

PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
DEPARTAMENTO DE HISTORIA Y GEOGRAFÍA
MAESTRÍA EN HISTORIA

**Valle del Cauca: aspectos de su proceso de configuración
regional en el contexto republicano.**

**Tesis presentada para optar al Título de
Magíster en Historia**

ELLA NHORIS RAMIREZ ORREGO

Director: Arístides Ramos Peñuela

Bogotá, Colombia 2011

PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
DEPARTAMENTO DE HISTORIA Y GEOGRAFÍA
MAESTRÍA EN HISTORIA

**VALLE DEL CAUCA: ASPECTOS DE SU PROCESO DE CONFIGURACION
REGIONAL EN EL CONTEXTO REPUBLICANO**

**Tesis presentada para optar al Título de
Magíster en Historia**

Ella Nhoris Ramirez Orrego

Director: Arístides Ramos Peñuela

Bogotá, Colombia 2011

TABLA DE CONTENIDO

	Páginas
INTRODUCCIÓN	
CAPITULO I. HACIA LA CONFORMACIÓN REGIONAL DEL VALLE DEL CAUCA	13
1.1 Creación del Estado Soberano del Cauca.....	22
1.1.1 Creación del Departamento del Valle del Cauca	26
1.2 Siglo XIX: inercias y cambios	33
1.2.1 La formación de una elite.....	37
1.3 Dinámica demográfica.....	41
CAPITULO II. LA AGROINDUSTRIA Y CALI, EL NUEVO CENTRO REGIONAL.....	62
2.1 Reactivación de las haciendas y creación de nuevos poblados....	63
2.2 Cali, nuevo centro político.....	71
2.3 El despegue de la agroindustria.....	76
CAPITULO III. LA DIFÍCIL SALIDA AL AISLAMIENTO	
GEOGRÁFICO.....	87
3.1 El Ferrocarril del Pacífico en la economía regional y nacional.....	90
3.2 La Carretera al Mar.....	103
CONCLUSIONES.....	110
BIBLIOGRAFÍA.....	114

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA	Páginas
1. Municipios de los Departamentos de Cali y Buga en 1908.....	31
2. Población de las provincias del Cauca entre 1825 – 1851.....	43
3. Crecimiento anual de población cantones del Cauca 1851 – 1870.....	50
4. Crecimiento anual y tasa de crecimiento de 1870 a 1905 de los municipios del Cauca.....	54
5. Tasa de crecimiento principales municipios del Valle del Cauca 1912-1918	55
6. Tasa de crecimiento y crecimiento anual 1912 – 1964.....	57
7. Principales industrias del Valle del Cauca, Cundinamarca y Antioquia 1943.....	83
8. Cultivos en hectáreas 1937 – 1941.....	84
9. Participación del Valle del Cauca en la producción de azúcar en los años de 1915, 1940 y 1946.....	85
10. Longitudes de los ferrocarriles 1850 -1950.....	93
11. Productos Principales Ferrocarriles Nacionales 1928.....	95
12. Porcentaje de toneladas transportadas por los principales Ferrocarriles Nacionales entre 1932 y 1938.....	99
13. Porcentaje de arroz, café y azúcar transportado por los principales ferrocarriles del país en 1938 y 1949 en kilos.....	100
14. Movimiento de carga desde el Puerto de Buenaventura hacia Cali por el ferrocarril y por la carretera 1948 -1949.....	101

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURAS	Páginas
1. División política del Virreinato de Santafé 1810.....	14
2. Mapa Geográfico, Estadístico e Histórico de Colombia.....	18
3. Carta de la República de Colombia dividida por departamentos en 1824.....	19
4. Croquis del Departamento del Cauca y sus provincias en 1824.....	20
5. Provincias del antiguo Departamento del Cauca entre 1832 y 1855.....	23
6. Estado del Cauca 1857 Provincias y Cantones.....	24
7. Carta Jeográfica de los Estados Unidos de Colombia.....	25
8. División territorial de 1908.....	30
9. Tasa de crecimiento provincias del Cauca 1825 – 1851.....	43
10. Crecimiento de población provincias de Buenaventura y Popayán 1825-1835.....	45
11. Tasa de crecimiento provincias del Cauca 1835-1851.....	45
12. Tasa de crecimiento 1825 – 1851 provincias del Cauca y Nueva Granada.....	46
13. Población cantones 1825 -1835.....	47
14. Tasa de crecimiento cantones 1825 -1851.....	48
15. Tasa de crecimiento población provincias del Cauca 1851 – 1870.....	49
16. Tasa de crecimiento municipios del Cauca 1870 – 1905.....	53
17. Tasa de crecimiento principales municipios del Valle del cauca 1951 -1964.....	58
18. Tasa de crecimiento demográfico de los principales corredores del Departamento	

del Valle del Cauca 1938- 1964.....	58
19. Tasa de crecimiento demográfico en poblaciones del Valle del Cauca con presencia de ingenios 1938 – 1964.....	59
20. Departamentos con mayor tasa de crecimiento demográfico en el país 1938–1951...	60
21. Tasa de crecimiento principales ciudades del país 1938 – 1964.....	61
22. Departamento del Valle del Cauca División Político Administrativa.....	65
23. Tipo de poblaciones después de la segunda mitad del siglo XIX.....	66
24. Talleres centrales del Ferrocarril del Pacifico, en Chipichape.....	75
25. Principales Ingenios azucareros del Valle del Cauca.....	81
26. Red de Ferrocarriles Nacionales.....	94
27. El Santa Elisa de la línea Grace, atracado al Malecón de Buenaventura.....	96
28. Vista parcial de la sección de tornos en el salón de maquinas.....	97
29. Vista parcial del salón de maquinas.....	97
30. Esquema de la Carretera Cali al Mar.....	105

INTRODUCCIÓN

Dentro de los estudios regionales en Colombia, Antioquia ha sido la región más estudiada, la “colonización antioqueña” despertó el interés de investigadores extranjeros y colombianos. De los primeros se destacaron Parsosns y Safford y de los segundos Jaime Jaramillo Uribe y Álvaro López Toro.

Por el contrario, la región del Valle del Cauca, hasta hace poco no había concentrado la atención de un número importante de investigaciones, excepto los trabajos de Germán Colmenares hacia la década de los 80 significaron un avance metodológico importante en los estudios regionales, que según Valencia, la región objeto de estudio adquirió una delimitación temporal y espacial en los estudios de Colmenares (2005, p. 184)

Este autor permitió ver los altibajos regionales de la antigua provincia de Popayán y el Valle del Cauca, asociados al el auge minero del oro, demostrando la dependencia entre la minería del Chocó y la ganadería de las haciendas del Valle, actividades comerciales que fueron sostenibles gracias al trabajo esclavo, que con las guerras de independencia y la abolición de la esclavitud el siglo XIX entraron en crisis hasta comienzos del siglo XX.

La primera mitad del siglo XIX es un periodo importante en la historia regional vallecaucana por la transición entre el Estado Colonial y el Estado Republicano. Con la Independencia y el inicio de la República la región experimentó cambios importantes. Cali

entonces, pasó de la jurisdicción de la provincia de Popayán a la recién creada provincia de Buenaventura. Estas transformaciones son interpretadas como “un espacio político administrativo que estaba integrando antiguas ciudades coloniales con nuevas ciudades republicanas y pueblos y lugares a ellas adscritos” (Valencia, 2005, p.188). Dentro de esta perspectiva se inscribe el trabajo de José Escorcía que tiene como objeto de estudio la provincia de Buenaventura, específicamente el cantón de Cali durante la primera mitad del siglo XIX y que señala como tesis que “...la estructura y el funcionamiento de la estructura agraria enmarcan y determinan las relaciones imperantes en la ciudad y su área económica circulante o “hinterland” (1983, p. 9), para corroborar esta tesis aborda temas como la división político administrativa, el aspecto socio – económico, la población, la estructura social y agraria y los conflictos sociales, en esta dirección se puede vislumbrar un avance en el estudio de la región del Valle del Cauca, que no solo involucra a la elite regional sino también a otros actores.

Durante la segunda mitad del siglo XIX la organización territorial pasa de las provincias y cantones a la organización en Estados como cuña del federalismo que asumió el Estado Republicano, lo que implicó un cambio no solo en el marco temporal sino también espacial de los estudios regionales que ahora abordarían “El Estado Soberano del Cauca” en esta perspectiva toma fuerza la historia empresarial y la de sus elites (Rojas, 1983) y (Valencia, 2002) que indagan por cómo se desarrollaron las prácticas empresariales que permitieron al Gran Cauca vincularse con el mercado mundial. Valencia aborda temas como la tradición empresarial heredada de la colonia, la adopción de prácticas empresariales modernas y su relación con la política y la ideología que permitieron el surgimiento de redes empresariales y la llegada de empresarios extranjeros. Rojas, parte de la configuración

histórica de la región azucarera para realizar una caracterización de las empresas y empresarios en el sector azucarero, para finalmente analizar la consolidación de la agroindustria a partir de la década de los 50 del siglo XX.

Oscar Almario en la década de los 90 aborda el proceso de configuración del Valle del Cauca entre 1850 – 1940 a partir de un estudio del medio, las formas de poblamiento y cómo estas se integraron a los espacios tradicionales planteando como tesis que “...el mestizaje – mulataje fue un componente fundamental para que la configuración regional se diera armónicamente con la unidad nacional, al tiempo que se convertía en un punto de referencia para la cultura popular” (Almario, 1990 p. 64). En lo relacionado con las fuentes se incluyen las geográficas, costumbristas, relatos de viajeros, crónicas y descripciones.

Para este trabajo, las tesis de grado fueron un insumo importante para determinar los problemas, periodos y metodologías con los que se ha abordado el estudio sobre la región. Con estos trabajos se fortaleció la historia social y regional a finales de la década de los 80 y durante la década de los 90 que se pueden dividir en dos grupos por el periodo estudiado: la primera mitad del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX. Dentro de las investigaciones de la primera mitad del siglo XIX, Cali es el tema central, así como el panorama socio - económico de la ciudad, su relación con el puerto y la transición y configuración de la hacienda durante primera mitad del siglo XIX, a partir de fuentes como las Actas del Cabildo de Cali. Estos trabajos tienen como referente los trabajos de Colmenares, Escorcía y Pacheco (Arias, 1983) (Delgado, 1992) (Hernández, 1999).

La historia política y la problemática del reordenamiento territorial nacional introdujo la hipótesis de que la política nacional tuvo presencia e impacto en el mundo rural colombiano

en el siglo XIX, que incentivó la participación política no solo de sectores sociales de elite, sino que ella se hizo extensiva a otros sectores sociales, en la medida que la política nacional y local, les afectaba o convenía a sus intereses. En este trajo las peticiones, memoriales y ordenanzas son las fuentes utilizadas (Granados, 1995). Dentro de esta misma tendencia (Hernández y Pérez, 2004) abordan la participación de la región vallecaucana en el proceso de formación del estado nacional colombiano desde concepciones, ideales y relaciones de las elites regionales con las instituciones entre 1910 y 1930. En cuanto a las fuentes la prensa y gacetas municipales fueron ampliamente utilizadas. Es así como a comienzos del siglo XXI la política, las ideas y la identidad son los temas centrales que ocupan los problemas sobre los cuales se estudia la historia del Valle del Cauca, desplazando a los temas económicos y sociales propios de las décadas de los 80 y 90.

Nuevos estudios se centran en aspectos de la economía caleña y el despegue de la industria azucarera a partir de los años 20 (Soto, 1988). Los cambios en el periodo entre el 40 y 60 son estudiados a partir de aspectos como el crecimiento poblacional, la industrialización y el crecimiento físico de la ciudad de Cali (Castro, 1992). Dentro de este mismo periodo un tema importante es la concentración de antiguos poblamientos a lo largo y ancho del valle del río Cauca y los enfrentamientos y expropiación que generaron varios tipos de violencia (Pérez, 1996). Teniendo en cuenta la valiosa información extraída de los principales estudios Históricos, investigaciones, tesis y artículos sobre la región del Valle del Cauca, en este trabajo se combina el ejercicio de consulta de fuentes primarias como Anuarios Estadísticos, censos de población, Constituciones Políticas e informes oficiales para exponer a grandes trazos el proceso modernizador del Valle del Cauca durante los siglo XIX y XX.

Para este estudio, se tiene en cuenta que desde la historia social, los estudios regionales del Valle del Cauca han abordado problemáticas relacionadas con el estancamiento económico durante la mayor parte del siglo XIX y el despegue industrial durante el segundo tercio siglo XX, en los que la región se concibe como una configuración en los ámbitos social y económico a partir de mediados del siglo XX de forma paralela a los procesos nacionales (Ramos, p.11 [inédito]), concepto, que es considerado un aporte metodológico de Germán Colmenares a los estudios regionales. Partiendo de la idea de que las regiones se empezaron a configurar de la mano de la nación, el periodo abordado comprende los inicios del periodo republicano hasta 1962, fecha en la que concluye una primera etapa del proceso modernizador del Valle del Cauca.

El Valle del Cauca como entidad político administrativa, con una ciudad – capital que aglutina a una región fue posible sólo en el periodo republicano, cuando según Ramos se empezaron a formar las regiones, por esta razón, este estudio busca exponer la conformación del Valle del Cauca como departamento y región y presentar el proceso modernizador del Valle del Cauca durante el periodo republicano.

El proceso de modernización del Valle del Cauca inicia con la configuración de la región como jurisdicción territorial a partir del estudio de los cambios en la organización territorial en el país a lo largo del siglo XIX y comienzos del XX y la forma como estos dieron respuesta a los deseos de autonomía del valle, que finalmente adquirió la jurisdicción de departamento en 1910; las inercias y cambios en la evolución de la estructura agraria y la dinámica demográfica que se expresaron en el estancamiento agrario, cuya principal dificultad fue la no inserción de la región con el mercado exportador ,y por otro lado, un lento

crecimiento de la población durante la mayor parte del siglo XIX que se evidenció en el escaso desarrollo urbano durante la primera mitad de esta centuria; finalmente, la formación de una elite regional que va a cimentar las bases para la reactivación de las haciendas, el surgimiento de los ingenios y la industria en décadas posteriores.

En la segunda parte “*La agroindustria y Cali, nuevo centro regional*” se analiza cómo la reactivación de las haciendas y la colonización antioqueña, incidirán en el resurgimiento de antiguos y creación de nuevos poblados de la mano de una acelerada dinámica demográfica que en las primeras décadas del siglo XX van a configurar la región. A partir de datos estadísticos se presenta la forma como el Valle del Cauca desde la década del 20 del siglo XX avanza hacia la economía azucarera para la producción externa con la agricultura comercial y como Cali se convierte en el nuevo centro regional, aspectos que están ligados a el crecimiento demográfico y los altos niveles de urbanización durante el período.

Finalmente, en el tercera parte se aborda la salida del aislamiento geográfico de la región con la construcción del Ferrocarril del Pacífico y cómo este durante las primeras décadas del siglo XX logra integrar la región del Valle del Cauca no solo con el mercado interno sino también con el externo al concentrar el transporte de las importaciones y exportaciones del país desde el Puerto de Buenaventura principalmente de productos como el café y el azúcar. La Carretera al Mar, fue otro medio importante para desembote llar a la región del aislamiento geográfico que la caracterizó durante todo el siglo XIX a pesar de su difícil y lenta construcción.

CAPITULO UNO

Hacia la conformación regional del Valle del Cauca

El departamento que hoy conocemos como el Valle del Cauca desde el siglo XVIII con la expedición de la Cedula Real de 1717 formó parte de una de las provincias más extensas del recién creado Virreinato de la Nueva Granada, Popayán, ver figura 1.

Los sucesos relacionados con la independencia entre 1810 y la reconquista española tuvieron como efecto en la Gobernación de Popayán una “fractura ideológica interna en la extensa Gobernación” (Almario, 2005 p. 88). La posterior guerra de resistencia, la restauración y el régimen del terror impuesto por los españoles, continuó con su transformación en guerra ofensiva y la realización de la campaña del sur que consolidó la causa independentista y culminó con la adopción de las primeras instituciones republicanas.

