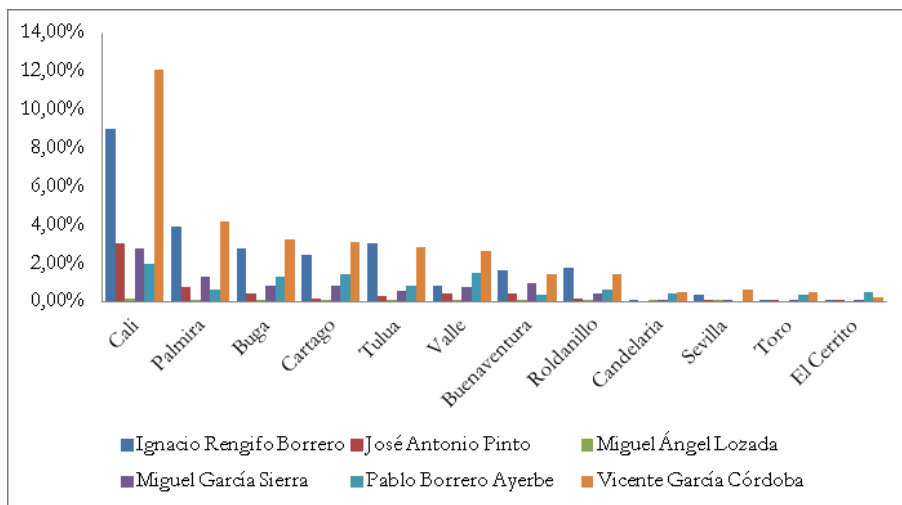
**Gráfico no. 5. Distribución porcentual según categoría de cargos ocupados por año de la burocracia del departamento del Valle, 1910-1919**



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

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

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



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

*Recaudación para la gestión burocrática: período 1920-1929*

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

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



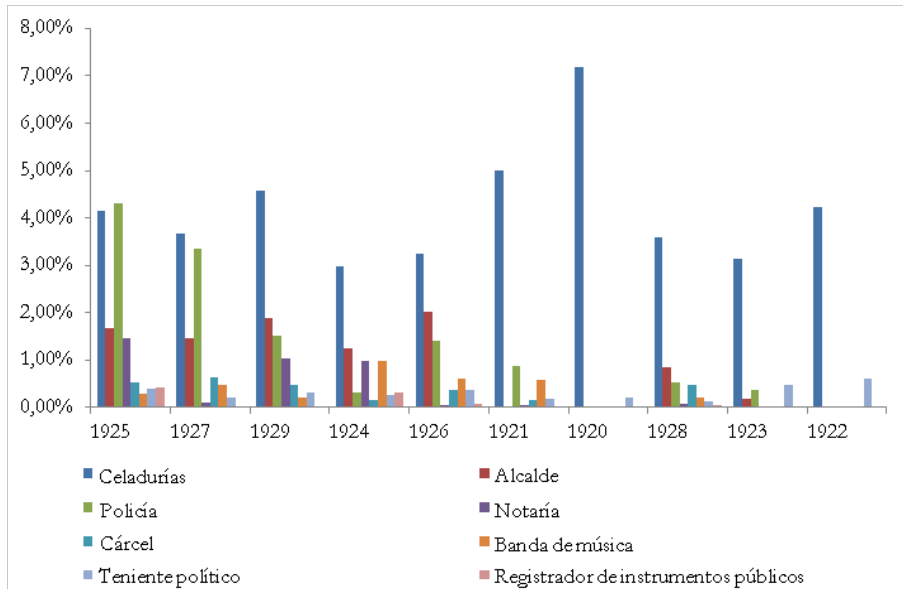
En segundo lugar, y muy por debajo de las rentas y resguardos, se encuentra el nombramiento de funcionarios destinados a la policía, como forma de organizar un fuerte aparato coercitivo para el recién creado departamento. La policía, con un 13.58% de nombramiento de funcionarios, evidencia la importancia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

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

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

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

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



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

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



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

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

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

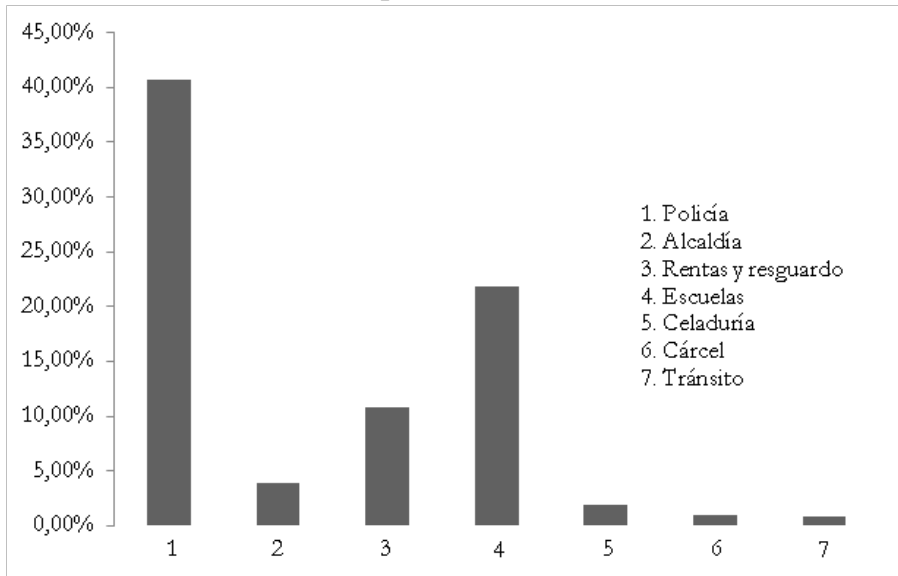


*Orden policial y educación: período 1930-1939*

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

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

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



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

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

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

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

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

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

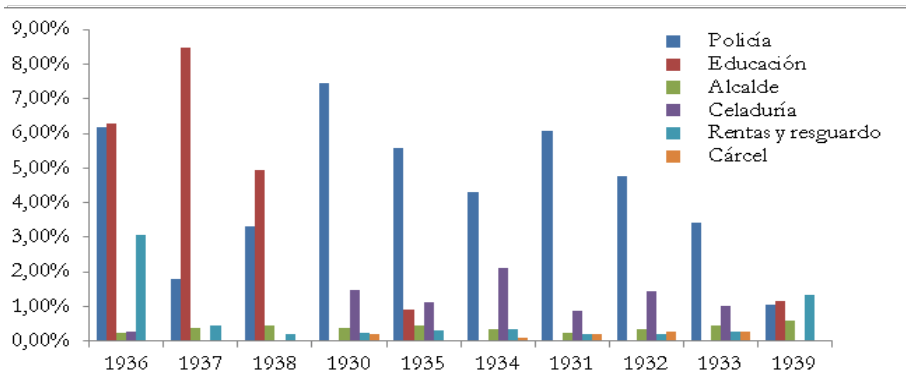
Escuela Rural de Varones, Escuela Urbana de Niñas, Escuela Urbana de Varones, Escuela Agraria, Escuela Alternada, Escuela Anexa a la Escuela Normal de Varones, Escuela Central Nocturna, Escuela Complementaria de Niñas, Escuela Complementaria de Mujeres, Escuela Complementaria de Niños, Escuela Complementaria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

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

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

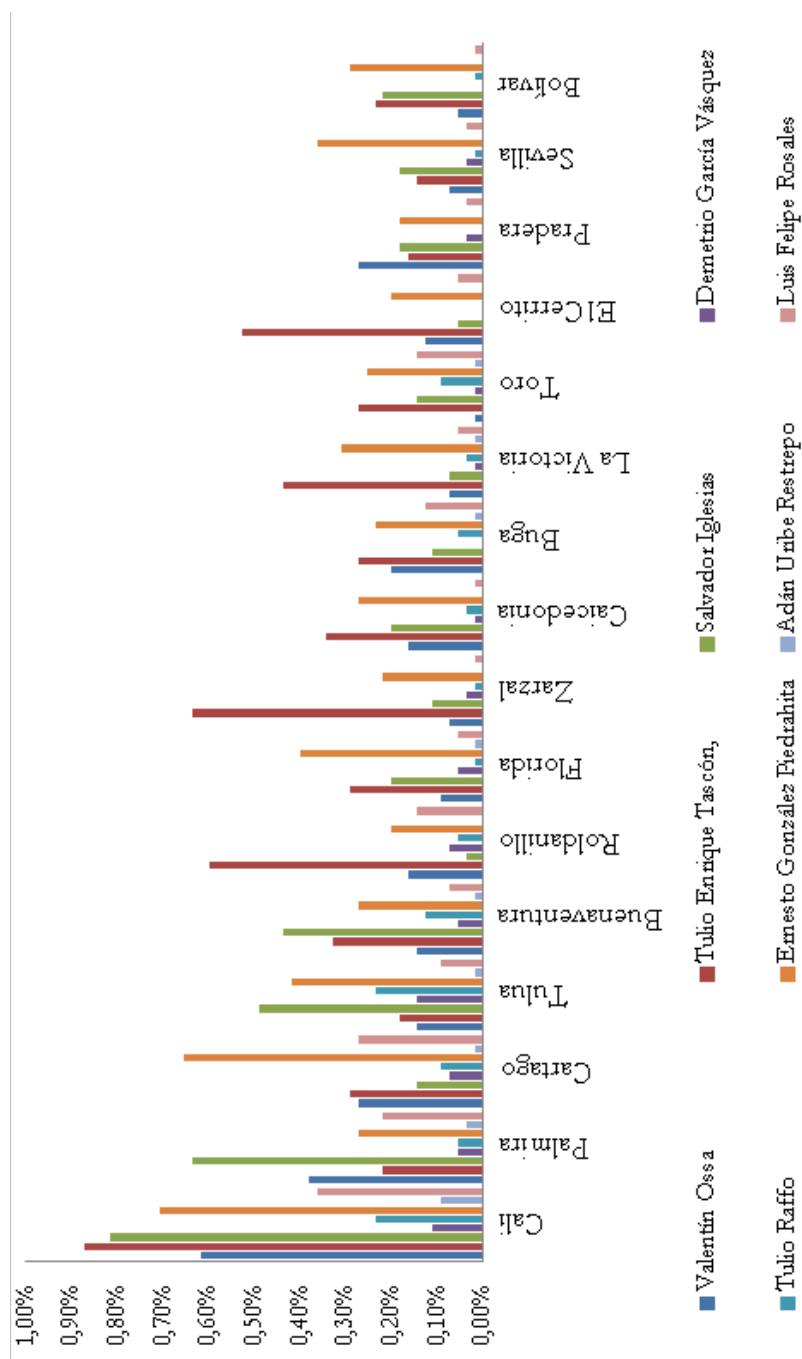
La distribución porcentual, según las categorías de cargos nombrados por año para la burocracia del departamento, indica en primer lugar que, como señalamos anteriormente para las dependencias, la policía es quien mayor número de cargos obtiene con un 44.01% (gráfico no. 11). Se puede decir que el peso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