Durante la independencia de la Nueva Granada, Aguilera Peña identifica la tendencia hacia “la autonomía local y el federalismo” que se reflejó en la organización política y la proclamación de independencia de las diferentes provincias que habían conformado el Virreinato de la Nueva Granada (Aguilera, 2002, p.1). La idea de la autonomía regional no fue ajena a las principales ciudades del Valle del Cauca quienes conformaron el movimiento de confederación de las ciudades del Valle del Cauca en 1811 conformado por Cali, Buga, Toro,

El caso de Cali y sus ciudades confederadas de acuerdo a Almario “permite ilustrar la transformación de identidades locales criollas hacia una identidad provincial que, a su vez, tendía a inscribirse en una identidad mayor, todavía difusa es cierto, pero sin duda nacional” (2005, p. 90) relacionada con la conexión entre las acciones del valle con el cabildo de Santafé.

El centralismo de la provincia de Popayán se hizo más evidente durante el gobierno de Miguel Tacón desde 1807, quien recibió el rechazo de Cali y algunas poblaciones del Valle, circunstancia que amenazó el orden político en esta parte del virreinato. Tacón, desde los sucesos en Quito en 1809 trató de evitar la circulación de las ideas desde el sur (Quito) y del norte (Santafé) hacia Popayán. De acuerdo a las actas del Cabildo de Cali, Tacón mantuvo guardias en diferentes puntos de las provincias, interceptó correspondencia, alistó y acuarteló tropas (Zawadzky, 1996, p. 91)¹

El gobernador Tacón con el reconocimiento del Consejo de regencia, de su campaña contra los insurgentes de Quito y su consecuente ascenso a Coronel de los ejércitos del rey, anunció su regreso a Popayán, situación que alertó al cabildo de Cali, que de inmediato adelantó una junta extraordinaria que aprobó el Acta de 3 de julio de 1810 en la que se juró fidelidad a Fernando VII “...la fidelidad debida al desgraciado Fernando Séptimo, objeto del amor y respeto de este Pueblo generoso, y la seguridad de la Patria y de estos preciosos Dominios, que desean todos mantener para el mismo Fernando, libres del Tiránico yugo del

1

Documentos Acta de instalación de la Junta Provisional de Gobierno de las seis Ciudades Confederadas del Valle del Cauca, en Cali, a 1º de febrero de 181, en Zawadzky, A. (1996). *Las ciudades confederadas del Valle del Cauca en 1811*, 2ª ed., Cali, Centro de Estudios Históricos y sociales “Santiago de Cali” – Gerencia cultural de la Gobernación del Valle,

Usurpador” (Zawadzky, 1996, p. II). El apoyo al rey se extendió a Popayán por iniciativa de Tacón. Sin embargo, después del acta del 20 de julio en Santafé, Tacón se propuso imponer su autoridad en el Valle del Cauca mediante una invasión para evitar las acciones independentistas, por su parte el cabildo de Cali buscó apoyo en Santafé para promover la idea de crear una provincia independiente de la Gobernación de Popayán, idea que se extendió y fue atendida en la alianza con las ciudades confederadas de Caloto, Buga, Cartago, Anserma y Toro (Almario, 2005, p, 92)

El primero de febrero de 1811 la sala consistorial de la ciudad de Cali instaló la Junta Provisional de Gobierno de las seis Ciudades Confederadas del Valle del Cauca, convirtiéndose según Zawadzky en el núcleo de acción política de la región que tenía como fin delimitar una frontera, un límite, una separación, frente al dominio colonial (1996, p. 1). El 28 de marzo de 1811 Tacón fue derrocado en el valle del río Palacé por el avance de los independentistas de Santafé y el Valle del Cauca y obligado a retirarse a Pasto, tomando las tropas patriotas la ciudad de Popayán (Martínez, citado en Almario, 2005. p. 94),

A pesar del avance autonomista de Cali y las ciudades confederadas, estas continuaron bajo la jurisdicción de la Gobernación de Popayán. La Constitución de la Provincia de Popayán de 1814, en el artículo 17, reitera su jurisdicción sobre las municipalidades de Popayán, Cali, Buga, Caloto, Cartago, Anserma, Toro, Almaguer, Pasto, Barbacoas e Iscuandé, con las tenencias del Raposo y Micay, (Almario, 2005, p. 97). Lo anterior es una muestra de la permanencia de las jurisdicciones coloniales.

Asegurada la independencia de Venezuela y la Nueva Granada la campaña se extendió hacia el sur con objetivos en Quito y el Virreinato del Perú. Cali, y sus principales

poblaciones se convirtieron en el centro de las operaciones militares de los patriotas, según Almario esto generó que “desde el imaginario republicano se acuñó la expresión *Provincia del Cauca*” para distinguir a las provincias patriotas de las coloniales como la antigua Popayán (2005, p. 97 – 98). A partir de las transformaciones espaciales y políticas en la Gobernación de Popayán durante la Independencia se observa la forma como se comenzaron a perfilar los intereses autonomistas de la región del Valle del Cauca y el liderazgo de Cali, que solo se va a consolidar un siglo después (1910).

En 1819 recién fundada la república se aprobó la organización de la República de Colombia con base a las antiguas entidades territoriales que integraban el Virreinato de la Nueva Granada (Aguilera, 2002, p.1), el Valle del Cauca continuó entonces bajo la jurisdicción de la provincia de Popayán que a su vez pertenecía al departamento de Cundinamarca como se aprecia en la figura 2. Esta organización territorial se ratifica en la Constitución Nacional de 1821 que dividió el territorio nacional en departamentos, provincias, cantones y parroquias, fraccionándose el departamento de Cundinamarca en provincias.

Más tarde en 1824 con la Ley 25 se reorganizó la división político administrativa del país. Los 3 grandes departamentos se dividieron en otros 12 para favorecer la administración. Esta reorganización aunque intentaba alejarse de las divisiones administrativas coloniales, mantuvo como base las provincias del virreinato para crear los departamentos que a su vez se dividieron en provincias. Dentro de los 12 departamentos se creó el del Cauca organizado en cuatro provincias y dieciséis cantones: Provincia de Popayán (Popayán, Almaguer, Buga, Cali, Caloto, Cartago, Roldanillo y Toro), Provincia de Buenaventura (Iscuandé, Barbacoas, La

Cruz y Raposo), Provincia del Choco (Quibdó y Nóvita) y la provincia de Pasto (Pasto e Ipiales) ver Figura 3 y 4.

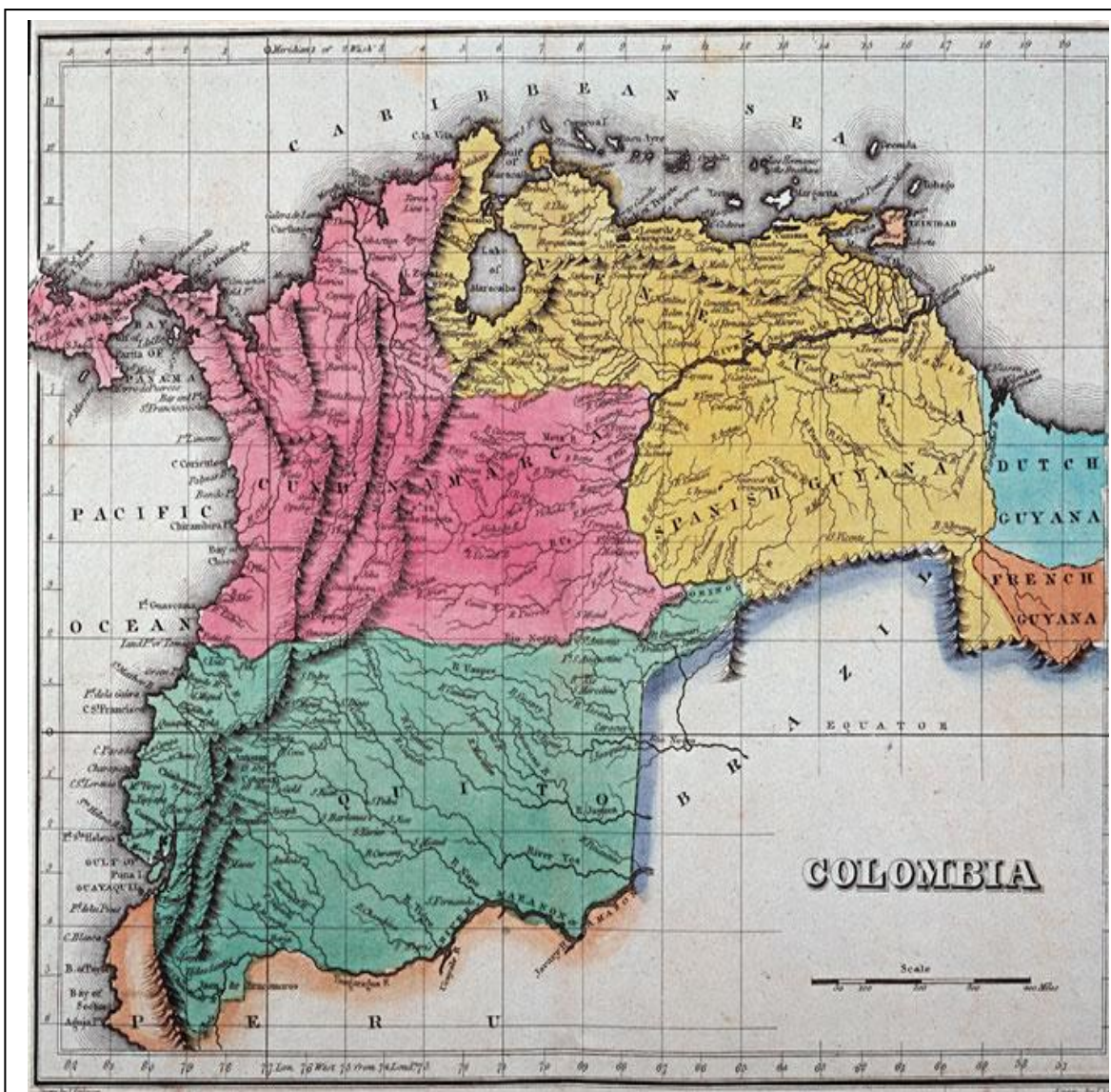


Figura 2. Mapa Geográfico, Estadístico e Histórico de Colombia.

Fuente: Dibujo de J. Finlayson, grabado de J. Yeager. Archivo General de la Nación-Colombia, Mapoteca 4, x-68. Bogotá, D.C.

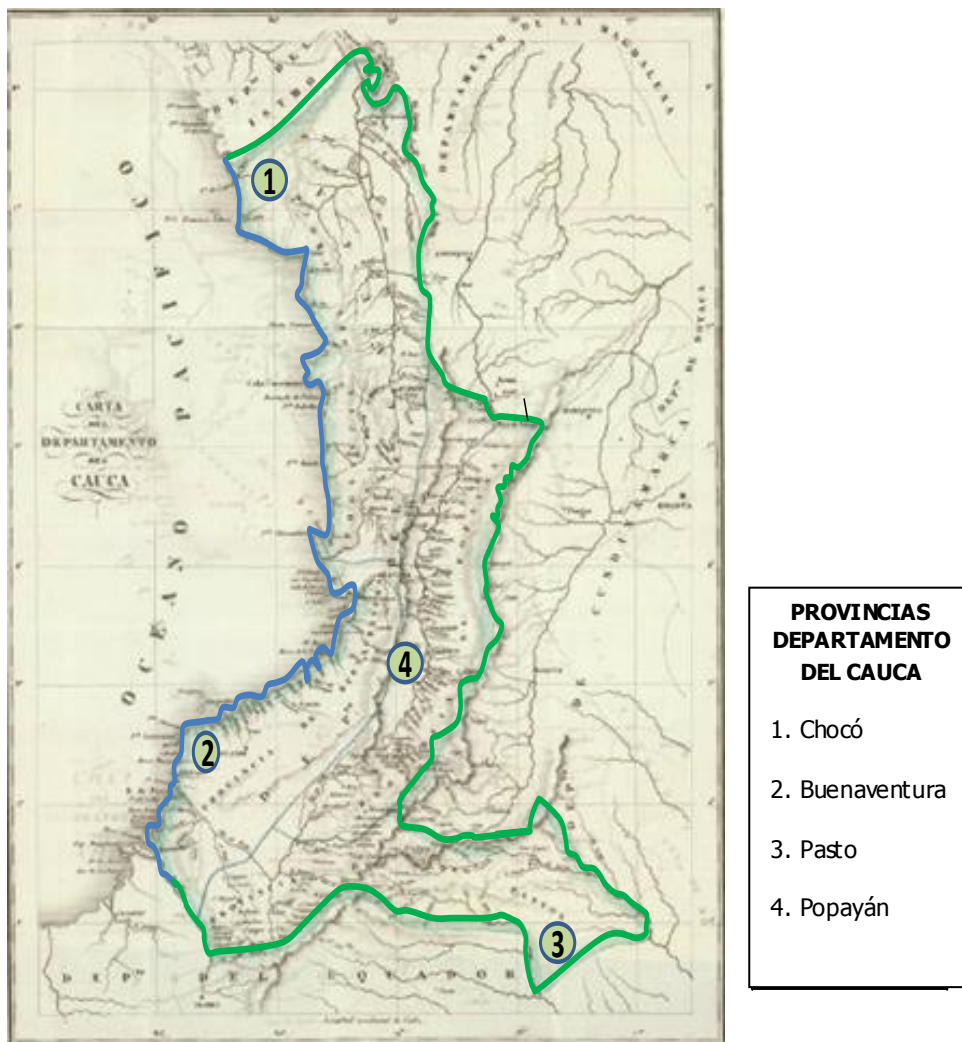


Figura 4. Croquis del Departamento del Cauca y sus provincias en 1824.

Fuente: Adaptado de Restrepo, J. (1827), Carta del departamento del Cauca, en Atlas antiguos de Colombia siglos XVI a XIX, Bogotá, Litografía Arcor.

A partir de 1831 con la expedición del artículo 1° de la Ley fundamental de la Nueva Granada del 21 de noviembre los antiguos pueblos de Venezuela formaron un Estado independiente, de manera que las provincias del centro de Colombia quedaron en libertad de conformar el Estado de la Nueva Granada (Asamblea Nacional Constituyente, 1831)

Artículo 1.- Las provincias del centro de Colombia, forman un Estado con el nombre de Nueva Granada: lo constituirá y organizará la presente Convención.

Artículo 2.- Los límites de este Estado, son los mismos que en 1810 dividían el territorio de la Nueva Granada, de las capitanías generales de Venezuela y Guatemala y de las posesiones portuguesas del Brasil: por la parte meridional, sus límites serán definitivamente señalados al sur de la provincia de Pasto, luego que se haya determinado lo conveniente respecto de los departamentos del Ecuador, Asuái y Guayaquil, para lo cual se prescribirá por decreto separado, la línea de conducta que debe seguirse.

Con la creación del Estado de la Nueva Granada en 1831 los departamentos fueron suprimidos y la república quedó dividida en 18 provincias: Antioquia, Bogotá, Buenaventura, Cartagena, Casanare, Chocó, Mariquita, Mompós, Neiva, Pamplona, Panamá, Pasto, Popayán, Rioacha, Santa Marta, Socorro, Tunja y Veraguas (Ministerio de Gobierno, 1912. P. 30). De estas provincias la extensión de la antigua provincia de Popayán fue reducida a los cantones de Caloto, Popayán y Almaguer; Cali y Roldanillo, sus antiguos cantones pasaron a formar parte de la recién creada provincia de Buenaventura, la cual hará parte del territorio del departamento del Valle del Cauca como lo conocemos en la actualidad.

En 1832 la Constitución Nacional divide la república en provincias, cantones y distritos parroquiales (Artículo 150, Constitución Política, 1832. p. 28). En 1835 por la Ley del 26 de mayo se creó la provincia de Cauca conformada por los cantones de Buga, Tulúa, Toro y Cartago y por la Ley de 8 de junio de 1846, se crearon las provincias de Tuquerres y Barbacoas que antes de esta fecha formaban parte de la provincia de Pasto en condición de cantones (Ministerio de Gobierno, 1912, p. 30). Es de esta manera, como para 1843 quedan

conformadas las provincias del antiguo departamento del Cauca (Choco, Buenaventura, Barbacoas, Tuquerres, Pasto, Popayán y Cauca), de estas provincias la de Buenaventura y Cauca van a ser los territorios y ciudades que en el siglo XX conformaran el actual departamento del Valle del Cauca como se aprecia en la figura 5.