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



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

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



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

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

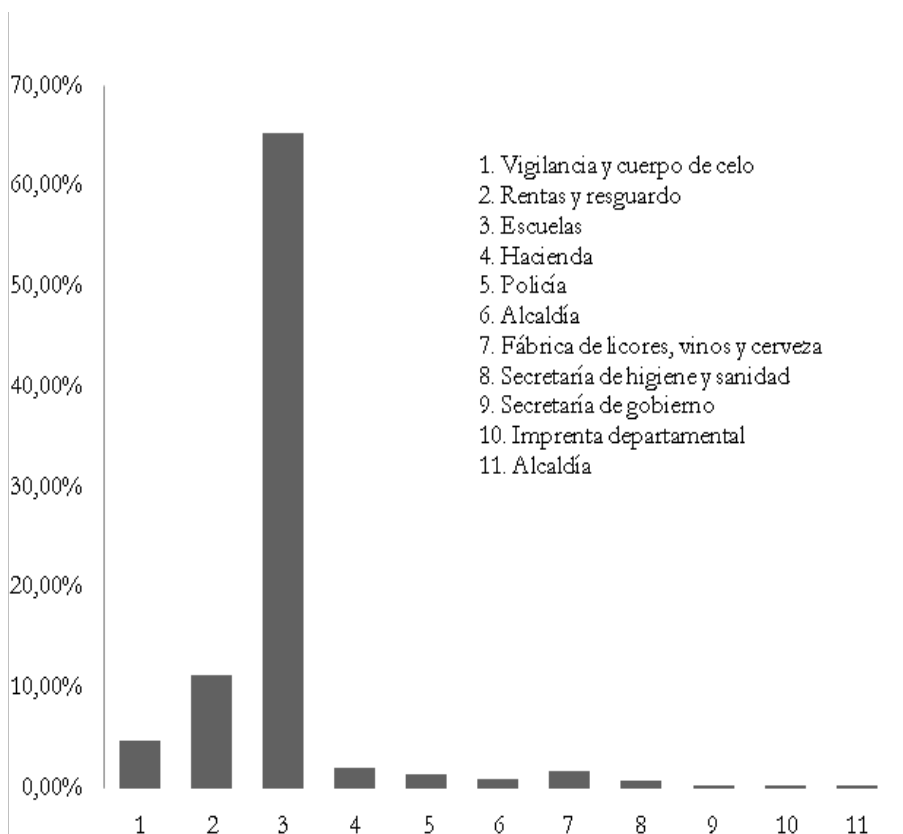


*Fortalecimiento del orden simbólico desde la Escuela: período 1940-1950*

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



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



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

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

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

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

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

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

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

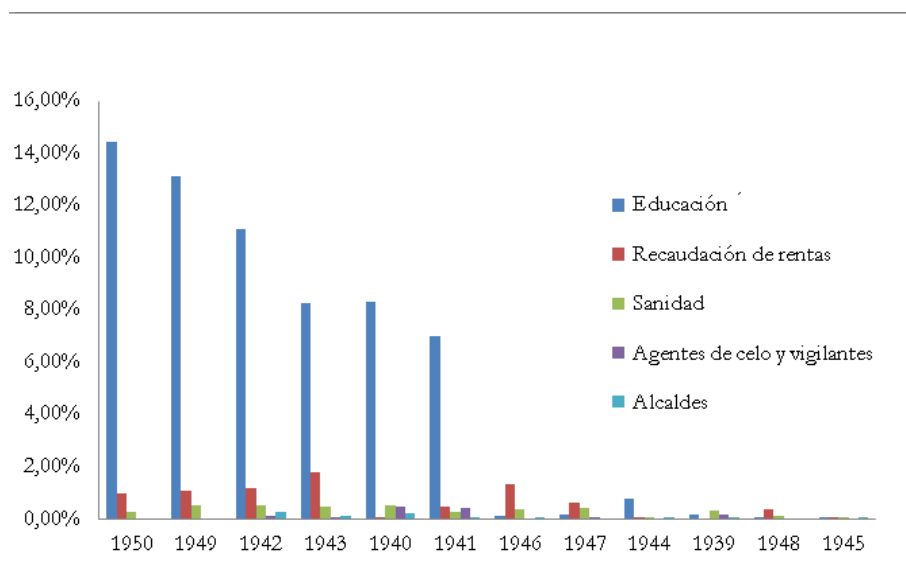
Varones de San Antonio, Escuela Rural Mixta de El Pedregal, Escuela Rural Mixta de las Cruces, Escuela Rural Mixta de Párraga, Escuela Rural Mixta El Crucero, Escuela Rural Mixta El Placer, Escuela Rural Mixta El Retiro, Escuela Rural Mixta Tenerife, Escuela Rural de Varones de Cajamarca, Escuela Rural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

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

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

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

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



El gráfico no. 15 indica que, muy por debajo de la anterior, se encuentra la inversión en nombramiento de funcionarios para las actividades de agentes de celo y vigilancia, con solo el 8.02% de nombramientos.

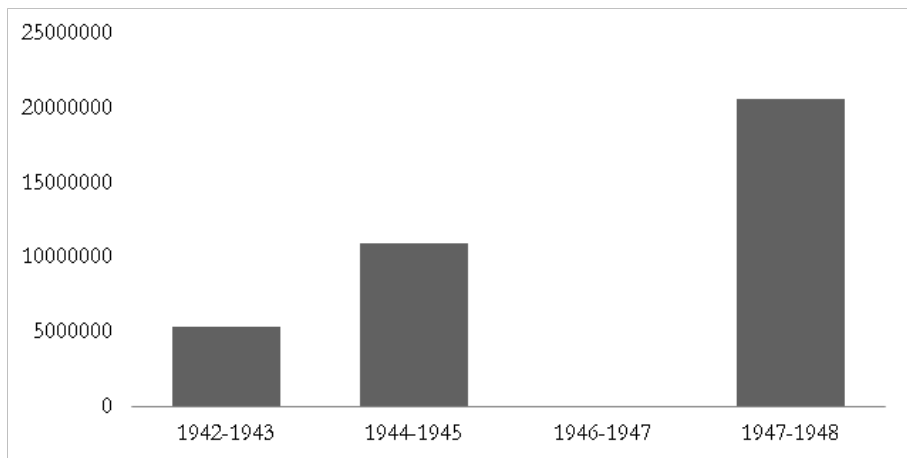
Ahora bien, en referencia a la distribución porcentual de funcionarios nombrados por gobernador, se tiene que durante las administraciones de Mariano Ramos y Alonso Aragón Quintero se produjeron los más altos porcentajes de nombramientos de funcionarios, con un 21.23% y 20.45% respectivamente.

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

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

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

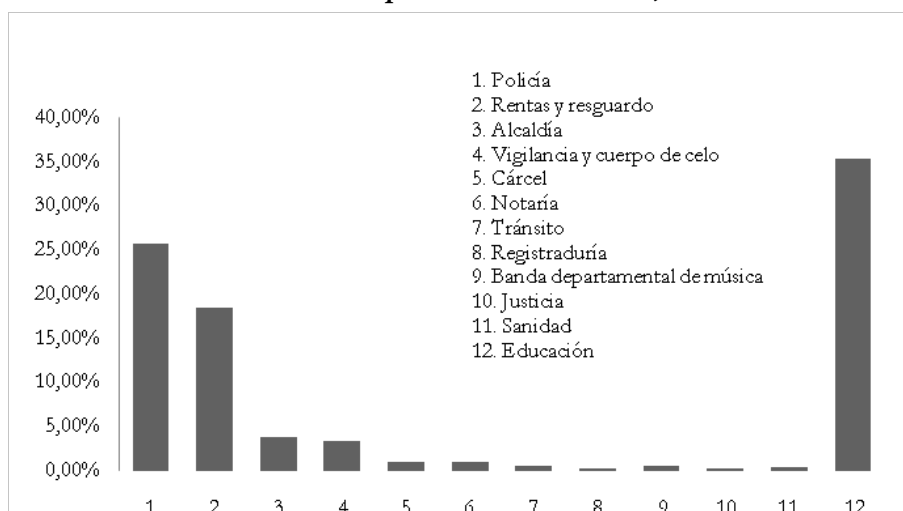
**Gráfico no. 16. Valor de los presupuestos de rentas (en pesos) para la burocracia del departamento del Valle, 1942-1948**



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

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

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



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

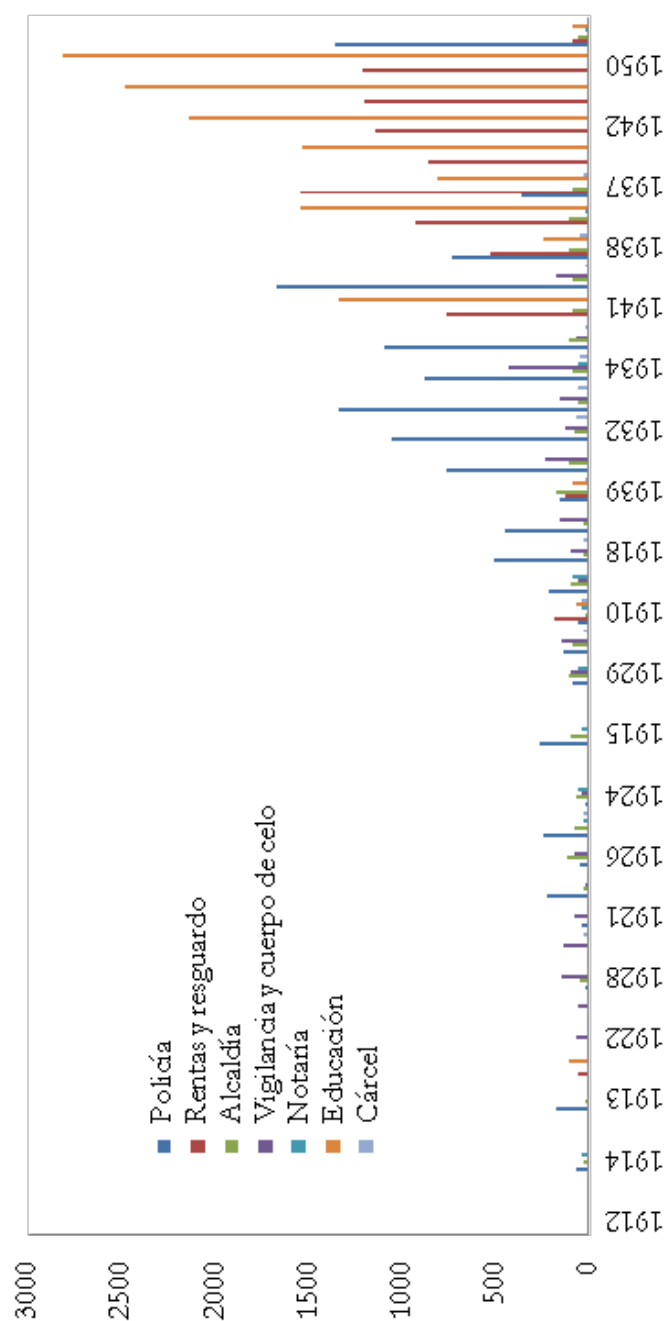
La segunda dependencia con importancia significativa es la policía, con un 25.74%. Entre los cargos de funcionarios que fortalecieron esta dependencia tenemos a agentes de policía, detectives, policía acantonada, de carretera, de tráfico, de tránsito, forestal y rural, entre otros. Esto nos habla de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

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

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



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



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

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

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

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

## Conclusiones

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

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

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

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

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

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

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

## Referencias bibliográficas

### *Fuentes primarias*

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

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

### *Fuentes secundarias*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# Vapores y ferrocarril en la configuración de una región económica, 1874-1974<sup>1</sup>

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

---

<sup>1</sup>Este 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 posibilitó 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).<sup>2</sup>

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

---

<sup>2</sup> «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 élite 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 historiográfica 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

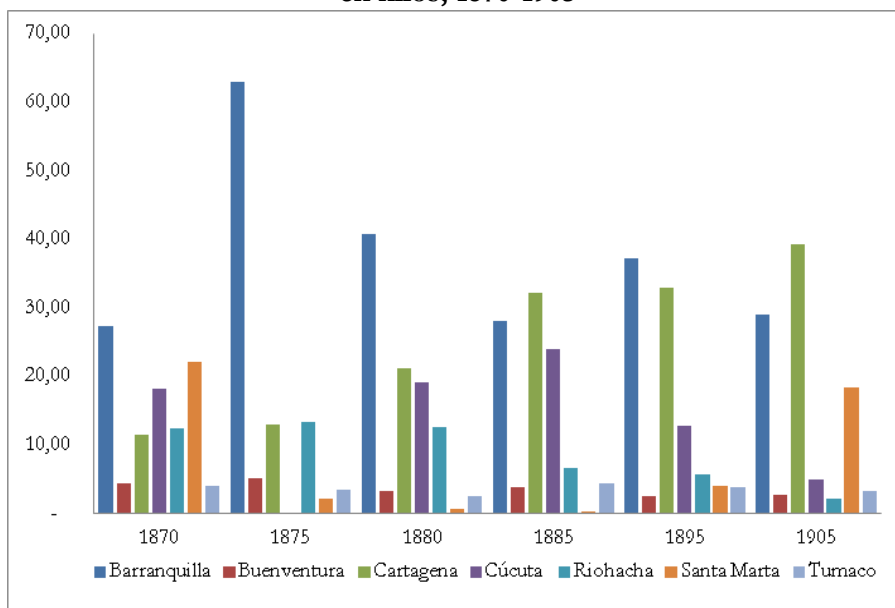
los colores (mestizos), mediante otras formas pre capitalistas de sujeción de la mano de obra. De igual forma, se presentó la caída de la productividad de las minas y las limitaciones tecnológicas para superar este inconveniente. Con el agotamiento de los yacimientos auríferos y el cuello de botella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

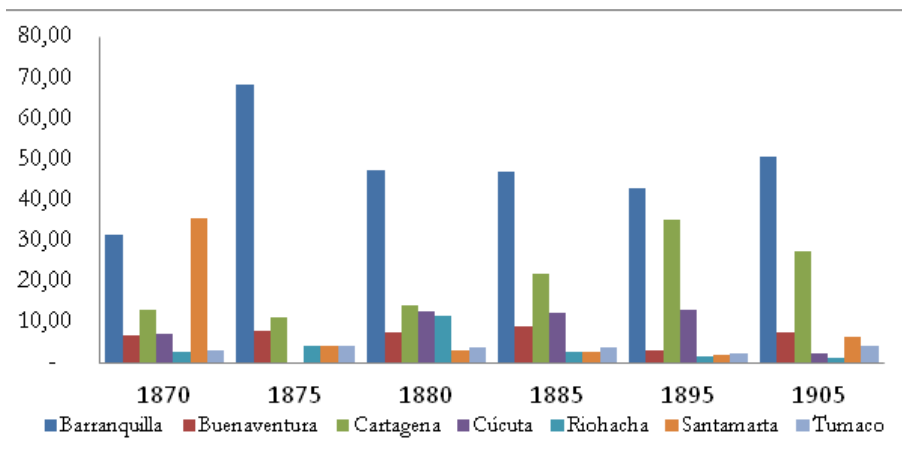


Fuente: República de Colombia-Ministerio de Hacienda y Tesoro, Dirección General de Estadística, *Estadística de la República de Colombia*, 1905, p. 142. Los cálculos son del autor

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 Orocue —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%.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> 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	
<b>Cali</b>	1,94	1,94	0,83	1,11	11,11	<b>16,94</b>
<b>Buenaventura</b>	-	-	-	-	0,56	<b>0,56</b>
<b>Palmira</b>	-	0,83	1,39	9,17	4,17	<b>15,56</b>
<b>Buga</b>	-	0,28	1,11	7,22	2,22	<b>10,83</b>
<b>Tuluá</b>	-	0,28	0,83	7,78	3,89	<b>12,78</b>
<b>Roldanillo</b>	-	-	-	-	8,33	<b>8,33</b>
<b>Cartago</b>	-	-	-	2,78	32,22	<b>35,00</b>
<b>Total</b>	<b>1,94</b>	<b>3,33</b>	<b>4,17</b>	<b>28,06</b>	<b>62,50</b>	<b>100</b>

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, cigarros, 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

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

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
	<b>Total</b>	<b>1,94</b>	<b>3,33</b>	<b>4,17</b>	<b>28,06</b>	<b>62,50</b>	<b>100</b>

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.

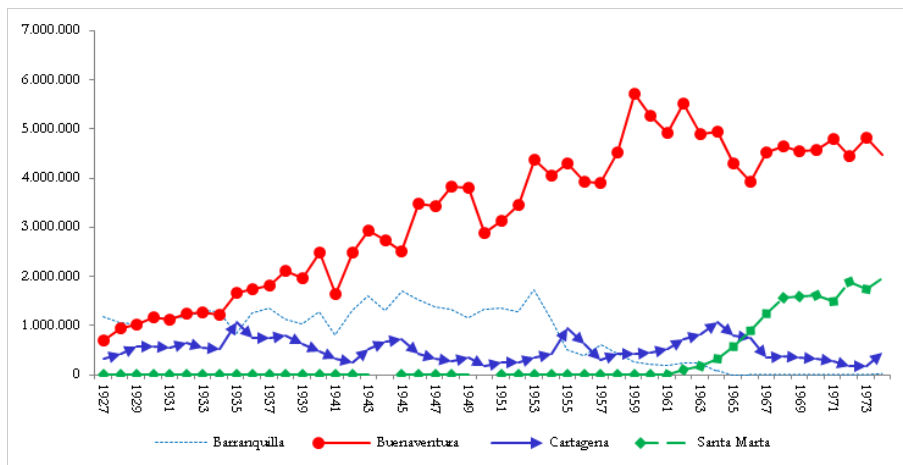
La acumulación de capital generada por el café, las coyunturas internacionales —la Gran Depresión en 1929 y la II Guerra Mundial entre 1939 y 1945—, el intervencionismo estatal y las políticas económicas de los gobiernos liberales del período 1930-1946, la consolidación del mercado interno y el desarrollo

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

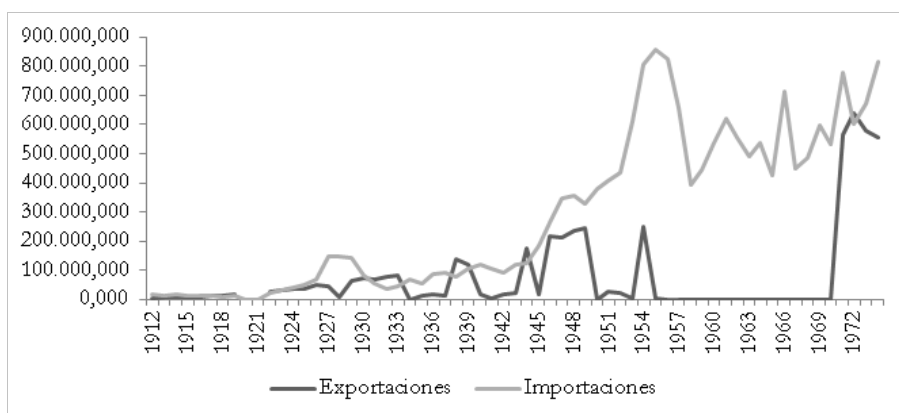
en que se recupera pero sin alcanzar el ritmo anterior. Dichas coyunturas son fruto del comportamiento del mercado mundial cafetero. Las diferencias más significativas ocurren durante el ciclo de acumulación regional ligado al modelo mixto de sustitución de importaciones. La ausencia de cifras para la 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	
Total vapores	12	Total empresas	5		Total toneladas	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	
Total vapores	14	Total empresas	5			Total toneladas	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 Brisson<sup>4</sup> 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

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

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

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

Félix Serret<sup>5</sup> 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 “ribereños”, “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).

---

<sup>5</sup> 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.

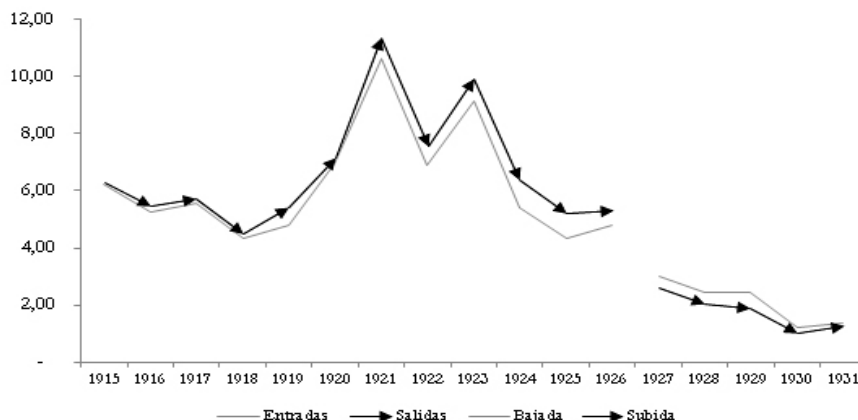
El agua que bebíamos, a falta de voto vida más generosa, habría podido ser clara y relativamente fresca, ya que teníamos a bordo dos grandes filtros de piedra porosa; desgraciadamente la pereza y el abandono que reinaban a bordo eran tales que no se servía más que el agua turbia que se recogía del río,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

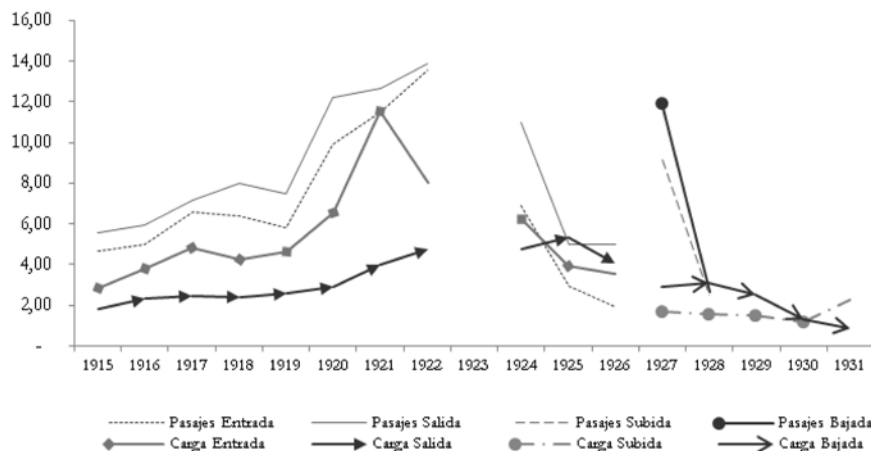
Las cifras anuales del movimiento de vapores en Colombia ubican a Puerto Mallarino con una participación, en 1915, superior al 6% en los barcos tanto de entrada como de salida, índice que oscila pero que decae hasta 1918-1919. A partir de estos años, se incrementa alcanzando su punto culminante en 1921, 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 Tumaco<sup>6</sup> y Cartagena<sup>7</sup> (Londoño, 2010: 8-10). Véase gráfico 5.