1.1. Creación del Estado soberano del Cauca

La década del cincuenta del siglo XIX fue el escenario de diversas transformaciones en el territorio del actual departamento del Valle del Cauca. La Constitución Política de la Nueva Granada de 1853 dividió la república en Provincias y Distritos Parroquiales eliminando los cantones (Artículo 47) ; la Ley 22 de 1855 convirtió la república en un Estado Federal y 22 provincias y la Ley de 15 de junio de 1857 creó el Estado Federal del Cauca conformado por las provincias de Buenaventura, Cauca, Chocó, Pasto, Popayán, el territorio de Caquetá y los distritos de de Huila, Inzá y Páez (Ministerio de Gobierno, 1912), ver figura 6 y 7, de manera que en la Constitución para la Confederación Granadina de 1858 (Artículo 1), la república estaba conformada por ocho estados entre los que se contaba el recién creado Estado del Cauca.

A partir de la Constitución Política de 1863 nueve estados soberanos se confederan bajo el nombre de Los Estados Unidos de Colombia entre los que se encuentra el “Estado soberano del Cauca” siendo el de mayor extensión (Artículo 1, Constitución 1863), hasta la constitución de 1886 bajo la nueva denominación de República de Colombia los antiguos estados federados pasaron a denominarse departamentos manteniendo los límites (Artículo 4, Constitución Política, 1886) lo cual indica que durante la mayor parte de la segunda mitad del

siglo XIX (1857 – 1908) el Valle del Cauca (provincias de Buenaventura y Cauca) formó parte del estado y después Departamento del Cauca.



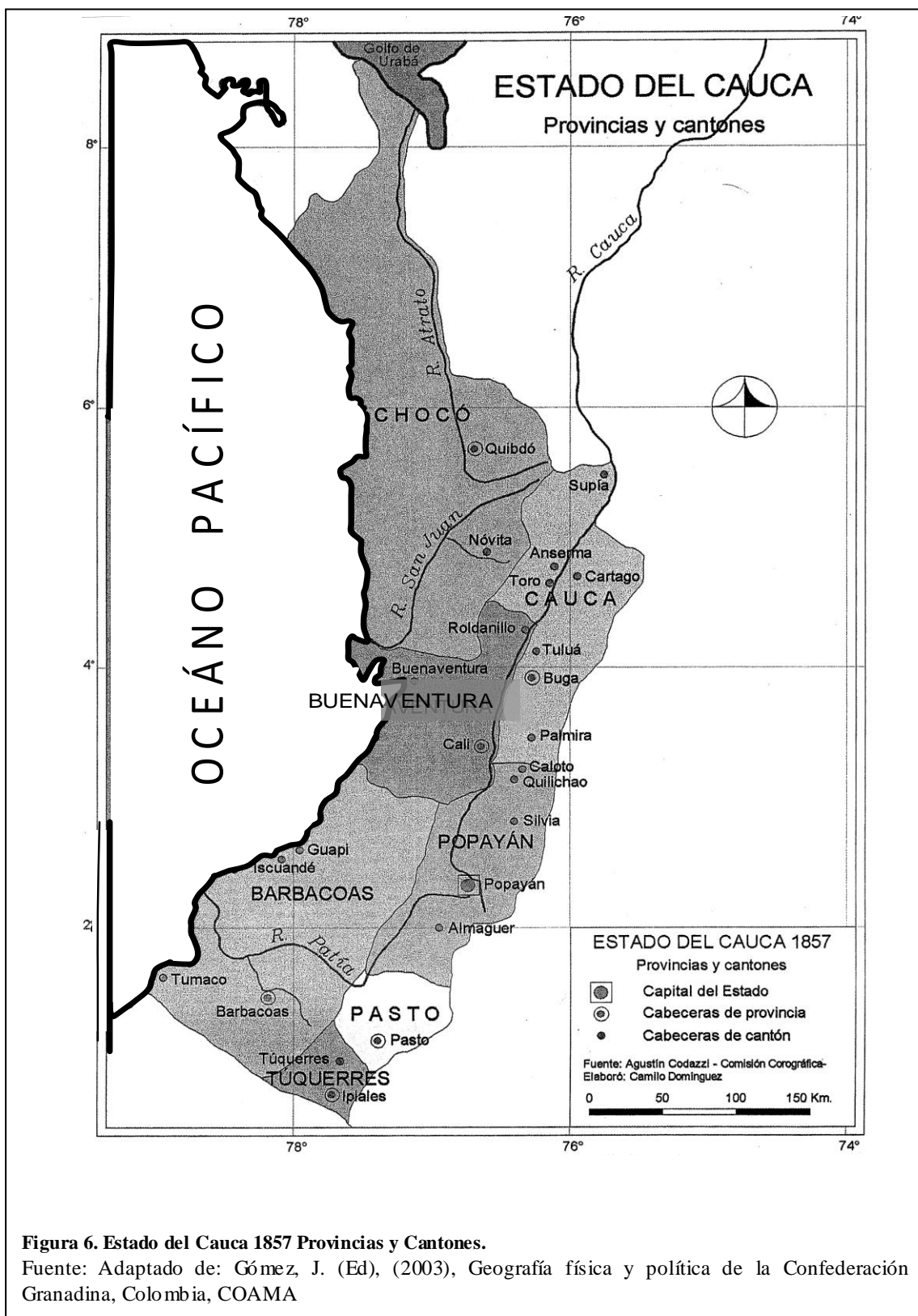


Figura 6. Estado del Cauca 1857 Provincias y Cantones.

Fuente: Adaptado de: Gómez, J. (Ed), (2003), Geografía física y política de la Confederación Granadina, Colombia, COAMA



Figura 7. Carta Jeográfica de los Estados Unidos de Colombia.

Fuente: Adaptado de Codazzi, Agustín, (1890-1967). "Atlas geográfico e histórico de la República de Colombia", 1890 y el "Atlas de Colombia", 1967.

1.1.1 Creación del Departamento del Valle del Cauca.

La Constitución Política de 1886 dejó abierta la posibilidad de crear nuevos Departamentos, situación que fue aprovechada por los gobiernos de la primera década del siglo XX para reformar la antigua organización territorial desintegrando algunos de los antiguos Departamentos. Frente a estas reformas territoriales, estudios como el de Granados señalan que este proceso y particularmente durante el gobierno de Rafael Reyes estuvieron orientadas hacia el progreso económico del país, (1995, p. 17). Charles Bergquist por su parte señala que Reyes buscó reformas y reconciliación política. Dentro de sus reformas más innovadoras fraccionó los tradicionales departamentos del país en unidades político administrativas más pequeñas con el propósito de nacionalizar importantes ingresos como parte de un gobierno de corte centralista y, después de la separación de Panamá y los posibles brotes separatistas en Cauca y Antioquia para debilitar los centros regionales de poder, (1981, p. 264 – 265)

El “Gran Cauca” que a partir de la Constitución Política de 1886 se denominó Departamento del Cauca abarcaba más de la mitad de la extensión del territorio nacional² y concentraba en su interior diversas poblaciones históricas como las poblaciones de la selva del Pacífico situada al occidente; las poblaciones de los andes al centro y las poblaciones de la selva amazónica localizada al oriente (Almario, 2005, p. 18). Dentro de las poblaciones de los andes dos de sus principales provincias: Popayán y Cali, luchaban por la integración y autonomía respectivamente. En este sentido Gómez García afirma que la configuración

² El Departamento del Cauca lo ocupaban los territorios de Caldas, Nariño, Chocó, Putumayo, Cauca, Amazonas, Valle y Guaviare

regional en el país empezó a sufrir cambios con la Constitución de 1886 para ejercer control al interior de las regiones (2002, p.7)

El Cauca no fue el único Departamento con intenciones separatistas, en la Costa Atlántica y Antioquia también se presentó esta situación. Para el general Rafael Reyes estas intenciones eran un obstáculo y barrera para el progreso y la unidad nacional, de manera que con su política de división territorial no solo buscó debilitar estas intenciones y desintegrar las grandes unidades territoriales creadas por el federalismo, además buscó impulsar el desarrollo económico de los centros subregionales que se iban acomodando, dándoles autonomías administrativas a través del reforzamiento de medidas centralistas (Valencia, 2010, p.10; Gómez, 2002, p. 20; Bergquist, 1981)

Los cambios al territorio de la república iniciaron en 1904 con la creación del Departamento de Nariño mediante el Artículo N° 5 de la Ley 1ª. Con el Acto Legislativo N° 3 de 1905 se da vía a la modificación de la división territorial del país y a la creación de nuevos Departamentos:

Artículo 1.- La ley podrá alterar la división territorial de toda la República, formando el número de Departamentos que estime conveniente para la administración pública.

Artículo 2.- Podrá también segregar Distritos municipales de los Departamentos existentes o de los que se formen, para organizarlos o administrarlos con arreglo a leyes especiales”. (*Diario Oficial*, 1905, 15 de abril, p. 328)

Por medio de la Ley número 46 de 1905 del 29 de abril, se crearon los Departamentos de Tundama, Quezada y Huila, estas reformas alentaron las iniciativas de las elites vallecaucanas de convertir en Departamento a la región de Valle del Cauca, entre los más destacados y en su mayoría residentes de Cali se encuentran personajes como Ignacio Ignacio Palau, Francisco Palau, Blas Scarpeta, Ignacio Guerrero, Jorge Zawadsky, Manuel María

Buenaventura, Pablo Borrero Ayerbe, Belisario Zamorano, Andrés J. Lenis, Pedro Calderón, Benito López, Julio Bustamante, Ismael Hormaza, Mariano Argüelles, José Antonio Pinto, Manuel Carvajal Valencia y Alberto Carvajal Borrero (Valencia, 2010, p. 4), según esta autora para este fin recurrieron a cartas y la creación de nuevos periódicos como: *El Conservador*, *El Correo del Cauca*, *El Día*, *El Sentimiento* y *El Sagitario*.

En 1908 las reformas sobre la división territorial continuaron, el presidente Rafael Reyes creó una Comisión de División Territorial que presentó a la Asamblea Nacional Constituyente como proyecto de ley a favor de una nueva reorganización territorial que concluyó con la Ley 1ª del 5 de agosto de 1908 sobre división territorial que dividió la República en 34 Departamentos³. De esta manera Reyes buscó desarticular las antiguas unidades territoriales adversarias del Estado Central y la política de racionalidad en la administración y gastos en el funcionamiento del Estado (Granos, 1995, p. 17), por otra parte y quizás la más conveniente para el Valle fue su deseo de promover el desarrollo de subregiones económicas a partir de dotarlas de autonomía política y administrativa (Bergquist, 1981, p. 265)

De esta reorganización territorial del antiguo Departamento del Cauca se desprenden tres Departamentos que posteriormente conformaran el Departamento del Valle del Cauca: Cali, compuesto por los municipios que pertenecían a las provincias de Cali, Palmira y Buenaventura; Buga compuesto por los municipios que pertenecían a las provincias de Buga,

³ Los 34 departamentos en los que quedó dividida la República de Colombia en con la Ley 1ª de 1908 son: Neiva, Garzón, Ibagué, Honda, Facatativá, Girardot, Zipaquirá, Chiquinquirá, Santa Rosa, Cali, Buga, Cartago Tunja, Vélez, San Gil, Bucaramanga, Cúcuta, Medellín, Antioquia, Jericó, Sonsón, Barranquilla, Santa Marta, Túquerres, Pasto, Popayán, Manizales, Tumaco Riohacha, Quibdó, Cartagena, Sincelejo, Mompós y Panamá. (*Correo del Cauca*, 1908, 11 de agosto, p. 801)

Tulúa y Arboleda; y Cartago conformado por las provincias de Marmato y Robledo de los extinguidos Departamentos de Caldas, Quindío y Cauca ver Figura 8 y Tabla 1.

Sin embargo, esta reorganización territorial generó diversas posiciones a nivel nacional y regional en tres vías diferentes, entre los que deseaban regresar a los antiguos diez Departamentos establecidos en 1905, los que estaban de acuerdo con la actual división territorial y los que se manifestaban a favor de una modificación de modo parcial (Valencia, D. 2010, p. 15). En el caso de la región vallecaucana las elites de los ahora Departamentos de Buga, Cali y Popayán buscaron regresar a los diez departamentos de 1905 aunque con intereses muy diferentes que apuntaban a mantener el control político y administrativo de la región. Por un lado lo que denomina Valencia el “movimiento autonomista vallecaucano” conformado por Ignacio Palau, Pablo Borrero Ayerbe, Blas Scarpeta, Ignacio Guerrero, Manuel María Buenaventura Pineda, Belisario Zamorano, Andrés J. Lenis, Jorge Zawadsky, Pedro Calderón, Benito López, Julio Bustamante, Ismael Hormaza, Mariano Argüelles, José Antonio Pinto, entre otros, desde telegramas, cartas y publicaciones apoyaron a senadores como Rafael Uribe Uribe, Carlos Nicolás Rosales y Armando Holguín y Caro, que buscaba que la capital del nuevo departamento fuera Cali. En cuanto a la dirigencia de Popayán, apoyaban la organización territorial de 1905 y el restablecimiento del antiguo Estado del Cauca en cabeza de Guillermo Valencia. (2010, p. 15)

Tabla: 1

Municipios de los Departamentos de Cali y Buga en 1908

Departamento de Cali	Departamento de Buga
Municipios	
Cali	Buga
Jamundí	Cerrito
Pavas	Guacarí
Dagua	San Pedro
Vijes	Tulúa
Yumbo	Bugalagrande
Palmira	San Vicente
Candelaria	Zarzal
Florida	Roldanillo
Pradera	Bolívar
Buenaventura	Huasanó
Anchicayá	Toro
Centro	Yotoco
Micay	Unión
Nata	Victoria
Timbiquí	

Nota. Fuente: Ministerio de Gobierno, (1908, 11 de agosto), “Ley 1ª de 1908 5 de agosto sobre División Territorial”, en *Diario Oficial*, núm. 13359, 11 de agosto de 1908, Bogotá.

Las elites de Cali y Buga se opusieron a la unificación con la capital en Popayán al considerar a las elites payanesas como un obstáculo para el desarrollo del Valle, por varias razones: la situación fiscal del Cauca era desastrosa y Buga y Cali no deseaban que sus rentas estuvieran en beneficio de Popayán; en el Valle del Cauca ya se habían especializado algunas ciudades en diferentes ramos como: Cali y Palmira en las exportaciones por el puerto de Buenaventura, Tulúa como centro de comercialización de cacao, Cartago como centro de distribución de los productos del Valle hacia Quindío, Tolima y Huila; finalmente Buga

rodeada de haciendas dedicada a la ganadería; y a pesar de la precariedad de las vías de comunicación en el Valle eran más fluidas y se conectaban por caminos, navegación y cortos trayectos en tren (Gómez, 2004, p. 22 – 23).

Con el Acto legislativo del 11 de diciembre de 1909 y la expedición de la Ley 65 del 14 de diciembre de 1909 se retomó la organización territorial de 1905 que entraría en vigencia el 1º de abril de 1910, así la República nuevamente quedó dividida en 10 Departamentos. Por su parte los Departamentos del Valle (Cali, Buga y Cartago) de nuevo quedaron bajo la jurisdicción del Cauca con capital en Popayán. (Congreso de Colombia, 1909). A pesar de la reunificación, la región Vallecaucana buscaba su autonomía frente al Departamento del Cauca y hacia la ciudad capital Popayán apoyándose en la posibilidad que otorgaba la Ley 65 en su párrafo tercero de crear nuevos departamentos bajo ciertas condiciones, antes de que esta entrara en vigencia. Las condiciones estaban relacionadas con que la solicitud fuera de las tres cuartas partes de los miembros de los Concejos Municipales, que la población solicitante contara con más de ciento cincuenta mil habitantes y poseer unas rentas no menores a ciento cincuenta mil pesos oro anual. De la misma manera el Departamento del cual se segregaría la nueva entidad territorial debía mantener una población no menor de ciento cincuenta mil habitantes y un presupuesto anual de rentas no inferior a ciento cincuenta mil pesos oro, (Diario Oficial, 1910, 19 de abril)

Siguiendo estas directrices Cali y Buga tenían la posibilidad de ascender a la categoría de Departamentos como lo hicieron Atlántico, Caldas, Huila y Norte de Santander. Sin embargo, Cali no cumplía con la población y Buga con el presupuesto razón por la que debían pensar en unirse o volver a la jurisdicción del Cauca. En 1910 Finalmente se crea el Departamento del Valle el 16 de abril, por medio del decreto 340 de 1910. Para establecer la capital Cali llevaba

más ventajas sobre Buga por la superioridad de las rentas, el liderazgo a nivel regional de los sectores dominantes caleños y la alianza de Palmira y Buenaventura, dos centros comerciales de vital importancia para la región, en torno a Cali. La mayoría de los municipios votaron a favor de Cali quien logro atraer a los poblados de la otra banda ofreciéndoles representación política. Su gran aliada fue Palmira quien le ayudó a consolidar el liderazgo comercial y político (Gómez, G, 2004 p.25 – 26)

Como se aprecia el deseo autonomista del Valle del Cauca de Popayán se configuró a lo largo del siglo XIX, sus particularidades geográficas lo perfilaron como un espacio de grandes posibilidades de explotación y particularmente con miras al mercado externo, tarea que no fue sencilla y rápida como se apreciara a continuación si se tiene en cuenta el lento crecimiento de la población durante el siglo XIX.

1.2 Siglo XIX: inercias y cambios

Desde la colonia el valle fue un espacio estratégico como corredor entre el Atlántico y el Pacífico, situación que no varió mucho durante el primer siglo de la república al ser el punto de paso y abastecimiento de las tropas de las diversas guerras civiles que ocuparon la mayor parte del siglo XIX en el país. Sin embargo, a pesar de los cambios en la división político administrativa de la región, el Valle del Cauca no fue un espacio de grandes transformaciones económicas y sociales, por lo menos durante la primera mitad del siglo XIX. El bajo desarrollo de la región se expresó en el estancamiento agrario cuya principal dificultad fue la no inserción de la región con el mercado exportador y por otro lado un lento crecimiento de la población que se evidenció en el escaso desarrollo urbano.

Diferentes estudios sobre la región y el periodo como los de (Escorcía, 1983; Aprile, 1992; Colmenares, 1997; Valencia, 2002), encuentran en sus análisis como factores de explicación al bajo desarrollo de la región vallecaucana durante la primera mitad del siglo XIX a la continuidad y consolidación de estructuras agrarias y formas de ocupación de la tierra heredadas de la colonia que generaron la consolidación de latifundios; el aislamiento geográfico al que se le sumo la inexistencia de vías de comunicación que dificultó la consolidación de un mercado interno y con más razón la inserción de la región en el mercado externo o de exportaciones frente a la ausencia de un producto de exportación y finalmente las guerras civiles.

A Para comprender la dinámica de la estructura agraria y las formas de ocupación de la tierra que se consolidaron en el Valle del Cauca después de las guerras de independencia hasta mediados del siglo XIX, “la minería”, “la hacienda” y el “trabajo esclavo” son tres elementos importantes. La hacienda desde la colonia se fue consolidando como la unidad productiva que articuló a dos actividades económicas y complementarias propias de la colonia como la minería y la agricultura basadas en el trabajo esclavo, de tal manera que cuando este ultimo entro en crisis con la abolición de la esclavitud en 1851 generó nuevos problemas económicos y conflictos sociales en la región entre propietarios y campesinos como lo plantea Escorcía, (1983).

La estructura de la tenencia de la tierra y la hacienda del siglo XIX se venían configurando desde el siglo XVIII. En este sentido Colmenares (1997, p. xviii) plantea cómo a partir de este siglo regiones como Antioquia disminuyeron su importancia en la producción minera a la vez que el Valle del Cauca y la antigua provincia de Popayán conocían un nuevo ciclo del oro. Así, el auge de la minería en la región permitió desde finales del siglo XVIII la apropiación de

latifundios por parte de comerciantes y mineros. Con base a lo anterior se plantea que la introducción de la hacienda como unidad productiva en el Valle del Cauca se explica a partir de dos factores: como resultado de la consolidación de la economía minera en el Chocó de finales del siglo XVII y como parte del florecimiento de una economía esclavista derivada de esta actividad (Colmenares, 1993).

Los primeros latifundios en los siglos XVI y XVII estuvieron bajo el dominio de encomenderos en los territorios con disponibilidad de mano de obra en la banda occidental del río Cauca, situación que cambió en el siglo XVIII en el que los latifundios se fragmentaron para ser comercializados y adquiridos sus derechos por parte de comerciantes y mineros con algún capital dando origen a nuevos propietarios y a las haciendas como unidad productiva a finales del siglo XVIII y se da paso, según Colmenares, a la “Hacienda de Trapiche” que se caracterizó por incorporar la ganadería y mano de obra esclava que provenía de las minas del Chocó. El aumento de las transacciones de tierra de la mano de la presencia de esclavos elevó el precio de la tierra, de manera que “... la hacienda del Valle del Cauca tiene origen precisamente en un cambio que diversifica la producción y que representa un avance frente al latifundio ganadero” (Colmenares, 1993, p. 58). Es este sentido la hacienda pasa de ser una propiedad que identificaba un sector social y linaje a ser una unidad productiva y fuente de enriquecimiento y prestigio.

De acuerdo con Escorcía (1983, p. 24) y Colmenares (1997, p. 22) desde antes de las Guerras de Independencia la región entró en un largo periodo de estancamiento hasta el siglo XX debido a la decadencia de la minería caucana y por ende de la agricultura que se encontraba vinculada a esta actividad ya que, las haciendas ubicadas en el Valle producían lo necesario para el abastecimiento de las minas localizadas en la cordillera occidental y el

Pacífico, de ahí que el propietario fuera a la vez minero, terrateniente y comerciante, planteamientos que nos permiten deducir la baja producción de las haciendas durante este periodo destinadas solo para el consumo, aspecto que repercutió en la dificultad de la región para vincularse con el mercado mundial.

Provincias como Cali, Buga, Popayán y Palmira estuvieron ocupadas por grandes haciendas dedicadas a la ganadería extensiva rodeadas de minifundios con una producción para el autoconsumo. La acumulación de grandes extensiones de tierras en este periodo no pretendía aumentar la producción sino más bien el prestigio y poder, estas se ubicaron de acuerdo al estudio de Escorcía (1883, p. 121) en las zonas planas de las dos riberas del río Cauca contrario a las medianas y pequeñas propiedades asentadas en las estribaciones y piedemonte de la cordillera oriental o en las inmediaciones de poblados como Yumbo, Yotoco, Vijes y Roldanillo. Frente a la existencia de estas medianas y pequeñas propiedades que abastecían a Cali y los mercados locales Escorcía cuestiona la crisis o estancamiento del Valle en el siglo XIX.

Las provincias de Buenaventura y Cauca del estado soberano del Cauca que formaban el actual departamento del Valle del Cauca y sus principales cantones (Buenaventura, Cali, Buga, Palmira, Obando y Tulúa)⁴ ver figura 6, pasadas tres décadas después de la independencia no lograban alcanzar el desarrollo regional a pesar de que hijos suyos como Tomas Cipriano de Mosquera (1866) encontraran en este estado mayores ventajas respecto a los otros estados para el progreso, reconociendo a su vez el bajo índice de población que aun no alcanzaba a duplicar las cifras de 1835 y como se muestra en la figura 13, mantenía un

⁴ La Constitución Política de la Nueva Granada de 1853 en el capítulo 8 artículo 47, continuó con la división política administrativa en Provincias y Distritos parroquiales.

índice bajo de población en sus principales cantones como Cali, Buga, Obando y Cartago, el escaso avance de poblaciones como Toro y Roldanillo, la inexistencia de la industria manufacturera y la necesidad de la construcción del camino que comunicara el interior con el puerto de Buenaventura para proveer con frutos intertropicales a otros países, son las principales preocupaciones de sus dirigentes. (De Mosquera, 1866)

Con la abolición de la esclavitud, la década de cincuenta del siglo XIX fue un momento coyuntural para el valle y una de sus principales unidades productivas, “la Hacienda”. Siguiendo a (Londoño, 2002), es posible señalar la coyuntura que generó la independencia para las élites del Gran Cauca y el desafío de estas para incorporar la región a la economía agro-exportadora y la necesidad de suplir el trabajo esclavo después de la abolición de la esclavitud en 1851. Dentro de esta problemática el papel de los empresarios nacionales y extranjeros es relevante en la transformación de la mentalidad agraria de la región y de los hacendados por crear las estrategias para mantener la mano de obra.

1.2.1 La contribución de una elite.

El papel de los empresarios durante la segunda mitad del siglo XIX en el desarrollo de la región del Valle del Cauca es destacado por diferentes autores como (Aprile 1992; Rojas1983; Valencia 2002; Escorcia, 1983) pues coinciden al afirmar que la abolición de la esclavitud en 1851 fue el momento coyuntural para las elites que sin mano de obra esclava se vieron frente al reto de buscar las estrategias para el desarrollo regional.

En su trabajo sobre el Valle del Cauca, Aprile (1993) encuentra que desde 1850 a lo largo del Valle se asentó una colonia extranjera compuesta por ingleses, franceses, italianos y

alemanes sobre todo en el corredor Palmira Valle dedicados al comercio de importación - exportación. El bajo precio de las tierras y la disposición de grandes extensiones de baldíos, el Estado las utilizó para atraer empresarios de obras publicas nacionales y extranjeras a quienes se le otorgaban tierras a cambio de que construyeran puentes, caminos, ferrocarriles, siendo el inicio de empresas de colonización.

Muchos de los empresarios caucanos del siglo XIX tenían como característica ser extranjeros, políticos o militares. En cuanto a los extranjeros fueron un medio para proteger el patrimonio de los hacendados especialmente durante las guerras civiles como socios o esposos de las hijas de los hacendados. En este sentido afirma Aprile, que este fue un fenómeno social hacia 1880 que dio origen a una clase dirigente regional de hacendados - comerciantes vinculados a las exportaciones e importaciones (1992, p. 332), afirmación que confirma la presencia empresarios políticos y militares como Tomas Cipriano de Mosquera y Julián Trujillo, Ernesto Cerrutí y James Eder quien fue el pionero del ingenio Manuelita.

En su artículo “Las prácticas empresariales en el Estado sobrero del Cauca” Valencia (2002, p. 119) resalta el rol empresarial de los políticos y militares Tomas Cipriano de Mosquera y Julián Trujillo pues afirma que “... fueron los primeros caucanos en buscar capital accionario y en promocionar sus empresas en el extranjero; pero lo que es más importante: sus empresas no fueron especulativas, sino de profundo impacto para el desarrollo regional...gracias a esto supieron medir la importante acción del Estado en el desarrollo económico”. De manera que para el Valle del cauca las acciones de estos empresarios fueron importantes para el desarrollo regional y la atracción de empresarios extranjeros hacia la región, estos dos personajes de la mano de socios nacionales y extranjeros iniciaron la construcción del camino para carros hacia Buenaventura, lo cual muestra para el siglo XIX el

reconocimiento de las elites sobre la importancia de la vía al puerto para el desarrollo del Valle.

Los logros de los empresarios nacionales, Valencia (2002, p.119) los explica gracias a sus alianzas con los empresarios extranjeros como “socios industriales”, al mostrar cómo los primeros tenían el conocimiento de la región y estos últimos le brindaron más seguridad a las empresas nacionales al aportar no solo capital monetario sino también “capital político” y “capital social” respecto a su situación frente al Estado Colombiano dada su condición de neutrales que los exoneraba de embargos durante las guerras civiles y conocimiento del comercio internacional. A pesar de este avance las acciones empresariales del siglo XIX no significaron grandes cambios al ser de carácter especulativo en situaciones coyunturales como con la creación de empresas de exportación o casas comerciales que no requerían la implementación de nuevas tecnologías y grandes cantidades de mano de obra.

Otro de los empresarios extranjeros que por sus actividades en el país es reconocido por la historiografía nacional⁵ por sus actividades empresariales e influencia en el desarrollo regional del Valle del Cauca es Santiago Eder de nacionalidad Rusa quien llegó en 1861 a Buenaventura y que de acuerdo a Escorcía a partir de 1860 transformó los procesos de producción de la caña y de su transformación en azúcar o en panela bajo la innovación del ingenio “La Manuelita”. En este proceso combinó la hacienda ganadera tradicional con el trapiche sin requerir inversión industrial, al menos durante las primeras cuatro décadas. También diversificó la producción agrícola de la región con la siembra de cafetos a mediados

⁵ En los estudios de Valencia, (2002). “Las Prácticas empresariales en el Estado Soberano del Cauca “, en Dávila ,2002), Bogotá, Norma y Ediciones Uniandes; Rojas (1983·, “Empresarios y tecnología en el sector azucarero en Colombia 1860 – 1960”, en Sociedad y economía en el Valle del Cauca, Bogotá, Banco Popular, Tomo V, las actividades empresariales de Santiago Eder y su familia son un tema recurrente para mostrar la importancia de estas en el desarrollo del Valle del Cauca.

de la década de los sesenta del siglo XIX los cuales prosperaron en inmediaciones de Palmira, lugar donde también probó con el Tabaco para exportar y el cacao en sur de las regiones de Miranda, Puerto Tejada, Caloto, Corinto, Santander. Como vemos las actividades de Eder lo convirtieron en un importante empresario rural, que se dedicó a especular con productos de exportación y a iniciar un proceso de concentración de tierras, sin innovar en las técnicas e inversión de capital siguiendo el accionar de los empresarios caucanos del periodo.

Los empresarios territoriales, como es el caso de Lisandro Caicedo en el norte del Valle del Cauca de acuerdo al estudio de Londoño innovo en la administración y explotación de la hacienda la Paila y creación de la empresa Burila (2002, p. 415). Sus actividades se inician en 1857 con las ventas de unos lotes que les permiten obtener capital, para 1873 funda la Compañía de Fomento de la Paila con el fin de comercializar y explotar los terrenos de la hacienda la Paila en asocio con David R Smith, sociedad que no duro mucho tiempo. En 1884 creó la compañía Burilla con socios de las élites de Popayán, Cali, Buga, Tulúa, Manizales y algunos extranjeros.

Las empresas territoriales como la que inicio Lisandro Caicedo décadas después van a ser las causantes de la expulsión de colonos asentados desde Calarcá hasta Armenia los cuales se dirigen a nuevas tierras para desmontar en el Valle y el Quindío. Así, muchos de los migrantes expropiados de la compañía Burila más tarde van a fundar la población de Sevilla en el denominado “Plan Cuba”, frente a este constante movimiento de colonos Aprile (1992, p. 318) afirma que “En realidad la movilidad de los migrantes, en gran parte, se debe a la expulsión que padecen bajo los embates de las grandes compañías comerciando con tierras usurpadas”.

De esta manera la relación entre la hacienda, el latifundio y los empresarios nacionales en asocio con extranjeros en la segunda mitad del siglo XIX y principios del siglo XX van a configurar en el Valle del Cauca las condiciones para el surgimiento y consolidación de los ingenios de la mano de la industria agro exportadora y el despegue demográfico a partir del siglo XX.

1.3 Dinámica demográfica

El comportamiento de la población de la región del actual Valle del Cauca al inicio del periodo republicano conservó muchos de los aspectos que la caracterizaron durante la colonia como fue el crecimiento lento y disperso. Los principales núcleos de población permanecieron en los poblados provenientes de la colonia como Buga, Cartago y Palmira ubicados en la margen derecha del río Cauca, bajo la jurisdicción de la provincia de Popayán los cuales junto a Cali no presentaron durante los primeros cincuenta años del siglo XIX un aumento significativo de población. Otro núcleo importante lo conformaron los asentamientos del pacífico sur que como consecuencia de su tradición minera y esclavista configuraron una región en la frontera minera de la cordillera occidental con un número en aumento de población negra (Almario, 2009, p. 89).