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

<sup>7</sup> 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

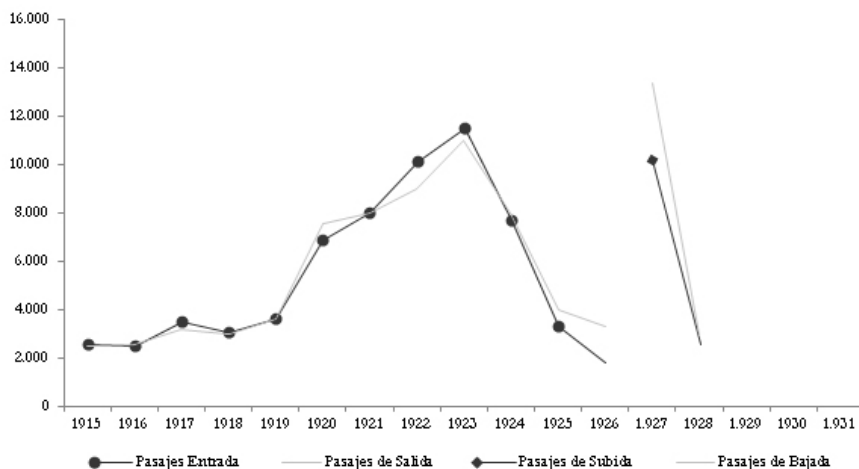
difficulta agregar los datos y no caer en cifras muy bajas e irrelevantes.



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 movilizaban 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.

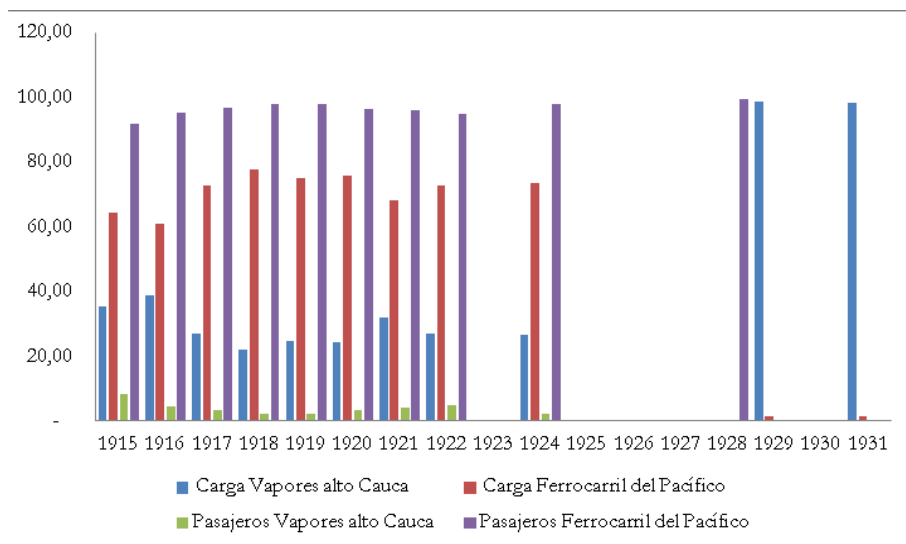
Durante el período 1915-1924, el Ferrocarril del Pacífico ocupó el sexto puesto del total nacional en movimiento de pasajeros por las vías férreas y el noveno lugar en lo referente al total de carga transportada. Estas posiciones cambiaron entre 1928 y 1974, pasando al primer lugar en pasajeros y carga 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, *Anuario general de estadística*, 1915-1931

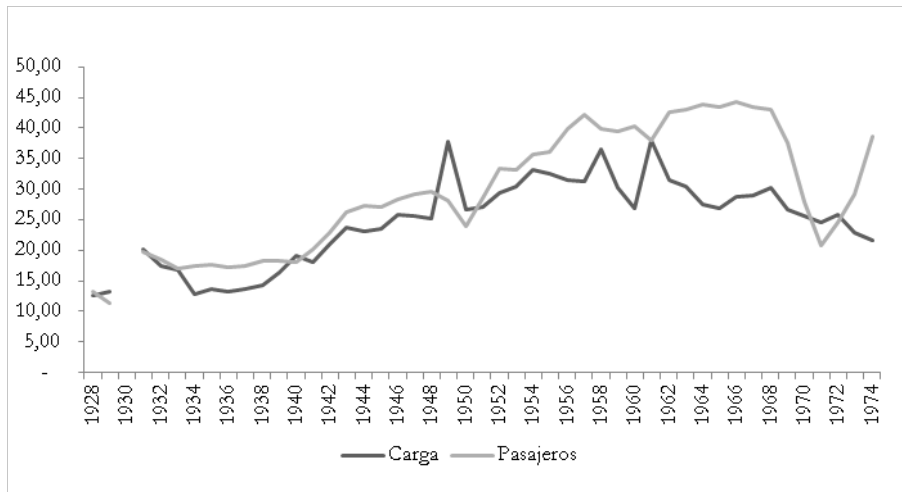
Comparados el Ferrocarril del Pacífico y la navegación a vapor por el alto Cauca con el total nacional anual de la participación de la carga, se aprecia que los vapores presentan algunas diferencias a su favor durante su período de auge. Estas serían poco a poco revertidas por los trenes, especialmente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

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: Cekan 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 Historia*, 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.), *Policromías 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.

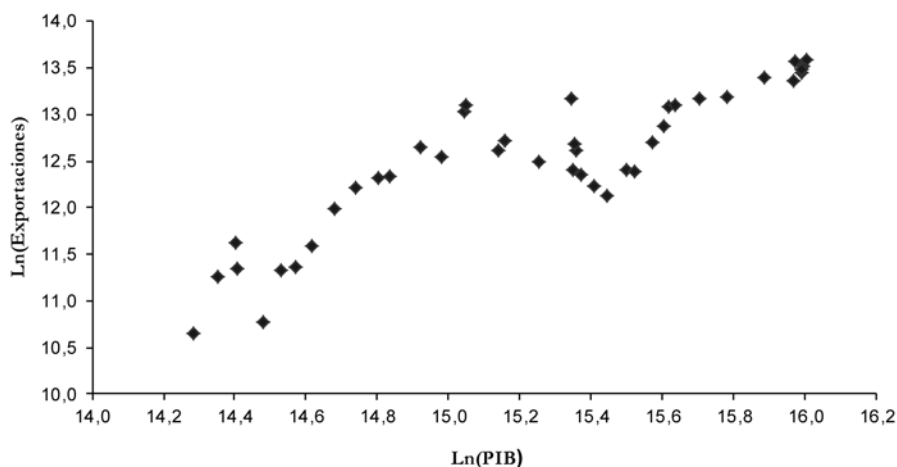
# **¿Crecer para exportar o exportar para crecer? El caso del Valle del Cauca**

**Julio César Alonso  
Carlos Ignacio Patiño F.**

## **Introducción**

El crecimiento promedio del PIB del Valle del Cauca en el período 1990-95 fue del 6,1%. Durante este mismo tiempo, las exportaciones de este departamento crecieron a una tasa promedio de 11,6%. Por otro lado, para la segunda mitad de la década de 1990, las exportaciones vallecaucanas decrecieron a una tasa promedio del 0,9%, mientras que el PIB creció a una tasa promedio anual de 1,7%. Aparentemente existe una relación de largo plazo entre las exportaciones y el PIB en el Valle del Cauca (ver gráfico 1). Pero, ¿es el dinamismo de las exportaciones el que provoca el crecimiento? O, por el contrario, ¿es la dinámica del PIB la que provoca el comportamiento dinámico de las exportaciones?

**Gráfico no. 1. Diagrama de dispersión de las exportaciones y PIB (en logaritmos) para el Valle del Cauca, 1960 – 2000**



La relación causal existente entre exportaciones y crecimiento económico ha sido debatida ampliamente en la literatura internacional durante varias décadas, sin llegar a consenso alguno. Diversos estudios (Panas y Vamvoukas, 2002; Balaguer y Cantavella-Jordá, 2001; Abdulai y Jaquet, 2002; Awokuse, 2003; Sharma y Panagiotidis, 2003 y Jin, 2002) han tratado de comprobar la hipótesis de crecimiento económico basado en el incremento de las exportaciones, empleando diferentes especificaciones, datos y períodos. El objetivo de dichos trabajos ha sido determinar si un país debe promover las exportaciones para acelerar el crecimiento económico, o si debe focalizar sus esfuerzos en otro tipo de medidas que faciliten el crecimiento económico para finalmente impulsar las exportaciones. La evidencia empírica encontrada a nivel internacional en tales estudios ha sido mixta. Algunos autores (Balaguer y Cantavella-Jordá, 2001; Abdulai y Jaquet, 2002 y Awokuse, 2003) han encontrado una relación causal que va de exportaciones a crecimiento, mientras que otros (Panas y Vamvoukas, 2002 y Jin, 2002) han hallado evidencia a favor de una relación causal que va de crecimiento económico a exportaciones (*Growth-driven exports*).

La hipótesis de crecimiento económico basado en el incremento de las exportaciones (ELGH por sus siglas en inglés) soporta las acciones de políticas

económicas orientadas a la promoción de exportaciones para el estímulo del crecimiento económico. De acuerdo con la ELGH, una política de promoción de exportaciones, a diferencia de una política de sustitución de importaciones, genera un mayor efecto en el desempeño económico de un país. Según Balassa (1978), una política orientada a la promoción de exportaciones genera incentivos iguales a las empresas para vender sus productos tanto en el mercado doméstico como en el externo, promueve la relocalización de recursos de acuerdo a las ventajas comparativas, incrementa la utilización de la capacidad instalada y permite incrementar el nivel de empleo en los países con exceso de oferta laboral.