Para establecer la dinámica de la población en la región después de la independencia se cuenta con los censos de 1825, 1831, 1843 y 1851; estas cifras no son precisas si tiene en cuenta los constantes cambios territoriales de la primera mitad del siglo XIX en el país, sin embargo, son los únicos datos con los que se cuenta. De acuerdo a las cifras, la población de la provincia de Popayán ver Tabla 2, disminuyó durante el periodo de 1825 a 1851 teniendo

en cuenta que a partir de 1831⁶ se suprimieron los Departamentos y la república quedó dividida en provincias, de manera que Popayán pasó de la categoría de Departamento a Provincia y su territorio redujo su extensión a los cantones de Caloto, Popayán y Almaguer, Cali y Roldanillo, sus antiguos cantones pasaron a formar parte de la provincia de Buenaventura; por su parte los cantones de Buga, Tulúa, Toro y Cartago formaron la recién creada provincia del Cauca en 1835⁷ por la Ley del 26 de mayo ver figura 5 y figura 9. Estos datos explican el decrecimiento poblacional de la provincia de Popayán entre 1825 -1851 debido a la segregación de sus territorios para ser agregados a la provincia de Buenaventura (Cali y Roldanillo) y crear la provincia del Cauca (Buga, Tulúa, Toro y Cartago), esta última fue la que mostró durante el periodo mayor dinamismo respecto al crecimiento de la población.

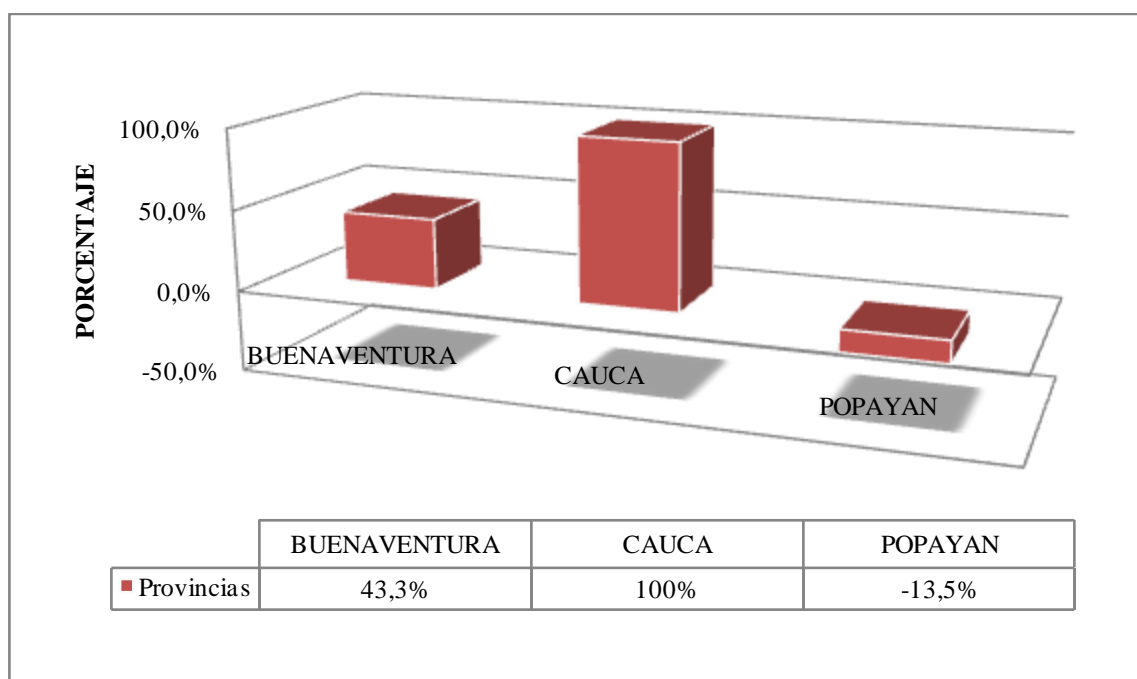
⁶ Según el artículo 1º de la Ley Fundamental del 21 de noviembre de 1831 se formaron las provincias del centro de Colombia en un Estado con el nombre de Nueva Granada y fueron suprimidos los departamentos de la república. La Constitución Nacional de 1843 dividió la república en Provincias, Cantones y Distritos Parroquiales.

Tabla 2
Población de las provincias del Cauca entre 1825 – 1851⁸

	PROVINCIA DE BUENAVENTURA	PROVINCIA DEL CAUCA	PROVINCIA DE POPAYAN	NUEVA GRANADA
CENSO 1825	17.684		87.519	1.299.259
CENSO 1835	31.920	50.420	48.236	1.686.038
CENSO 1851	31.159	70.748	77.105	2.243.730

Fuente: Colombia (1826), Secretaría del Interior y de Justicia, Censo de población de la República de Colombia correspondiente al año de 1825, que presenta el secretario de estado del despacho del interior, Colombia; Lino de Pombo, (1836), Resumen del censo general de la población de la República de la Nueva Granada, 1834, Bogotá, Biblioteca Nacional de Colombia, Fondo Vergara 160.

Figura 9.
Tasa de crecimiento provincias del Cauca 1825 – 1851

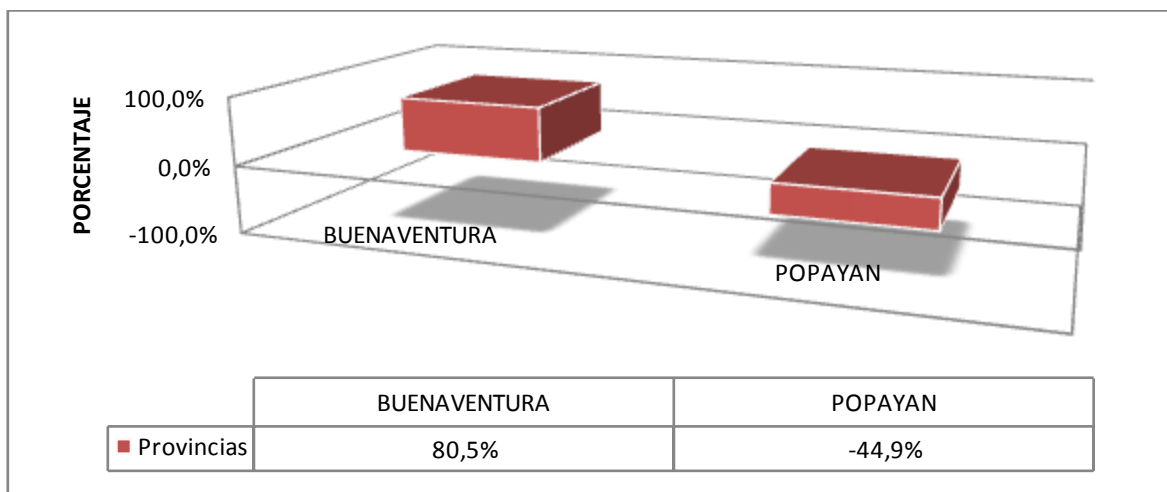


Fuente: Fuente: Colombia (1826), Secretaría del Interior y de Justicia, Censo de población de la República de Colombia correspondiente al año de 1825, que presenta el secretario de estado del despacho del interior, Colombia; Departamento Nacional de Estadística (1875), Anuario General de Estadística de Colombia 1875, Bogotá, Imprenta Medrano Rivas.

De acuerdo al censo de 1825 la República de Colombia contaba con una población de 1.228.259 habitantes de los cuales el 7, 13% correspondían al Departamento de Popayán, cifras que se encontraban por debajo de los Departamentos de Bogotá con un 15, 36%, Cartagena 9,82% y Antioquia 8,49% habitantes respecto al total del país. Con base a los datos de la figura 10, se puede establecer que la población de la provincia de Buenaventura entre los años de 1825 a 1835 paso de 17.684 a 31.929 habitantes con una tasa de crecimiento del 80.5% en el periodo, este crecimiento se puede explicar por la Ley Fundamental del 21 de noviembre de 1831 que a los cantones de Iscuandé, Barbacoas, La Cruz y Raposo, se le adjuntaron los cantones de Cali y Roldanillo aumentando no solo la extensión territorial sino también la población.

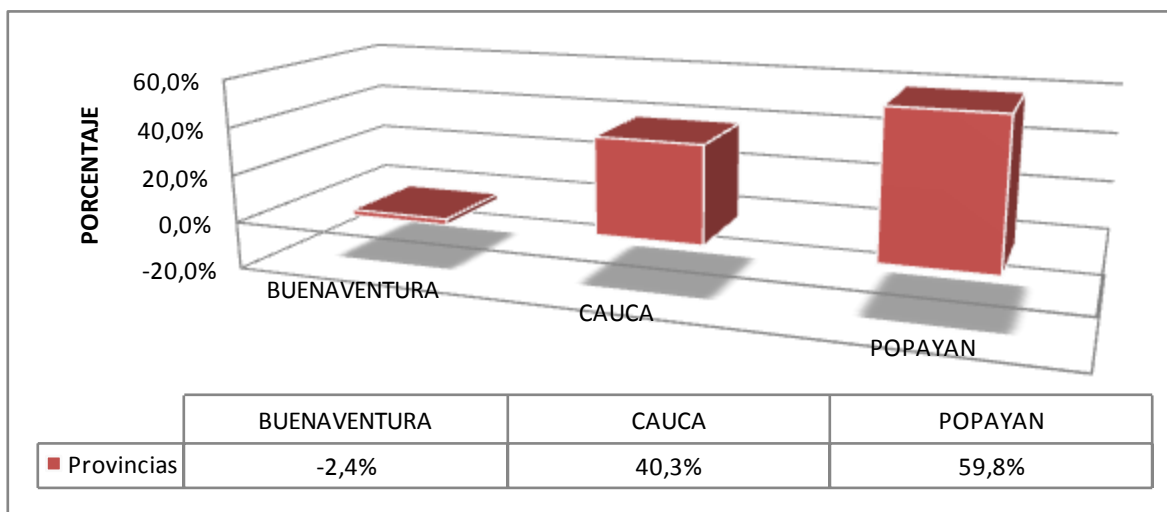
La recién creada provincia del Cauca entre 1835 y 1851 presentó una tasa de crecimiento del 40.3 % en 16 años, si se compara con las provincias de Boyacá, Bogotá y Antioquia que en el mismo periodo tuvieron una tasa de crecimiento de 58,3, 35,4% y 17,0 % respectivamente, se confirma que el Cauca mantuvo en el periodo un crecimiento de población importante. En este mismo sentido, la provincia de Popayán aumentó su tasa de crecimiento, ya que en el periodo de anterior (1825 – 1835) venia en retroceso. Contrario a la Provincia del Cauca y Popayán, la provincia de Buenaventura a pesar de los territorios que le fueron agregados en 1931 disminuyó su población, fenómeno que se puede explicar si se tiene en cuenta que la mayor parte de esta provincia estaba habitada por población negra que con la decadencia de la minería y la eminente abolición de la esclavitud en 1851 se fue dispersando; por otro lado los escasos núcleos de población blanca abandonaron la región ver figura 11.

Figura 10.

Crecimiento de población provincias de Buenaventura y Popayán 1825 – 1835

Fuente: Colombia (1826), Secretaría del Interior y de Justicia, Censo de población de la República de Colombia correspondiente al año de 1825, que presenta el secretario de estado del despacho del interior, Colombia; Lino de Pombo, (1836), Resumen del censo general de la población de la República de la Nueva Granada, 1834, Bogotá, Biblioteca Nacional de Colombia, Fondo Vergara 160.

Figura 11.

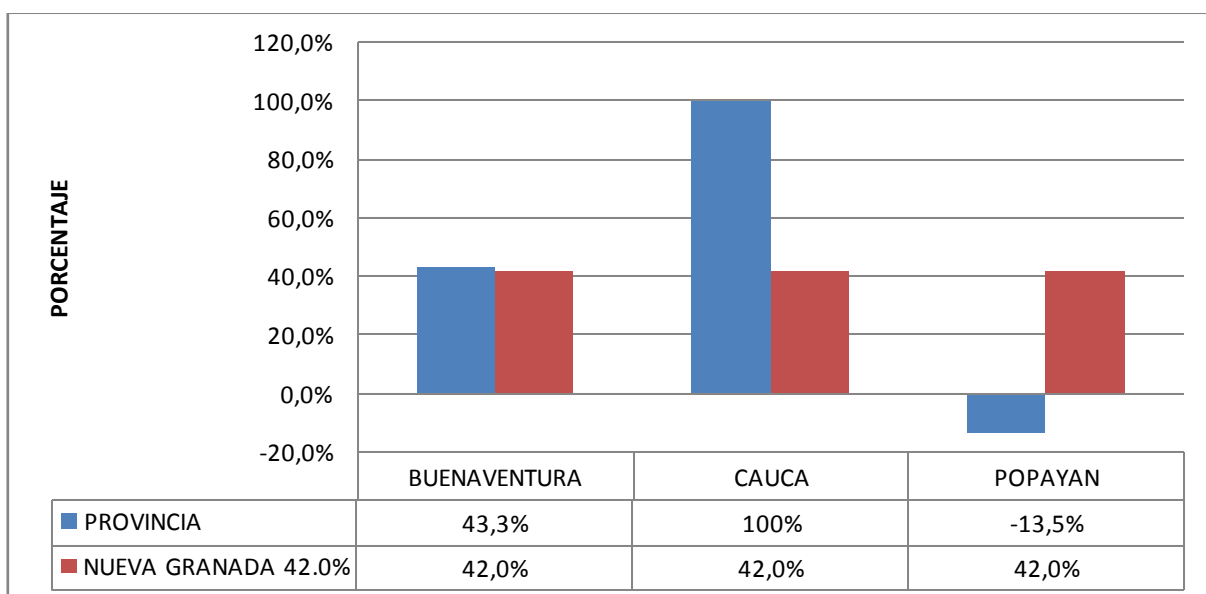
Tasa de crecimiento provincias del Cauca 1835 – 1851.

Fuente: Colombia (1826), Secretaría del Interior y de Justicia, Censo de población de la República de Colombia correspondiente al año de 1825, que presenta el secretario de estado del despacho del interior, Colombia; Departamento Nacional de Estadística (1875), Anuario General de Estadística de Colombia 1875, Bogotá, Imprenta Medrano Rivas.

Si se observa la tasa de crecimiento de población en las provincias entre 1825 y 1851 en las provincias de Buenaventura y Popayán se encuentra por debajo de la tasa de crecimiento en la Nueva Granada que en el periodo fue del 42%. La provincia del Cauca es la que más se acerca a la tasa de crecimiento de la Nueva Granada, ver figura 12.

Figura 12.

Tasa de crecimiento 1825 – 1851 provincias del Cauca y Nueva Granada

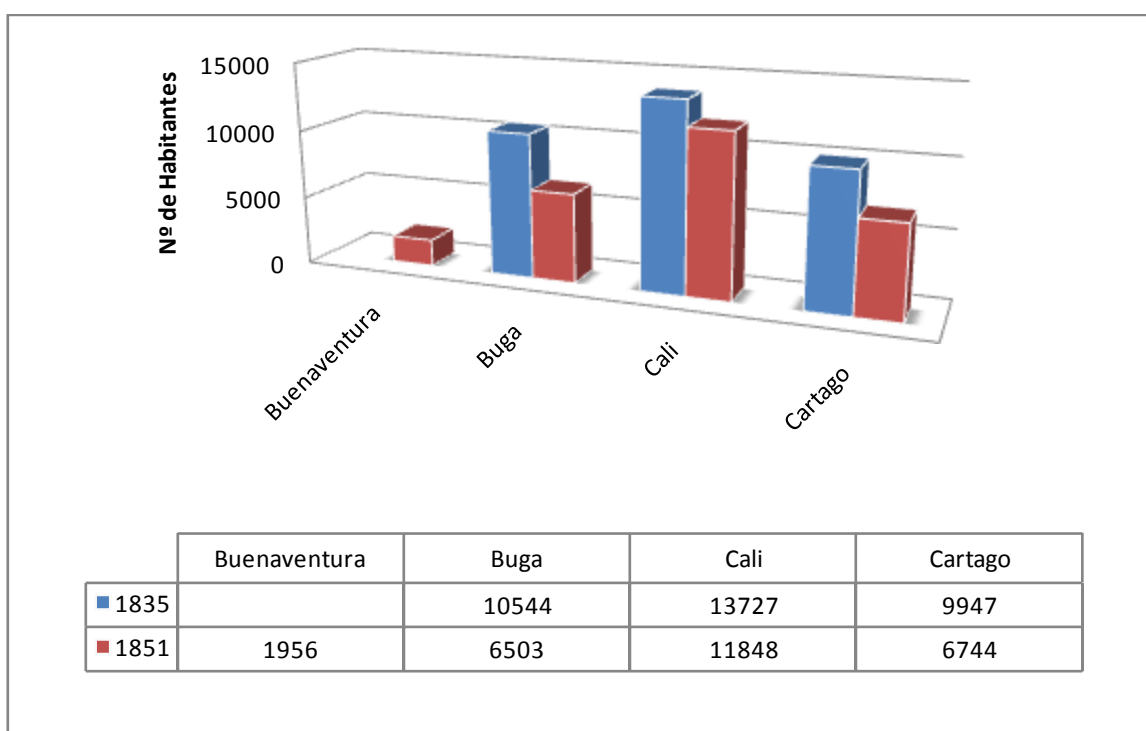


Fuente: Colombia (1826), Secretaría del Interior y de Justicia, Censo de población de la República de Colombia correspondiente al año de 1825, que presenta el secretario de estado del despacho del interior, Colombia; Departamento Nacional de Estadística (1875), Anuario General de Estadística de Colombia 1875, Bogotá, Imprenta Medrano Rivas.

Por su parte, los cantones que después se convertirían en los actuales municipios y ciudades capitales de Departamento como Cali y Buenaventura presentaron unos índices de crecimiento negativos entre 1835 y 1851, este comportamiento de la población también se evidencia en los cantones de Bogotá, Medellín y Tunja con unas tasas de crecimiento de -41,9%, -69,3% y -92,4% en el mismo periodo ver figura 13.

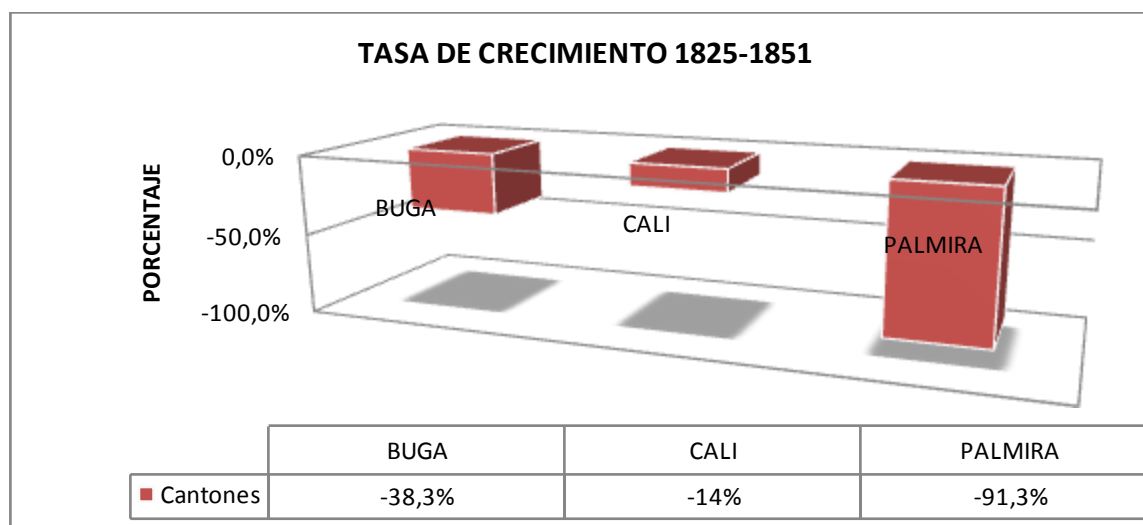
Con base a las cifras, finalmente se puede establecer cómo la dinámica de la población en las provincias del Cauca durante el periodo de 1825 a 1851 estuvo relacionada con las transformaciones territoriales que se realizaron durante este periodo en el que los índices y tasas de crecimiento fluctuaron constantemente, como se aprecia en la figura 14.

Figura 13.
Población cantones 1825 -1835



Fuente: Colombia (1826), Secretaría del Interior y de Justicia, Censo de población de la República de Colombia correspondiente al año de 1825, que presenta el secretario de estado del despacho del interior, Colombia; Lino de Pombo, (1836), Resumen del censo general de la población de la República de la Nueva Granada, 1834, Bogotá, Biblioteca Nacional de Colombia, Fondo Vergara 160.

Figura 14.
Tasa de crecimiento cantones 1825 -1851.



Fuente: Colombia (1826), Secretaría del Interior y de Justicia, Censo de población de la República de Colombia correspondiente al año de 1825, que presenta el secretario de estado del despacho del interior, Colombia; Departamento Nacional de Estadística (1875), Anuario General de Estadística de Colombia 1875, Bogotá, Imprenta Medrano Rivas.

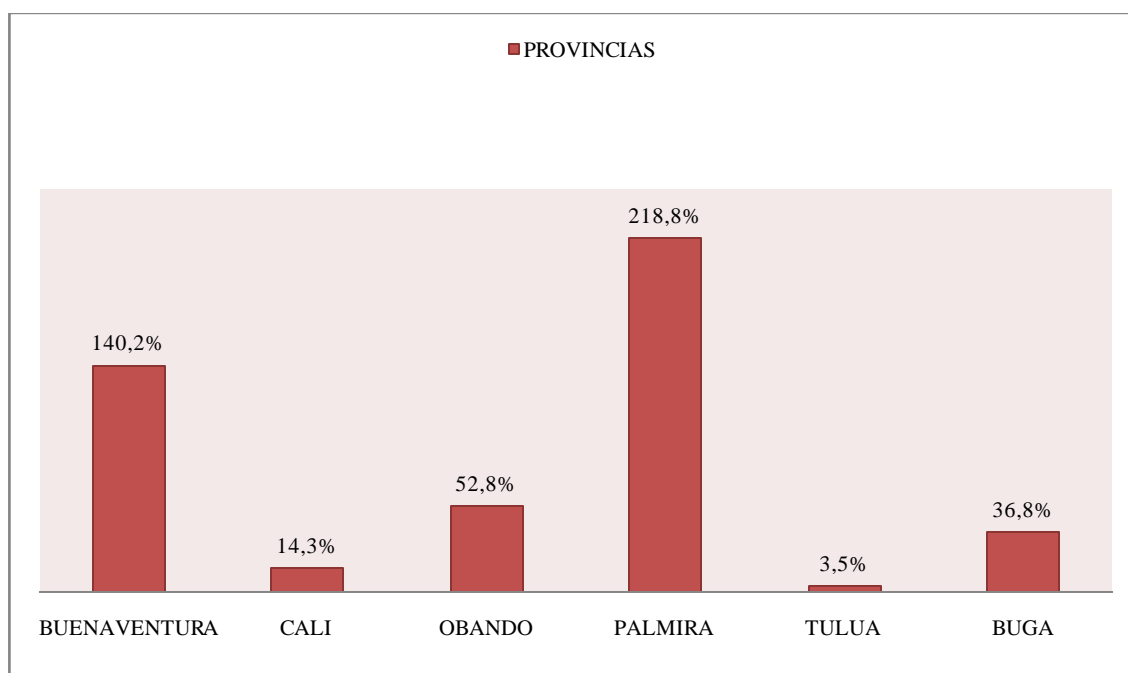
Bajo este panorama a finales del siglo XIX el Valle del Cauca y sus municipios como los conocemos actualmente, no lograban despegar, en especial los poblados ubicados en la margen izquierda del río Cauca. La margen derecha mostraba más dinamismo en sus principales centros urbanos como Cartago, Buga y Palmira, esta última presentó mayor crecimiento demográfico incluso que la misma Cali.

Entre 1851 y 1870 la provincia que menor crecimiento demográfico presentaba era la de Cali (que comprendía los cantones de Jamundí, Juntas, Pavas, Salado, Yotoco, Jumbo, Vijes y su capital Cali) que para 1870 contaba con una población de 22.036 habitantes según el censo de esta fecha y que desde 1851 había crecido en apenas 2.759 habitantes, es decir el 14,3 % como lo muestra la Tabla 8, su capital (Cali) entre los censos de 1851 y 1870 pasó tan solo de 11.848 habitantes en 1851 a 12.743 en 1870 presentando una tasa de crecimiento en casi dos décadas (19 años) de apenas del 7,6 %, cifra que se encuentra muy por debajo de

otras capitales de provincia como Bogotá con 37,9 % y Medellín con 116,4%. En el mismo periodo los municipios de Palmira y Buenaventura triplicaron y duplicaron su población respectivamente así: entre 1851 y 1870 Palmira paso de 7.176 habitantes a 22.877 habitantes con una tasa de crecimiento de 107,4 % y Buenaventura de 1.956 a 3.991 habitantes con una tasa de crecimiento de 104,0 % y un crecimiento anual de 56,5 y 5,5% respectivamente ver figura 15 y tabla 3.

Figura 15.

Tasa de crecimiento población provincias del Cauca 1851 – 1870



Fuente: Departamento Nacional de Estadística (1875), Anuario General de Estadística de Colombia 1875, Bogotá, Imprenta Medrano Rivas.

Tabla 3.
Crecimiento anual de población cantones del Cauca 1851 – 1870.

Crecimiento Anual 1851 – 1870		
CANTONES	% ANUAL	Nº Habitantes por año
Buenaventura	5.5	107.1
Buga	2.9	188.8
Bugalagrande	0.8	17.2
Cali	0.4	47.1
Cartago	0.7	50.1
Jamundí	1.9	34.8
La unión	-2.1	-61.7
Obando	-1.8	-36.8
Pavas	2.7	8.9
Palmira	56.5	596.6
Roldanillo	-1.6	-77.7
Tulúa	-0.1	-5.2
Vijes	-0.2	-2.8
Yotoco	1.4	18.7
Yumbo	1.4	19.8

Fuente: Departamento Nacional de Estadística (1875), Anuario General de Estadística de Colombia 1875, Bogotá, Imprenta Medrano Rivas.

Aprile, (1992, p. 297), señala que el rezago de Cali, futura capital del Departamento del Valle del Cauca durante la mayor parte del siglo XIX está relacionado con su dependencia de la ciudad de Popayán desde el periodo colonial. Esta situación se fue modificando en la medida que Cali fue articulándose con el pacífico a finales del siglo XIX, relegando a Popayán, así, la primera mostró más dinamismo lo cual se evidencia en su población que para 1870 era de 12.743 habitantes respecto a Popayán que tenía 8.485 habitantes y que según los datos del censo de 1835 bajo la misma condición de cantón contaba con 25.975 habitantes. Sin embargo, cabe aclarar que a finales del siglo XIX la mayor parte de la población en la región tenía un carácter rural, situación que está dada por las cifras de 1875 en la que la condición social que mayor número de personas reúne es la de agricultores con 142.779 en contraste con

la de fabricantes 3.449, empleados 673 y comerciantes 216, estas cifras son corroboradas con la distribución geográfica en la región de 1890 – 1905 en la que en un 20% se encuentra en área urbana y en un 80% en la rural (Departamento Nacional de Estadística, 1875, p. 34 – 35).

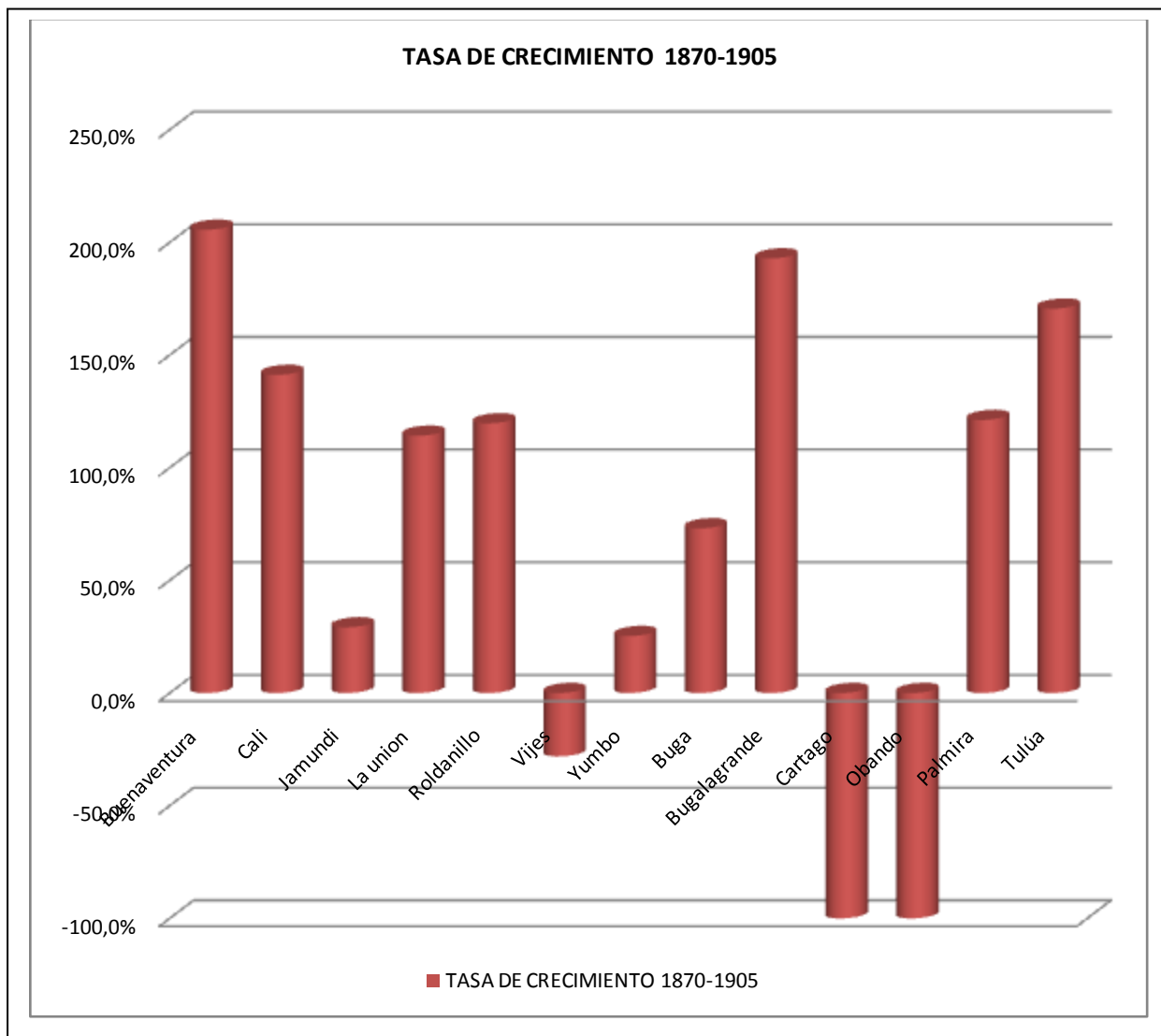
A partir de los datos, desde la década del setenta del siglo XIX y comienzos del siglo XX se evidencia un cambio en la dinámica de la población en el Valle del Cauca y la consolidación de Cali como la capital de la región que tardó más de medio siglo en duplicar y casi triplicar su población con un crecimiento anual del 1.1% en relación con otros municipios como Palmira, Buenaventura y Buga que tan solo tardaron un par de décadas (1851 – 1870) como se aprecia en la figura 16 y tabla 4. En el periodo entre 1870 y 1905 Buenaventura y Palmira mantienen una tasa de crecimiento por encima del 100%, otros municipios como Bugalagrande, Tulúa, Cali, La unión, Pavas y Buga tan solo en este periodo de tiempo superaron el 100% de tasa de crecimiento demográfico ver Tabla 10 y 11 . Es así como Palmira a pesar de no ser la capital de la región mostró un crecimiento de población más acelerado que el de Cali hasta finales del siglo XIX con una tasa de crecimiento en 54 años de 96,1 % y un crecimiento anual de 1.8 %. De acuerdo a Raymond Crist la razón por la cual Palmira sobrepasó en tasa de crecimiento demográfico a los cantones y después municipios de la región se debe a la ubicación de Palmira en el llamado “Gran Plan” correspondiente a la hacienda “Llanogrande” que durante la colonia fue controlada por los jesuitas y a partir de su expropiación en 1767 fue un lugar libre para el crecimiento y establecimiento de población. (Crist, 1952)

Si se compara la tasa de crecimiento de la ciudad de Cali 61,4 % con otras ciudades como Bogotá 70,4 % y Medellín 74,5 %, durante la segunda mitad del siglo XIX y algunos

años del siglo XX (1851 – 1905) se observa que la tasa de crecimiento de Cali fue menor. Sin embargo, es importante anotar que entre 1870 y 1905 Cali y Bogotá presentaron unas las tasas de crecimiento más altas en el periodo 141% y 144,6% respectivamente. Cali pasó de 12.743 en 1870 a 30.740 en 1905 y Bogotá paso de 40.883 en 1870 a los 100.000 habitantes en 1905.