Concretamente, los argumentos teóricos que soportan la hipótesis del crecimiento basado en exportaciones se pueden agrupar en cuatro puntos fundamentales: (i) las exportaciones permiten la explotación de economías a escala en pequeñas economías abiertas (Helpman y Krugman, 1985); (ii) las exportaciones generan un intercambio que permite incrementar los niveles de importaciones de bienes de capital y de bienes intermedios (McKinnon, 1964); (iii) el incremento en las exportaciones promueve la transferencia y difusión de nuevas tecnologías en el largo plazo (Grossman y Helpman, 1991); y (iv) el incremento en la competencia generado a raíz de las exportaciones causa una mayor eficiencia (Balassa, 1978). Estos cuatro argumentos a favor de una estrategia basada en la ELGH sugieren entonces la promoción de exportaciones como una de las mejores opciones para el estímulo del crecimiento económico (medido como crecimiento de la producción).

Por otro lado, cabe anotar que, tal como sugieren Kaldor (1967), Lancaster (1980) y Krugman (1984), es posible encontrar causalidad de producción a exportaciones. En este caso, opuesto a la hipótesis de crecimiento basado en exportaciones, el crecimiento económico induce a un incremento en las exportaciones. Kónya (2000) argumenta que el crecimiento económico acentúa ventajas comparativas en ciertos sectores, lo cual genera una especialización que facilita las exportaciones. Adicionalmente, el crecimiento del producto presenta un efecto positivo en la productividad, generando una reducción en el costo unitario que, como resultado, incentiva las exportaciones. Finalmente, es preciso apuntar que ambos enfoques no son excluyentes. Puede presentarse un caso donde exista un “*feedback*” entre ambas hipótesis.

Hasta el momento, la literatura sobre el tema se ha dedicado a estudiar



la relación entre crecimiento y exportaciones para el nivel nacional. Poco se ha hecho para determinar si la relación causal propuesta por la hipótesis de crecimiento económico basado en exportaciones tiene soporte empírico a nivel de provincias o departamentos. Este documento pretende determinar si existe o no una relación entre las exportaciones y el crecimiento económico en el Valle del Cauca comparado con el caso colombiano, empleando datos anuales para el período 1960-2000 y adoptando las especificaciones propuestas por Jin (2002) para el caso del Valle del Cauca, así como por Awokuse (2003) para efectos de comparación con el caso colombiano.

El documento se encuentra estructurado de la siguiente manera. Una sección inicial ofrecerá una breve revisión bibliográfica de los estudios empíricos previos sobre el tema, y presentará la especificación del modelo a emplear. El apartado siguiente analizará las propiedades estadísticas de las series (raíces unitarias y cointegración). Posteriormente se presentará un modelo VAR que permitirá evaluar la causalidad entre las variables. Finalmente, se presentarán algunos comentarios a manera de cierre.

### **Exportaciones y crecimiento económico: el modelo a contrastar**

Como se mencionó, la mayoría de los estudios que intentan encontrar evidencia que soporte las hipótesis tanto de crecimiento económico basado en las exportaciones, como de las exportaciones impulsadas por el crecimiento, ha sido realizada para el nivel nacional. Los hallazgos han sido mixtos y contradictorios. Grecia, Panas y Vamvoukas (2002), por ejemplo, no encuentran evidencia suficiente para sustentar la hipótesis de crecimiento basado en exportaciones. Sharma y Panagiotidis (2003) llegan a resultados similares al analizar el caso para India durante el período 1971-2001. Sus resultados, al contrario, determinan que la causalidad va de producción a exportaciones. Por otro lado, Balaguer y Cantavella-Jordá (2001) encuentran que la hipótesis de crecimiento basado en exportaciones se cumple para España durante el período 1959-1999. De igual forma, Abdulai y Jaquet (2002) identifican, para Costa de Marfil, una relación a largo plazo que va de exportaciones a crecimiento económico a lo largo del período 1961-1997. Awokuse (2003) emplea, para Canadá, un sistema de seis variables para determinar una relación causal unidireccional que va de exportaciones a crecimiento económico.

A nivel provincial, únicamente se encuentra el trabajo de Jin (2002), quien realiza un estudio para cuatro provincias coreanas encontrando causalidad bidireccional entre exportaciones y crecimiento en dos de las provincias analizadas. Jin (2002) emplea un modelo que explica la relación entre exportaciones y crecimiento económico a nivel provincial (en este caso departamental) al interior de un pequeño modelo macroeconómico, en la línea de lo propuesto por Sims (1980). Esta especificación incluye dos variables que recogen choques externos, que actúan como variables de control y que afectan la producción departamental (términos de intercambio y producción nacional). Por un lado, el PIB regional puede verse afectado por cambios en el PIB nacional. Por otro lado, los términos de intercambio pueden afectar la actividad económica aún cuando las exportaciones no generen ningún efecto sobre ésta.

Siguiendo a Jin (2002), sea  $Z_t$  el vector 4x1 conformado por el logaritmo de las variables del sistema (PIB del Valle del Cauca ( $y_t$ ), exportaciones del Valle del Cauca ( $x_t$ ), PIB nacional ( $y_t^*$ ) y términos de intercambio ( $TI_t$ )), entonces el VAR de orden  $p$  para el sistema está dado por:

$$Z_t = A + B(L)Z_t + u_t$$

donde  $A$ ,  $B(L)$  y  $u_t$  representan un vector 4x1 de constantes, un polinomio del operador de rezagos ( $L$ ) de dimensiones 4x4 y un vector de errores no correlaciones. Siguiendo a Sims (1980), el correspondiente VAR ( $p$ ) se calcula sin ningún tipo de restricciones en las matrices de coeficientes.

Por otro lado, y para hacer comparables los resultados a nivel regional con el nivel nacional, se emplea una adaptación del modelo propuesto por Awokuse (2003), que implica un VAR como el descrito con un vector  $Z_t$  que incluye el PIB nacional, las exportaciones nacionales y la tasa de cambio real (todas medidas en logaritmos<sup>1</sup>).

---

<sup>1</sup> Aunque Awokuse (2003) propone una función de producción agregada que incluye capital, trabajo y nivel de producción externo (además de las variables mencionadas anteriormente), debido a la poca disponibilidad de datos para Colombia la especificación adoptada solo incluye producción, exportaciones y términos de intercambio.

## Series y orden de integración

### a. Datos

Las series empleadas corresponden a datos anuales para el período 1960-2000. Estas series son exportaciones reales de bienes, en miles de dólares, deflactadas con el Índice de Precios al Consumidor en Estados Unidos (1994 = 100) para el Valle del Cauca ( $x_t$ ), Producto Interno Bruto (PIB) en millones de pesos, a precios de 1994 para el Valle del Cauca ( $y_t$ ). Como variable de control, se incluye en la especificación departamental el PIB en millones de pesos, a precios de 1994 para Colombia ( $y_t^*$ ), la cual permite controlar incrementos en la producción departamental generados por incrementos en la producción nacional (choques externos). La segunda variable de control incluida en la especificación es la Tasa de Cambio Real (TCR), con base 1994 ( $e_t$ ) como *proxy* para los términos de intercambio.

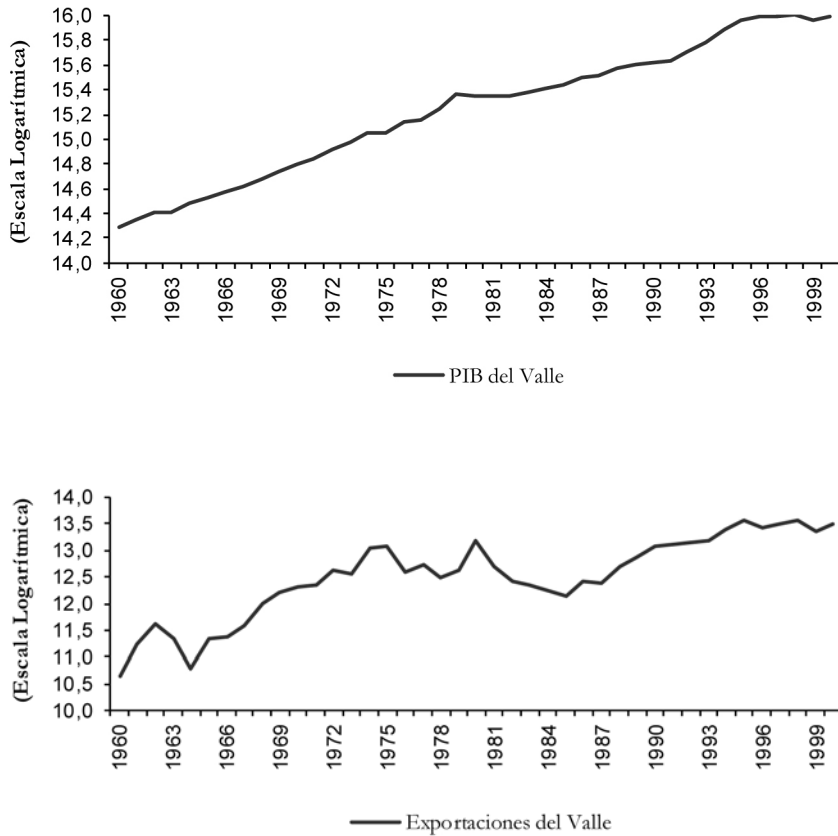
Para efectos de la comparación de los resultados obtenidos, se lleva a cabo el mismo análisis a nivel nacional. En este orden de ideas, las otras series empleadas son las exportaciones reales de bienes en miles de dólares deflactadas con el IPC de Estados Unidos (1994 = 100) para Colombia ( $x_t^*$ ), y la producción (PIB) colombiana ( $y_t^*$ ).

La información correspondiente a las exportaciones para el Valle y Colombia, así como al PIB nacional, es obtenida a través del DANE. La TCR es obtenida del Banco de la República. El PIB para el Valle es suministrado por la base de datos de la Universidad ICESI<sup>2</sup> y el IPC de Estados Unidos (empleado para deflactar las exportaciones) tiene como fuente el *Bureau of Labor Statistics* de Estados Unidos. El gráfico 2 presenta el logaritmo de las exportaciones y del PIB para el Valle del Cauca.

---

<sup>2</sup> Esta serie corresponde a un empalme, realizado por el Departamento de Economía de la Universidad Icesi, de las series de Cuentas Regionales del DANE y el Estudio de Inandes.

**Gráfico no. 2. Exportaciones y PIB reales (en logaritmos) para el Valle del Cauca, 1960 – 2000**



*b. Orden de integración de las series*

Antes de llevar a cabo la estimación del modelo, es necesario determinar el orden de integración de los procesos generadores de las series bajo estudio, así como la cointegración entre los procesos para desechar cualquier tipo de relaciones espurias. La estacionaridad de las series es analizada empleando la

prueba de Dickey-Fuller (1979) aumentada (ADF)<sup>3</sup>, la prueba de Phillips-Perron (1988) y la prueba no paramétrica de Breitung (2001). Adicionalmente, se efectúa la prueba de raíces unitarias de Kwiatkowski, Phillips, Schmidt y Shin (1992) (KPSS), cuya hipótesis nula corresponde a la presencia de un proceso estacionario versus la hipótesis alterna de una raíz unitaria. Los resultados de estas pruebas, tanto para los niveles de las series como para sus primeras diferencias, son reportados en la tabla 1. Como se puede apreciar, los resultados de estas cuatro pruebas brindan evidencia a favor de que las series consideradas son integradas de orden uno  $I(1)$ .