Este incremento poblacional a finales del siglo XIX se debe en gran medida a la llegada de colonos expulsados de grandes haciendas como lo expone (Crist, 1952; Aprile; 1992; Almario, 1990) a poblados como los de Palmira, Tulúa y Buga, por su parte las personas que iniciaron el poblamiento de las laderas de montaña de acuerdo a (Crist, 1954) encontraron condiciones de vida más saludables reduciendo la tasa de mortalidad, en este tipo de poblamiento la “colonización antioqueña” jugó un papel importante no solo en la fundación y consolidación de poblados sino también en el incremento de las tasas de población, como se verá más adelante.

Figura 16.
Tasa de crecimiento municipios del Cauca 1870 – 1905.



Fuente: Departamento Nacional de Estadística (1875), Anuario General de Estadística de Colombia 1875, Bogotá, Imprenta Medrano Rivas; Colombia (1917), Dirección General de Estadística. «Resultados del Censo de Población levantado en Colombia en el año de 1905. No. 1185, Bogotá.

Tabla 4.
Crecimiento anual y tasa de crecimiento de 1870 a 1905 de los municipios del Cauca

MUNICIPIOS	1870-1905			1851-1905		
	%ANUAL	Nº Habitantes	%35 Años	%ANUAL	Nº Habitantes	%54 Años
Buenaventura	5.9	234.4	205.6	1.6	189.6	83.96
Buga	2.1	210.7	73.1	1.2	203.0	62.77
Bugalagrande	5.5	133.6	192.9	1.3	92.6	70.45
Cali	4.0	514.2	141.2	1.1	349.9	61.46
Jamundi	0.8	21.0	29.2	0.8	25.9	42.94
La unión	3.3	56.0	114.2	0.4	14.6	21.41
Pabas	2.4	12.2	85.7	1.2	11.0	64.46
Palmira	3.5	429.0	121.2	1.8	488.0	96.15
Roldanillo	3.4	113.7	119.7	0.6	46.4	34.28
Tulúa	4.9	207.3	170.6	1.2	132.6	62.19
Vijes	-0.8	-8.9	-28.1	-0.9	-6.8	-45.91
Yotoco	1.4	24.3	50.3	0.9	22.3	47.44
Yumbo	0.7	12.7	25.3	0.7	15.2	37.37

Fuente: Departamento Nacional de Estadística (1875), Anuario General de Estadística de Colombia 1875, Bogotá, Imprenta Medrano Rivas; Colombia (1917), Dirección General de Estadística. «Resultados del Censo de Población levantado en Colombia en el año de 1905. No. 1185, Bogotá.

Durante las primeras décadas del siglo XX la dinámica demográfica en el Valle del Cauca va a presentar cambios importantes, el despegue de la agricultura comercial en la región, el inicio de la industria azucarera, políticas públicas que fomentaron la construcción del ferrocarril, carreteras que acercaron la región con el pacífico y la erección del Departamento del Valle del Cauca en 1910, fueron aspectos que incidieron directamente en la

movilidad, concentración y crecimiento de la población en la región. Así se superó el lento y mínimo crecimiento demográfico en la región durante la mayor parte del siglo XIX.

Tabla 5.
Tasa de crecimiento principales municipios del Valle del Cauca 1912-1918

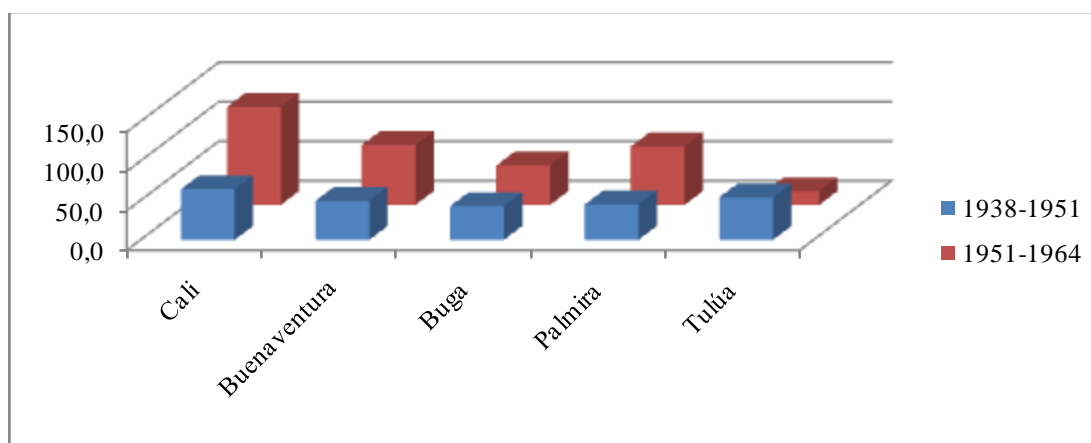
	Diferencia	%ANUAL	Nº Habitantes	% 6Años
Cali	17778	10,7	2963,0	64,1
Buenaventura	2351	6,1	391,8	36,3
Buga	1983	2,9	330,5	17,1
Bugalagrande	1452	5,2	242,0	31,1
Candelaria	1330	2,5	221,7	14,9
Cartago	2622	2,3	437,0	14,1
Cerrito	852	2,3	142,0	13,5
Dagua	523	1,4	87,2	8,3
Florida	1064	4,4	177,3	26,4
Guacarí	805	2,1	134,2	12,5
Jamundí	1588	5,0	264,7	30,2
La Victoria	565	1,7	94,2	10,3
Palmira	2720	1,9	453,3	11,2
Pavaso La cumbre	1972	11,6	328,7	69,5
Pradera	-3006	-5,3	-501,0	-32,1
Roldanillo	1	0,0	0,2	0,0
Toro	456	1,9	76,0	11,5
Tulúa	4449	6,8	741,5	41,1
Versalles	1315	4,9	219,2	29,5
Vijes	34499	272,0	5749,8	1631,9
Yotoco	2008	8,6	334,7	51,3
Yumbo	-746	-2,9	-124,3	-17,3
Zarzal	-2108	-5,6	-351,3	-33,3

Fuente: Colombia (1912), Censo General de la República de Colombia, levantado el 5 de marzo de 1912, Bogotá, Imprenta Nacional; Colombia (1924), Departamento de Contraloría – Dirección General de estadística, Censo de Población de la República de Colombia, 1918, Bogotá, Imprenta Nacional.

Entre 1912 y 1951 cuando ya el Valle del Cauca había logrado la jurisdicción de departamento sus principales poblaciones: Cali, Buga, Palmira, Tulúa y Buenaventura presentaron altos índices de crecimiento, para el final del periodo Cali y Tulúa duplicaron su población respecto a la del año de 1938 ver tabla 5 y figura 17.

Figura 17.

Tasa de crecimiento principales municipios del Valle del cauca 1951 -1964



Fuente: Colombia (1942), Contraloría General de la República, Censo General de población 5 de julio de 1938, del Valle del Cauca, Bogotá, Imprenta nacional; Departamento Nacional de Estadística(1951), Censo de Población 1951: Departamento del valle del Cauca, Bogotá; Departamento Nacional del Estadística (1969),Población del país según el censo de 1964, estimada a 15 de julio de 1968, Bogotá.

Desde que el Valle del Cauca se convirtió en Departamento su crecimiento demográfico se encontró por encima del ritmo de crecimiento del país. En el periodo intercensal 1938 -1951 la región presentó la mayor tasa de crecimiento respecto al total el país superando a los departamentos de Antioquia y Cundinamarca como se ve en la tabla 6.

Tabla 6.
Tasa de crecimiento y crecimiento anual 1912 - 1964

PERIODO INTERCENSAL	PAIS		ANTIOQUIA		CUNDINAMARCA		VALLE DEL CAUCA	
	% ANUAL	TASA CRECIMIENTO	% ANUAL	TASA CRECIMIENTO	% ANUAL	TASA CRECIMIENTO	% ANUAL	TASA CRECIMIENTO
1912 1918	1,2	7,0	1,9	11,1	2,3	13,7	4,2	25,1
1918 1928	1,5	14,5	2,2	21,5	1,5	14,5	3,9	39,4
1928 1938	1,5	2,2	1,5	3,9	14,5	21,5	3,9	39,4
1938 1951	1,9	24,6	1,9	24,3	2,1	27,7	3,4	44,6
1951 1964	4,0	51,4	4,4	57,8	5,7	73,6	4,4	56,6

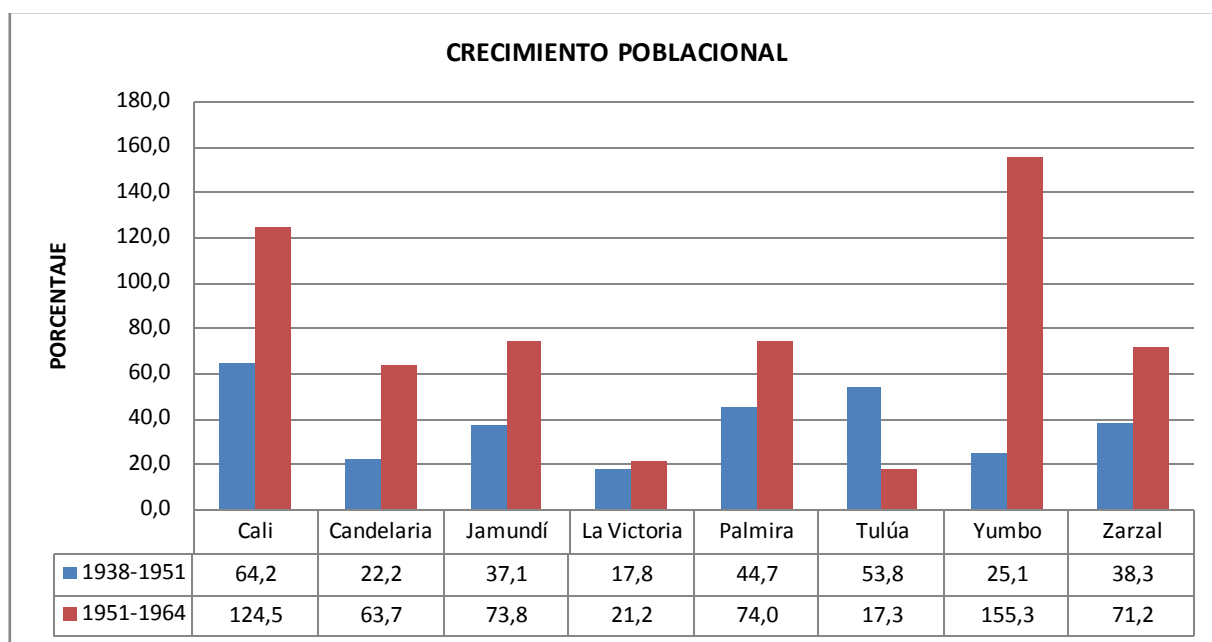
Fuente: Colombia (1912), Censo General de la República de Colombia, levantado el 5 de marzo de 1912, Bogotá, Imprenta Nacional; Colombia (1924), Departamento de Contraloría – Dirección General de estadística, Censo de Población de la República de Colombia, 1918, Bogotá, Imprenta Nacional; Colombia, (1930), Contraloría General de la República, Memorias y cuadros del Censo de 1928, Bogotá, Librería Nueva; Colombia (1942), Contraloría General de la República, Censo General de población 5 de julio de 1938, del Valle del Cauca, Bogotá, Imprenta nacional; Departamento Nacional de Estadística(1951), Censo de Población 1951: Departamento del valle del Cauca, Bogotá; Departamento Nacional del Estadística (1969), Población del país según el censo de 1964, estimada a 15 de julio de 1968, Bogotá.

El periodo de la violencia fue uno de los factores que aceleró el crecimiento demográfico y modificó los patrones de localización pues se abandonan las zonas rurales para asentarse en los núcleos urbanos. En algunos municipios y ciudades del Valle del Cauca entre 1947 y 1965, según Aprile “...con la política de “sangre y fuego” se despoblaron sistemáticamente todos los caseríos y aldeas surgidos de la colonización popular de vertientes y se vaciaron extensas zonas rurales, mientras el corredor central y su cadena de centros se hinchaban, bajo el impacto de los éxodos procedentes de la laderas” (1992, p. 680). Esta migración del campo hacia la ciudad se evidenció en la dinámica demográfica de los principales corredores del departamento que en el periodo duplicaron su población como Cali

y Yumbo ver figura 18. A partir de los datos se puede establecer cómo la población se fue concentrando en la capital del departamento y los municipios cercanos.

Figura 18.

Tasa de crecimiento demográfico de los principales corredores del Departamento del Valle del Cauca 1938- 1964



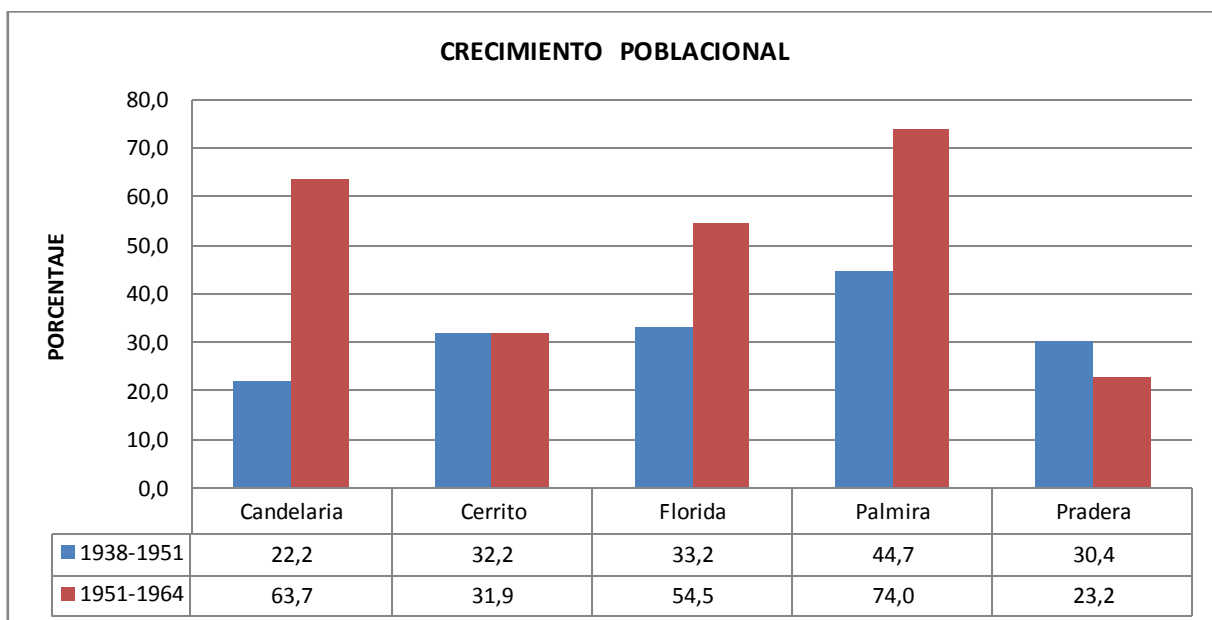
Fuente: Colombia (1942), Contraloría General de la República, Censo General de población 5 de julio de 1938, del Valle del Cauca, Bogotá, Imprenta nacional; Departamento Nacional de Estadística(1951), Censo de Población 1951: Departamento del valle del Cauca, Bogotá; Departamento Nacional del Estadística (1969),Población del país según el censo de 1964, estimada a 15 de julio de 1968, Bogotá.