**Tabla no. 1. Pruebas de raíces unitarias para los logaritmos de las series 1960 - 2000**

Pruebas de Raíces Unitarias								
Estadísticos para cada una de las pruebas								
Niveles /1					Primeras Diferencias /2			
	ADF		Breitung (2002) /3	KPSS	ADF		Breitung (2002) /3	KPSS
$y_t$	-1,6853	-2,2900	0,0134°	0,1302+	-3,2387°°	-23,7800°°	0,0077°°	0,3243
$x_t$	-2,3900	-8,6600	0,0090°	0,1072	-1,9095	-32,3400°°	0,0032°°	0,2207
	-0,5943	1,8500	0,0194	0,1440+	-2,3178	-20,1100°°	0,0239	0,3943+
	-2,6210	-9,1700	0,0043	0,1199+	-3,0263°°	-27,3300°°	0,0015°°	0,1640
$e_t$	-2,6529	-3,7900	0,0046	0,1362+	-3,8636°°	-15,9200°°	0,0019°°	0,1708

ADF, PP y Breitung (2002): Corresponden a los respectivos estadístico de la prueba de estacionaridad de Dickey-Fueller Aumenta, Phillips-Perron y Breitung (2002), respectivamente

KPSS: Corresponde al estadístico de la prueba de raíces unitarias de Kwiatkowski, Phillips, Schmidt y Shin (1992).

(°): Rechaza la hipótesis nula de un proceso con raíz unitaria a un nivel de significancia del 10%

(°°): Rechaza la hipótesis nula de un proceso con raíz unitaria a un nivel de significancia del 5%

(°°°): Rechaza la hipótesis nula de un proceso con raíz unitaria a un nivel de significancia del 1%

(+): Rechaza la hipótesis nula de un proceso estacionario alrededor de una tendencia a un nivel de significancia del 10%

/1: En todos los casos las series presentan un crecimiento en el tiempo y por tanto una tendencia fue incluida en la correspondiente Hipótesis Nula o Alterna, según sea el caso.

/2: En todos los casos las primeras diferencias de las series no presentan un crecimiento en el tiempo y por tanto ninguna tendencia fue incluida en la correspondiente Hipótesis Nula o Alterna, según sea el caso.

/3: La decisión es basada en valores críticos simulados a partir de 1000 repeticiones para un proceso Gaussiano.

<sup>3</sup> Dado que se observa un crecimiento en el logaritmo de todas las series, se contrasta la hipótesis nula de la presencia de una raíz unitaria con “*drift*”, con la hipótesis alterna de un proceso estacionario alrededor de una tendencia. Para el caso de la prueba ADF, el número óptimo de rezagos es determinado por medio de los criterios de información de Akaike (AIC) y el bayesiano de Schwarz (SBC).

## Relación de largo plazo

### *Cointegración*

Inicialmente, para determinar si las variables empleadas en el análisis están o no relacionadas en el largo plazo, se lleva a cabo la prueba multivariada de cointegración propuesta por Johansen (1988). Los resultados de esta prueba para el caso vallecaucano son reportados en la tabla 2<sup>4</sup>.

**Tabla 2 Prueba de cointegración de Johansen (Valle del Cauca)**

H <sub>O</sub>	H <sub>A</sub>	- max
		Estadístico
r = 0	r = 1	28,2 **
r = 1	r = 2	14,9
r = 2	r = 3	5,3
r = 3	r = 4	2,1
(**): Rechaza Ho al 5%.		
H <sub>O</sub>	H <sub>A</sub>	Trace
		Estadístico
r $\neq$ 0	r = 2	---
r $\neq$ 1	r = 2	---
r $\neq$ 0	r = 3	---
r $\neq$ 1	r = 3	---
r $\neq$ 2	r = 3	---
r $\neq$ 0	r = 4	50,4 **
r $\neq$ 1	r = 4	22,2
r $\neq$ 2	r = 4	7,3
r $\neq$ 3	r = 4	2,1
(**): Rechaza Ho al 5%.		

Los resultados de la prueba de cointegración de Johansen indican que, para el Valle del Cauca, las variables  $y_t$ ,  $x_t$ ,  $y_t^*$  y  $e_t$  están cointegradas y existe un vector de cointegración. Para la especificación del caso colombiano, los resultados de la prueba de cointegración (reportados en el anexo) señalan que las variables  $y_t^*$ ,  $x_t^*$  y  $e_t$  están cointegradas, y existe para ellas un vector de cointegración.

<sup>4</sup> Los resultados de la prueba de Johansen para el modelo del caso colombiano se reportan en el Anexo 1.

Para corroborar los resultados de la prueba de cointegración de Johansen (1988), se efectúa la prueba de cointegración no paramétrica de Bierens (1997). Los resultados de esta prueba (reportados en la tabla 3) soportan la conclusión obtenida por medio de la prueba de Johansen. Así, de acuerdo con estas dos pruebas, las series están cointegradas, con un vector de cointegración. Por tanto, es posible estimar un modelo VAR en niveles.

**Tabla no. 3. Prueba de cointegración de Bierens (Valle del Cauca)**

H <sub>O</sub>	H <sub>A</sub>	- min	Región de Rechazo		
		Estadístico	20%	10%	5%
r = 0	r = 1	0,00292 **	(0 - 0,003)	(0 - 0,011)	0 - 0,005)
r = 1	r = 2	0,51514	(0 - 0,037)	(0 - 0,017)	(0 - 0,008)
r = 2	r = 3	1,34857	(0 - 0,134)	(0 - 0,076)	(0 - 0,046)
r = 3	r = 4	5,43153	(0 - 0,400)	(0 - 0,244)	(0 - 0,158)
(**) Rechaza Ho al 5%.					

### C. Prueba de Causalidad de Granger

Una vez constatada la existencia de una relación de largo plazo entre las variables que conforman el vector  $Z_t$  (tanto para la versión vallecaucana como para la nacional), se puede emplear la prueba de Causalidad de Granger (1969) en un ambiente multivariado a partir del respectivo modelo VAR en niveles. Los resultados de la estimación del VAR<sup>5</sup> se reportan en la tabla 4.

De acuerdo con lo reportado en la tabla 4, el estadístico t asociado al coeficiente de  $x_{t-1}$  en la ecuación donde la variable dependiente es  $y_t$ , no permite rechazar la hipótesis nula de que el coeficiente es igual a cero. Dado que este coeficiente no es significativo, no es posible encontrar evidencia fuerte que soporte la hipótesis de crecimiento económico basado en exportaciones para el Valle del Cauca durante el período 1960-2000. Por otro lado, dado que

<sup>5</sup> De acuerdo con los criterios de información de Hannan-Quinn y Schwarz, se determina que el número óptimo de rezagos para el modelo VAR departamental es de uno. Así, el correspondiente VAR es:  $Z_t = \Phi_0 + \Phi_1 Z_{t-1} + \varepsilon_t$  Donde  $Z_t^T = [y_t, x_{1t}, x_{2t}, e_t]$ ,  $\Phi_0$  representa un vector de constantes,  $\Phi_1$  representa una matriz de coeficientes asociados a los primeros rezagos de las variables involucradas en el sistema, y  $\varepsilon_t$  representa un vector de residuos no correlacionados (ruido blanco).

el coeficiente asociado al primer rezago del PIB para el Valle del Cauca ( $y_{t-1}$ ) en la segunda ecuación es significativo al 99% de confianza, se concluye que la producción causa a lo Granger las exportaciones. Lo anterior señala que existe evidencia para afirmar que la hipótesis “*Growth-driven exports*” se cumple para el Valle del Cauca.

**Tabla no. 4. Modelo VAR (Valle del Cauca) y causalidad Granger.  
1960 - 2000**

Variable Dependiente Estadísticos t entre paréntesis				
	FIML $y_t$	FIML $x_t$	FIML $y_t^*$	FIML $e_t$
<i>Constante</i>	-0,5022 (-1,080)	5,2905 (1,620)	0,3018 (1,140)	-0,2186 (-0,190)
$y_{t-1}$	0,6713 (3,750) ***	3,3791 (2,690) ***	-0,0153 (-0,150)	0,1550 (0,360)
$x_{t-1}$	-7,04E-06 (0,000)	0,5180 (5,070) ***	-0,0046 (-0,560)	-0,0620 (-1,770) *
$y_{t-1}^*$	0,3099 (1,700) *	-3,1862 (-2,490) **	0,9850 (9,500) ***	-0,0542 (-0,120)
$e_{t-1}$	0,0344 (0,830)	1,0780 (3,700) ***	0,0647 (2,740) ***	0,9102 (9,010) ***
$R^2$	0,9965	0,9135	0,9988	0,8509
<i>Wald</i>	11443,10 ***	422,27 ***	33663,38 ***	228,29 ***
<i># de Obs.</i>	40	40	40	40

FIML: Full Information Maximum Likelihood.

Nota: Estadístico Wald prueba significancia conjunta de los coeficientes

(\*), (\*\*), (\*\*\*): Significativo al 10%, 5% y 1% respectivamente

La estimación del respectivo modelo VAR para el caso colombiano se reporta en el anexo 2. Los resultados de ésta corroboran las conclusiones generadas a partir de los datos para el Valle del Cauca. La causalidad a lo Granger va de crecimiento económico a exportaciones y no en el sentido contrario.

Es importante anotar que si bien Sims, Stock y Watson (1990) muestran que la inferencia a partir de un VAR en niveles es válida, esta aproximación para realizar la prueba de causalidad de Granger tiene algunas limitaciones. Éstas, básicamente, radican en la dependencia en la prueba previa de cointegración y



su inaplicabilidad a sistemas con variables integradas de diferente orden. Toda y Yamamoto (1995) proponen una manera alternativa y complementaria a la de Sims, Stock y Watson (1990), que previene los posibles sesgos del proceso previo de prueba de raíces y de cointegración.

El procedimiento de Toda y Yamamoto (1995) emplea una prueba de Wald modificada (MWALD) para comprobar restricciones de los parámetros de un modelo VAR(p), el cual posee una distribución asintótica Chi-cuadrada con  $p$  grados de libertad cuando se estima un VAR( $p+d(\max)$ ), donde  $d(\max)$  corresponde al máximo orden de integración de las series que componen el sistema. Esta prueba está compuesta de dos pasos. El primero implica la determinación del orden de integración de las series, por medio de pruebas de raíces y el número óptimo de rezagos del modelo VAR empleando algún criterio de información. Así se determina  $d(\max)$  y  $p$ . El segundo paso corresponde a estimar un modelo VAR con  $p+d(\max)$  rezagos y efectuar la prueba de causalidad de Granger, aplicando la prueba estándar de Wald a los primeros  $p$  coeficientes del modelo VAR (es decir no todos los coeficientes rezagados).

El procedimiento de Toda y Yamamoto también fue empleado para el caso tanto vallecaucano como nacional, obteniéndose los mismos resultados de la prueba convencional de causalidad sugerida por Sims, Stock y Watson (1990)<sup>6</sup>. Existe, pues, suficiente evidencia en contra de la hipótesis del crecimiento basado en exportaciones a favor de un modelo de “*Growth-driven Exports*” para el Valle del Cauca.

#### *D. Función impulso respuesta*

Otra forma de confirmar las conclusiones derivadas de la prueba de causalidad supone examinar los efectos que diferentes impulsos puedan generar sobre las variables del sistema. En el gráfico 3 se presentan las funciones impulso-respuesta relevantes para el sistema departamental. El panel superior del gráfico muestra la respuesta de las exportaciones (en logaritmos) frente a un impulso de una unidad en la producción para un horizonte de 20 períodos. Los puntos alrededor de la función impulso-respuesta representan intervalos de

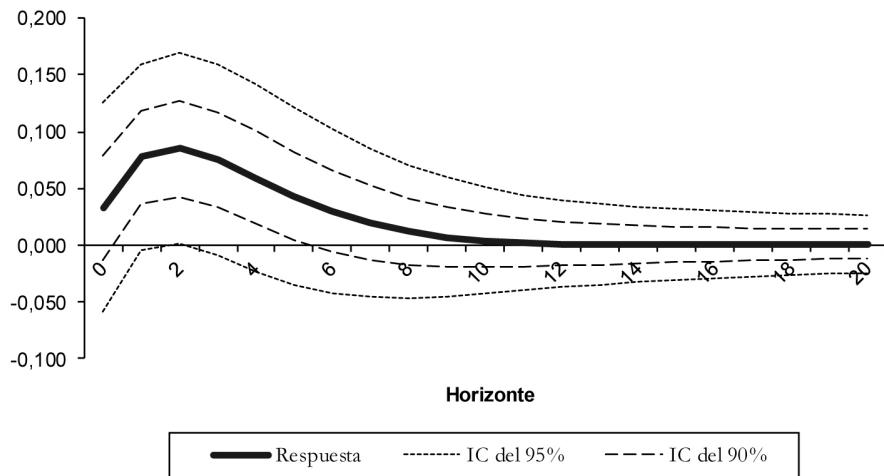
---

<sup>6</sup> Estos resultados no se presentan con el fin de ahorrar espacio.

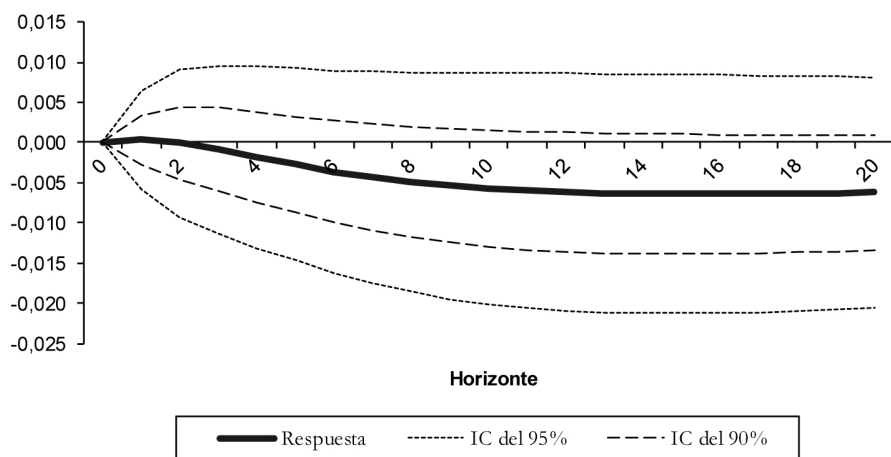
confianza del 90% y 95%. Se observa que, ante un impulso en el PIB regional, las exportaciones del Valle del Cauca responden aumentando a partir del primer período (con un nivel de confianza del 90%). Este efecto se mantiene hasta el segundo período, donde comienza a decaer hasta desaparecer en el sexto. A partir de este último, la variable retorna a su equilibrio de largo plazo. La función impulso-respuesta obtenida para el PIB corrobora los resultados obtenidos por la prueba de causalidad, ya que esta variable no responde ante un impulso de una unidad en las exportaciones (panel inferior del gráfico 3).

### Gráfico no. 3. Función impulso – respuesta

#### a. Respuesta de las exportaciones del Valle del Cauca ante impulsos en el PIB



### b. Respuesta del PIB ante impulso en las exportaciones del Valle del Cauca



Los resultados obtenidos por medio de las funciones de impulso-respuesta para el caso colombiano son consistentes con lo mencionado anteriormente para el Valle del Cauca. Primero, la producción no responde ante impulsos en las exportaciones. Segundo, las exportaciones responden positivamente frente a un cambio inesperado en el PIB a un nivel de significancia del 5% hasta el tercer período (horizonte)<sup>7</sup>.

### Comentarios finales

Este documento investiga la validez de la hipótesis del crecimiento económico basado en exportaciones en el departamento del Valle del Cauca siguiendo la especificación propuesta por Jin (2002). Para este fin, se emplea un modelo VAR multivariado con el objeto de determinar las posibles relaciones causales. Se emplea la prueba de causalidad de Granger (como lo sugieren Sims, Stock y Watson (1990) y siguiendo la modificación propuesta por Toda y Yamamoto (1995)), así como las funciones impulso-respuesta para las variables más relevantes del sistema.

<sup>7</sup> Ver anexo 3.

Los resultados de las pruebas de cointegración muestran que existe una relación de largo plazo entre el sistema considerado. La prueba de Johansen (1990), así como la no paramétrica de Bierens (1997), determinan que existe un vector de cointegración. Por medio del modelo VAR, se determina que la relación causal va de crecimiento a exportaciones y no en el sentido contrario; por lo tanto, no es posible encontrar evidencia suficiente para validar la hipótesis de crecimiento económico basado en exportaciones. Al contrario, se encuentra evidencia que sustenta la hipótesis de exportaciones impulsadas por incrementos en la producción (*Growth-driven Exports*) para el Valle del Cauca durante el período 1960-2000. El ejercicio también se realiza a nivel nacional, encontrando resultados congruentes con los obtenidos a nivel departamental. Por lo demás, las funciones de impulso-respuesta señalan que el PIB no responde ante variaciones inesperadas en las exportaciones, mientras que las exportaciones aumentan frente a un impulso en el PIB, reforzando la conclusión anteriormente mencionada.

Estas conclusiones señalan que en el Valle del Cauca no se ha presentado un crecimiento económico fundamentado en las exportaciones. Lo anterior hace pensar que la política comercial regional del departamento durante las últimas cuatro décadas no ha sido efectiva, o por lo menos no ha logrado que el sector externo vallecaucano se convierta en motor de la economía departamental. Por el contrario, las exportaciones en el Valle del Cauca se han incentivado gracias al crecimiento económico de la región durante el período de referencia. Estos resultados llevan a plantear muchos interrogantes para futuras investigaciones que permitan indagar sobre la naturaleza de las exportaciones en el departamento y la dinámica del nivel de su actividad económica. Es importante determinar qué tipo de bienes ha tenido un mejor desempeño y qué efectos supone eso sobre el crecimiento económico en el Valle del Cauca. La respuesta a esta inquietud adquiere un carácter esencial en una coyuntura como la actual en la que se empieza a implementar un tratado de libre comercio.

## Referencias

- Abdulai, A. and Jaquet, P. [2002]. Exports and Growth: Cointegration and Causality Evidence for Côte d'Ivoire. *African Development Review*, 14 (1), 1-17.
- Awokuse, T. [2003]. Is the Export-led Growth Hypothesis Valid for Canada? *Canadian Journal of Economics*, 36 (1), 126-136.
- Balaguer, J. and Cantavella-Jordá, M. [2001]. Examining the Export-led Growth Hypothesis for Spain in the Last Century. *Applied Economics Letters*, 8, 681-685.
- Balassa, B. [1978]. Exports and Economic Growth: Further Evidence. *Journal of Development Economics*, 5 (2), 181-189.
- Bierens, H. J. [1997]. Nonparametric Cointegration Analysis. *Journal of Econometrics*, 77, 379-404.
- Dickey, D. A. and Fuller, W. A. [1979]. Distribution of the Estimators for Autoregression Time Series with a Unit Root. *Journal of the American Statistical Association*, 74, 427-431.
- Engle, R. F. and Granger, C. W. [1987]. Cointegration and Error Correction: Representation, Estimation, and Testing. *Econometrica*, 55, 251-276.
- Granger, C. W. [1969]. Investigating Causal Relations by Econometric Models and Cross-spectral Methods. *Econometrica*, 37, 424-38.
- Grossman, G. M. and Helpman, E. [1991]. *Innovation and Growth in the Global Economy*. Cambridge, USA: MIT Press.
- Helpman, E. and Krugman, P. [1985]. *Market Structure and Foreign Trade*. Cambridge, MA: MIT Press.
- INANDES [2003]. Análisis de la estructura y evolución de la economía de Caldas a partir de las cuentas departamentales. Julio.
- Jin, J. C. [2002]. Exports and Growth: is the Export-led Growth Hypothesis Valid for Provincial Economies? *Applied Economics Letters*, 34, 63-76.
- Johansen, S. [1988]. Statistical Analysis of Cointegrating Vectors. *Journal of Economic Dynamics and Control*, 12, 231-254.
- Kaldor, N. [1967]. *Strategic Factors in Economic Development*. Ithaca, USA: Cornell University.
- Kónya, L. [2000]. Export-led Growth or Growth-Driven Export? New Evidence from Granger Causality Analysis on OECD Countries. *Central European University Working Paper*, 15.

- Krugman, P. R. [1984]. Import Protection as Export Promotion. In H. Kierzkowski, (Ed.) *Monopolistic Competition in International Trade*. Oxford: Oxford University Press.
- Lancaster, K. [1980]. Intra-industry Trade under Perfect Monopolistic Competition. *Journal of International Economics*, 10, 151-175.
- MacKinnon, J. G. [1991]. Critical Values for Cointegration Tests. In R. F. Engle, and C. W. Granger (Ed.), *Long-run Economic Relationships: Readings in Cointegration* (pp 267-276) Oxford: Oxford University Press.
- McKinnon, R. [1964]. Foreign Exchange Constraint in Economic Development and Efficient aid Allocation. *Economic Journal*, 74, 388-409.
- Panas, E. and Vamvoukas, G. [2002]. Further evidence on the Export-led Growth Hypothesis. *Applied Economics Letters*, 9, 731-735.
- Phillips, P. and Perron P. [1988]. Testing for a Unit Root in Time Series Regression. *Biometrika*, 75, 335-346.
- Sharma, A. and Panagiotidis, T. [2004]. An Analysis of Exports and Growth in India: Cointegration and Causality Evidence (1971-2001), forthcoming in the *Review of Development Economics* (2004).
- Sims, C. A. [1980]. Macroeconomics and Reality. *Econometrica*, 48, 1-48.
- Sims, C. A., Stock, J. H., and Watson, M. W. [1990]. Inference in Linear Time Series Models with Unit Roots. *Econometrica*, 58, 113-144.
- Toda, H. Y., and Yamamoto, T. [1995]. Statistical Inference in Vector Autoregression with Possibly Integrated Processes. *Journal of Econometrics*, 66, 225-250.

ANEXO 1: Prueba de Cointegración de Johansen (Colombia) 1960 - 2000.

- max	Variables Dependientes	$\frac{y_t^* \quad y_t^*}{x_t^*}$	$\frac{y_t^* \quad x_t^* \quad y_t^* \quad e_t^*}{x_t^*}$
$H_0$	$H_A$	Estadístico	Estadístico
$r = 0$	$r = 1$	73,9 **	80,5 **
$r = 1$	$r = 2$	9,6 **	18,4
$r = 2$	$r = 3$	---	6,3
$r = 3$	$r = 4$	---	---

(\*\*): Rechaza  $H_0$  al 5%.

Trace	Variables Dependientes	$\frac{y_t^* \quad y_t^*}{x_t^*}$	$\frac{y_t^* \quad x_t^* \quad y_t^* \quad e_t^*}{x_t^*}$
$H_0$	$H_A$	Estadístico	Estadístico
$r \leq 0$	$r = 2$	83,5 **	---
$r \leq 1$	$r = 2$	9,6 **	---
$r \leq 0$	$r = 3$	---	101,6 **
$r \leq 1$	$r = 3$	---	21,1 **
$r \leq 2$	$r = 3$	---	6,3

(\*\*): Rechaza  $H_0$  al 5%.

ANEXO 2: Modelo VAR (Colombia) y Causalidad de Granger 1960 - 2000.

Variable Dependiente Estadísticos t entre paréntesis			
	FIML $\mathcal{Y}_t^*$	FIML $\mathcal{X}_t^*$	FIML $e_t$
<i>Constante</i>	0,3776 (3,740) ***	-0,8681 (1,380)	-0,3526 (-0,840)
$\mathcal{Y}_{t-1}^*$	0,9702 (45,290) ***	0,3004 (2,240) **	0,2410 (2,720) ***
$\mathcal{X}_{t-1}^*$	-0,0059 (-0,310)	0,6543 (5,460) ***	-0,1939 -2,45 **
$e_{t-1}$	0,0610 (2,960) ***	0,2207 (1,720) *	0,8102 (9,530) ***
$R^2$	0,9988	0,9591	0,8600
<i>Wald</i>	33380,96 ***	(937,940) ***	245,70 ***
<i># de Obs.</i>	40	40	40

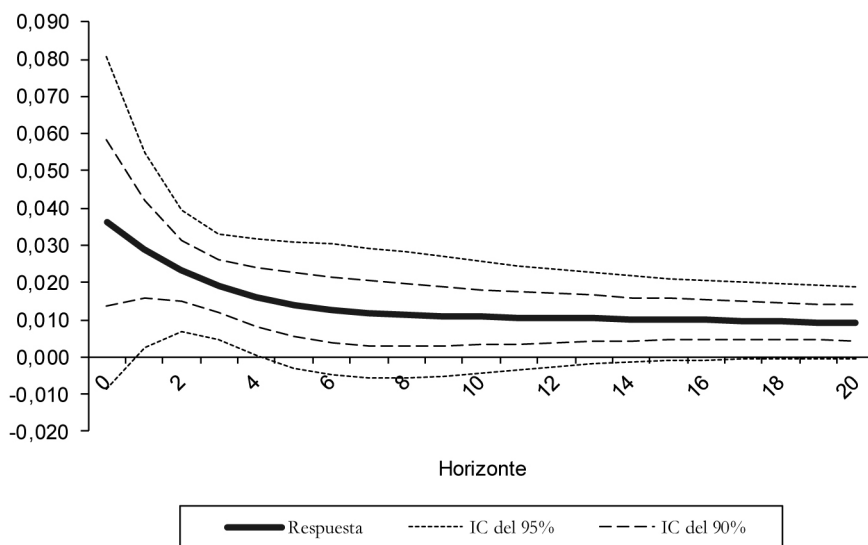
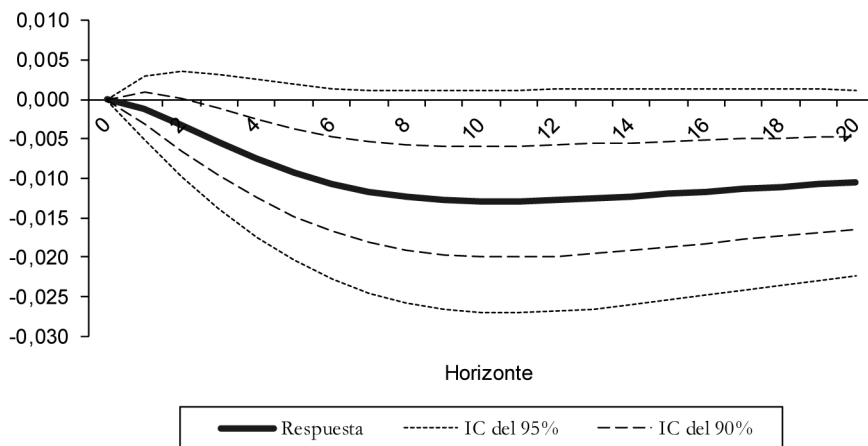
FIML: Full Information Maximum Likelihood.

Nota: Estadístico Wald prueba significancia conjunta de los coeficientes

(\*), (\*\*), (\*\*\*): Significativo al 10%, 5% y 1% respectivamente



ANEXO 3: Funciones impulso respuesta (Colombia) 1960 - 2000.



## Sobre los autores

### Diego Cagüñas

Candidato a doctor en antropología y estudios históricos de The New School for Social Research, Nueva York. Magister en filosofía y análisis cultural de la Universidad de Ámsterdam. Filósofo y antropólogo de la Universidad de los Andes. Entre sus áreas de investigación se encuentran la cultura y el psicoanálisis, la antropología histórica y la teología política. Forma parte de los grupos de investigación Nexos y Grupo de Estudios de Región, ambos de la Universidad Icesi. Entre sus publicaciones se encuentran *Mundos en la estela del desastre (Esbozos para una historia de la finitud)*, de próxima publicación por la Editorial Uniandes; “Tras el animal: Dos persecuciones ontológicas”, publicado en *CS*, 7, enero-junio de 2011; y “Las distancias del creer: Secularización, idolatría y el pensamiento del otro”, publicado en *Revista de Estudios Sociales*, 34, diciembre de 2009.

### Enrique Rodríguez Caporali

Sociólogo. Estudió comunicación social y es candidato a doctor en historia. Se desempeña como jefe del Departamento de Estudios Sociales de la Universidad Icesi. En la actualidad trabaja temas de historia y sociología urbanas, así como temas sobre las burocracias públicas. Es coordinador de la línea de investigaciones en Estudios regionales e históricos del grupo Nexos, perteneciente a la Facultad de Derecho y Ciencias sociales de la Universidad Icesi. Recientemente ha publicado “Ciudadanos y amigos: relaciones sociales y políticas en Cali, 1906-1930”, uno de los capítulos del libro *Historia de Cali, siglo XX*.

### José Darío Sáenz

Magíster en sociología de la Universidad del Valle. Especialista en teorías y métodos en investigación en sociología de la misma universidad. Licenciado en ciencias sociales de la Universidad Santiago de Cali. Magíster en estudios políticos de la Universidad Javeriana. Se desempeñó como profesor durante cinco años en el programa de sociología de la Facultad de Ciencias Sociales y Económicas de la Universidad del Valle, y actualmente es profesor del Departamento de Estudios Políticos de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Icesi. Entre sus investigaciones se encuentran “Elites políticas, partidos y algunas

políticas públicas en Cali: 1958-1998”; “Regímenes de representación en élites políticas en Cali: 1910-1948”; y “La Intervención histórica en Cali”. Actualmente es investigador en los proyectos “Redes, actores e instituciones” y “Configuración de la burocracia en el Departamento del Valle en la primera mitad del siglo XX”, llevados a cabo en la Universidad Icesi.

### **Jaime Eduardo Londoño Motta**

Doctor en historia de la Universidad Andina Simon Bolívar, Quito. Magister en historia de la Universidad Industrial de Santander. Profesor de tiempo completo del Departamento de Estudios Sociales de la Universidad Icesi y miembro del grupo de investigación Nexos de la misma universidad. Entre sus últimas publicaciones se encuentra el libro *Mac: empresa y familia, medio siglo de energía* (2007).

### **Julio César Alonso**

Economista, magister en economía y estadística, y doctor en economía de la Universidad Estatal de Iowa, Estados Unidos. Es profesor de economía en la Universidad Icesi, donde también dirige el Centro de Investigaciones en Economía y Finanzas – CIENFI. Entre sus publicaciones más recientes se encuentran (en co-autoría) *Bilingüismo en Santiago de Cali: análisis de los resultados de las pruebas SABER 11 y SABER PRO* (2012), *Indicadores para el seguimiento de la Industria Cultural de Cali* (2011), y “Los retos también aparecen desde la ilegalidad”, parte del libro *Análisis y propuestas creativas ante los retos del nuevo entorno empresarial* (2011). Ha sido consultor de empresas como COOMEVA y Asocaña.

### **Carlos Ignacio Patiño**

Economista con maestría en gerencia y políticas públicas de la Universidad Carnegie Mellon, Estados Unidos. Ha sido consultor y analista de diversas instituciones colombianas y norteamericanas, entre ellas Corficolombiana, Telefónica Telecom y PNC Financial Services Group. Trabajó como asistente de investigación en Fedesarrollo y el Banco de la República.



Este libro se terminó de imprimir y encuadernar en abril de 2013 en los talleres de la impresora Litocencia. Impresión digital (litoclientes@litocencia.com), Cali- Colombia. En su preparación, hecha en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Icesi, se utilizaron tipos Garamond en 12/16 y 10/14. La edición, que consta de 100 ejemplares, estuvo al cuidado de Adrián Alzate García.



Colección  
**EL SUR  
DEL CIELO  
ROTO**



ISBN: 978-958-8357-66-9



Hay tres sentidos en los que se puede hablar de la idea de modernización. El más general, equivalente a todos los tipos de cambio social progresivo, se da cuando una sociedad discurre a lo largo de una escala de mejora [...] El segundo sentido es más específico en términos históricos. Apela a la idea de «modernidad», un rico complejo de transformaciones sociales, políticas, económicas, culturales y mentales que tiene lugar en Occidente desde el siglo XVI en adelante, y que alcanzan su apogeo en los siglos XIX y XX [...] Por último, está el significado más específico del término: «modernización», referido solo a sociedades atrasadas o subdesarrolladas y que describe sus esfuerzos por alcanzar los países a la cabeza, a los más desarrollados con los que coexisten en el mismo período histórico dentro de la sociedad global. En otras palabras, describe el movimiento desde las periferias al centro de la sociedad moderna.

Piotr Sztompka