Es de esta manera como en la década de los cincuenta y sesenta al Valle del Cauca es uno de los departamentos con mayor concentración urbana y el consecuente aumento de la población urbana en detrimento de la población rural. Otro factor importante en esta concentración urbana es el avance la agroindustria en las zonas de Cerrito, Pradera, Florida, Candelaria y Palmira que con el bloqueo a Cuba en 1959 iniciaron su periodo de máximo

desarrollo industrial azucarero y agrícola generando un nuevo tipo de núcleo: “el pueblo campamento de ingenio” (Aprile, 1992, p, 683). Ver figura 19.

Figura 19.

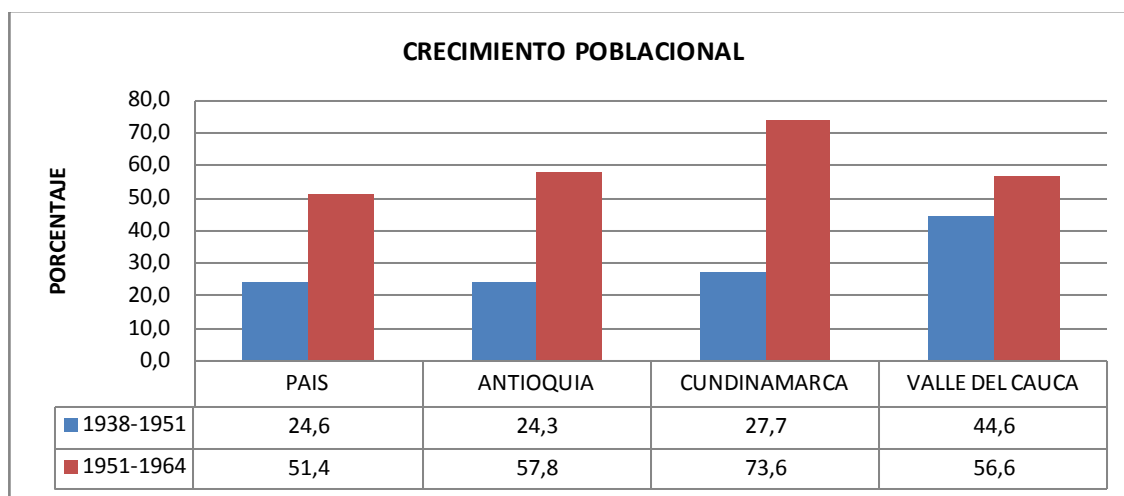
Tasa de crecimiento demográfico en poblaciones del Valle del Cauca con presencia de ingenios 1938 – 1964



Fuente: Colombia (1942), Contraloría General de la República, Censo General de población 5 de julio de 1938, del Valle del Cauca, Bogotá, Imprenta nacional; Departamento Nacional de Estadística(1951), Censo de Población 1951: Departamento del valle del Cauca, Bogotá; Departamento Nacional del Estadística (1969),Población del país según el censo de 1964, estimada a 15 de julio de 1968, Bogotá.

Como se aprecia en los datos la concentración urbana de la población se localizó en el plan en detrimento de la montaña “desde arriba hacia abajo”. Pero el notable crecimiento de la población en la región desde finales de la década del 30 no fue un fenómeno exclusivo del Valle del Cauca, para 1951 el país ya había duplicado la población con la que inició el siglo, departamentos como Antioquia y Cundinamarca presentaron un ritmo alto en las tasas de crecimiento, incluso por encima del país junto con el Valle, particularmente en el periodo entre 1951 – 1964, ver figura 20.

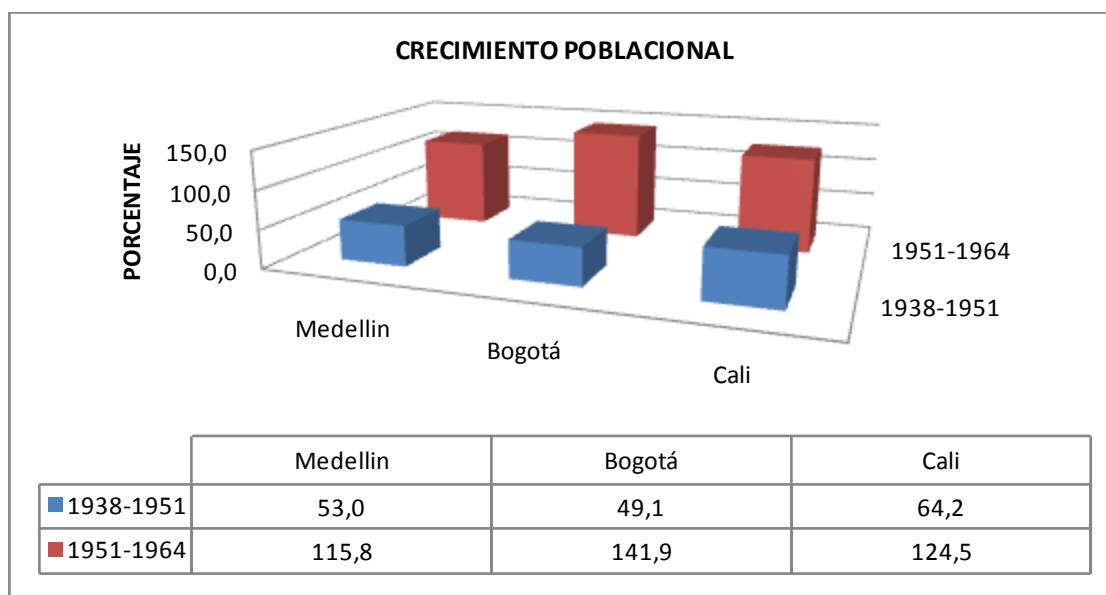
Figura 20.

Departamentos con mayor tasa de crecimiento demográfico en el país 1938 - 1951

Fuente: Colombia (1942), Contraloría General de la República, Censo General de población 5 de julio de 1938, del Valle del Cauca, Bogotá, Imprenta nacional; Departamento Nacional de Estadística(1951), Censo de Población 1951: Departamento del valle del Cauca, Bogotá; Departamento Nacional del Estadística (1969),Población del país según el censo de 1964, estimada a 15 de julio de 1968, Bogotá.

De la mano de la configuración regional de los departamentos se fueron consolidando las principales ciudades del país y la metropolización de éstas, como lo es el caso de Bogotá, Medellín y Cali quienes se convirtieron en las receptoras de migrantes en busca de oportunidades de trabajo y vida en las que las colonizaciones populares espontaneas generalmente de forma ilegal y clandestina dejaron su impronta. Estas ciudades en medio siglo duplicaron su población, Cali superó a Medellín ver figura 21.

Figura 21.

Tasa de crecimiento principales ciudades del país 1938 – 1964

Fuente: Colombia (1942), Contraloría General de la República, Censo General de población 5 de julio de 1938, del Valle del Cauca, Bogotá, Imprenta nacional; Departamento Nacional de Estadística(1951), Censo de Población 1951: Departamento del valle del Cauca, Bogotá; Departamento Nacional del Estadística (1969),Población del país según el censo de 1964, estimada a 15 de julio de 1968, Bogotá.

El paso de Cali de aldea a comienzos de siglo a una de las ciudades capital más importantes del país en la década del 60 influyó para que municipios como Candelaria, Jamundí y Yumbo duplicaran su población en nueve años convirtiéndose en el centro de llegada de migrantes. “Así se vislumbraba la formación de una región urbana multifocal” una extensión industrial comunicada por las vías entre Cali y Yumbo (Aprile, 1992 p. 699)

La dinámica demográfica en crecimiento de las ciudades más importantes del Valle del Cauca es un reflejo de las importantes transformaciones económicas, sociales y espaciales que dieron en la región durante la segunda mitad del siglo XX y que se abordaran a continuación. Frente a este aspecto la consolidación de la agroindustria, de poblados y de la producción para el mercado interno y externo se vio favorecida por el mejoramiento de las comunicaciones entre el Valle y el Pacífico como se analizará en los siguientes capítulos.

CAPITULO DOS

La agroindustria y Cali, el nuevo centro regional

El inicio del siglo XX para el Valle del Cauca aún bajo la jurisdicción del departamento del Cauca, no fue el comienzo del anhelado despegue. El río Cauca aun era un obstáculo geográfico para la integración de los poblados ubicados en la margen derecha e izquierda de este, al no existir en la región la infraestructura de puentes, vías de comunicación y recursos económicos y tecnológicos que comunicaran las dos bandas que dividía el río. La permanencia del aislamiento geográfico tiene relación con el crecimiento urbano y demográfico precario como sucedía en la mayor parte de las ciudades del país, recordemos que Bogotá para 1905 contaba apenas con 100.000 habitantes y Cali con 30.740 habitantes. Muchos de los problemas heredados del siglo XIX todavía no se habían resuelto. Es hasta la segunda década del XX, cuando la región bajo la jurisdicción territorial de departamento del Valle del Cauca avanza hacia la economía azucarera para la producción externa, supera en crecimiento demográfico a ciudades como Medellín y Barranquilla y alcanza uno de los niveles más altos de urbanización en el país en la década del 50. Factores internos y externos dieron forma a la región.

2.1 Reactivación de las haciendas y creación de nuevos poblados

Como ya se había expresado desde finales del siglo XVIII como resultado de la decadencia de la minería en el Pacífico la hacienda también lo hizo y fue dedicada exclusivamente a la ganadería extensiva debido a la poca de mano de obra que demandaba hasta mediados del siglo XIX. A lo anterior se le sumaron las guerra civiles que afectaron la región, que no permitieron mantener de manera estable mano de obra generando en los propietarios de las grandes haciendas la aversión por invertir en empresas agrarias, aspecto que desvalorizó el valor de la tierra. Con la abolición de la esclavitud en 1851 se da un giro en la dinámica de las haciendas expresado en su reactivación económica, rompiendo con la forma como se habían venido desempeñando en la colonia (Rojas, 1983).

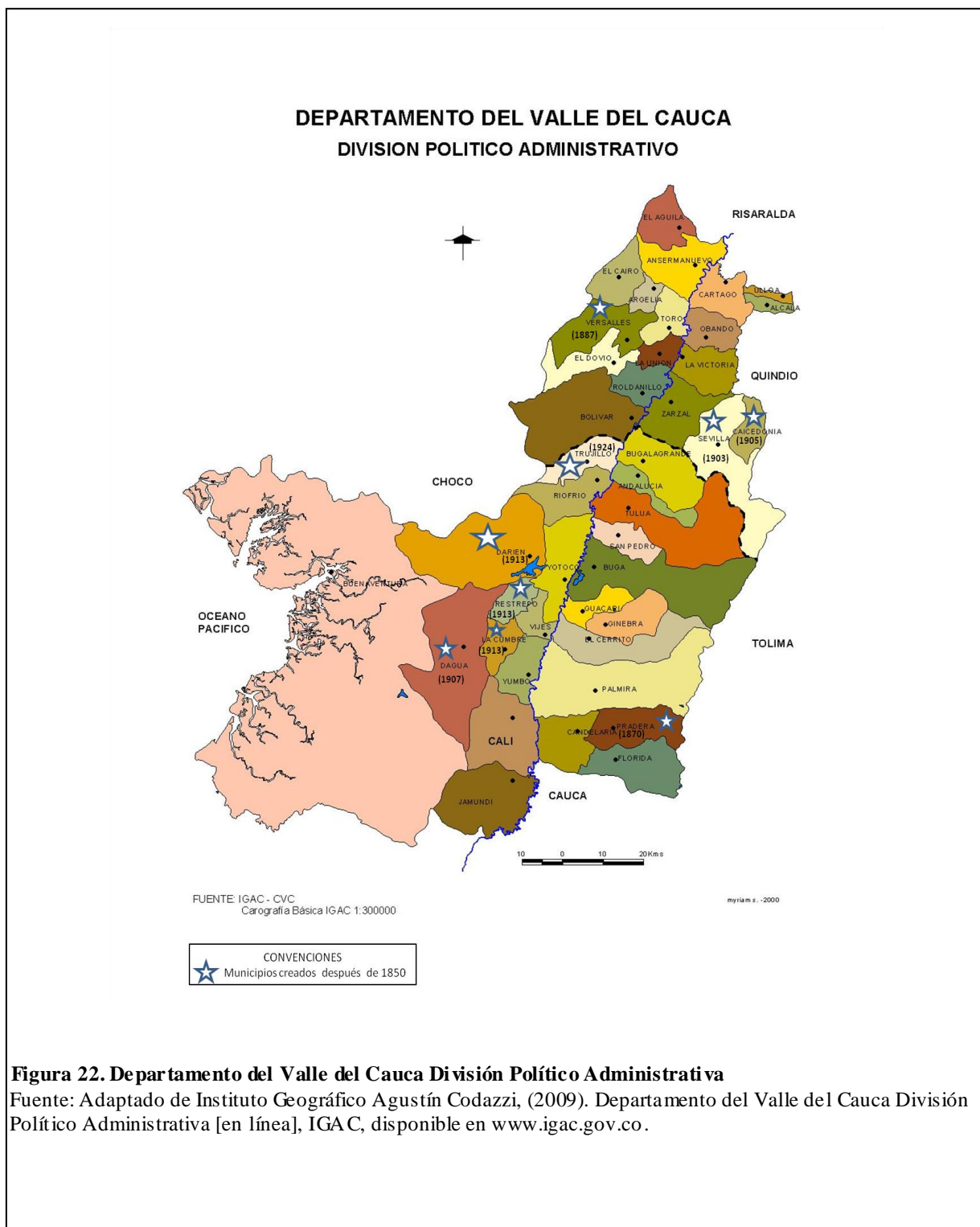
La diversificación de la producción de la mano con la ganadería tradicional y la producción de caña y su transformación en azúcar a partir de 1860 van ser aspectos importantes en la reactivación de la hacienda. Dentro de la producción y transformación de la caña en azúcar el papel innovador lo adquirió el ingenio “La Manuelita”, de propiedad del inmigrante ruso norteamericano James Eder quien además incentivó la siembra de cafetos los cuales prosperaron en inmediaciones de Palmira y Pradera, el tabaco de Palmira exportado por este mismo personaje y en el sur de la región Miranda, Puerto Tejada, caloto, Corinto, Santander la producción de Cacao. (Rojas, 1983, p. 18)

Pero ¿Qué pasó con la población que a partir de 1851 dejó su condición de esclavos para ser “libres”? Aprile, en su estudio sobre la colonización en el Valle del Cauca afirma que con la manumisión se dio un cambio en los patrones de los asentamientos y población ahora libre, que además generó conflictos entre hacendado manumiso sin tierras. En estas nuevas

relaciones los empresarios y extranjeros de nuevo tienen un papel importante (1992). Por su parte, el control sobre la tierra, la legalidad de los asentamientos y los intereses de los empresarios van a ser los elementos que van a configurar la consolidación de los poblados ya existentes sobre las partes planas del valle como Buga, Cartago y Cali y el surgimiento de nuevos poblados generalmente sobre la margen izquierda del río Cauca en zonas de piedemonte y laderas Versailles (1887), Sevilla (1903), Caicedonia (1905), Darién (1913), Restrepo (1913) y Trujillo (1924) ver figura 22.

El tipo de poblamiento que se da en el Valle del Cauca a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX de acuerdo con Almario “corresponde a dos fenómenos de poblamiento diferentes en origen, dirección, composición y aspiraciones socioeconómicas” (1990, p. 63). El primer fenómeno, “colonización interior”, realizada por pobladores “vallecaucanos” sobre territorios tradicionalmente ocupados por la sociedad regional (negra, mulata y mestiza) de las dos bandas del río Cauca, particularmente sobre las áreas del sur en la banda oriental y en el andén del Pacífico. Y el segundo fenómeno más conocido como “Colonización antioqueña” sobre las zonas de vertiente de la banda izquierda como se aprecia en la figura 23.

en dos bandas sino que también fue un obstáculo geográfico para la integración de la región, aun a comienzos del siglo XX en el que no existía control del cauce del río Cauca y puentes estables. Almario identifica como causas de esta dificultad a los problemas económicos heredados del siglo pasado y al aspecto tecnológico (1990). Sin embargo, el aislamiento geográfico, social y cultural entre las dos bandas no frenó la reactivación de antiguas poblaciones y la creación de nuevos poblados.



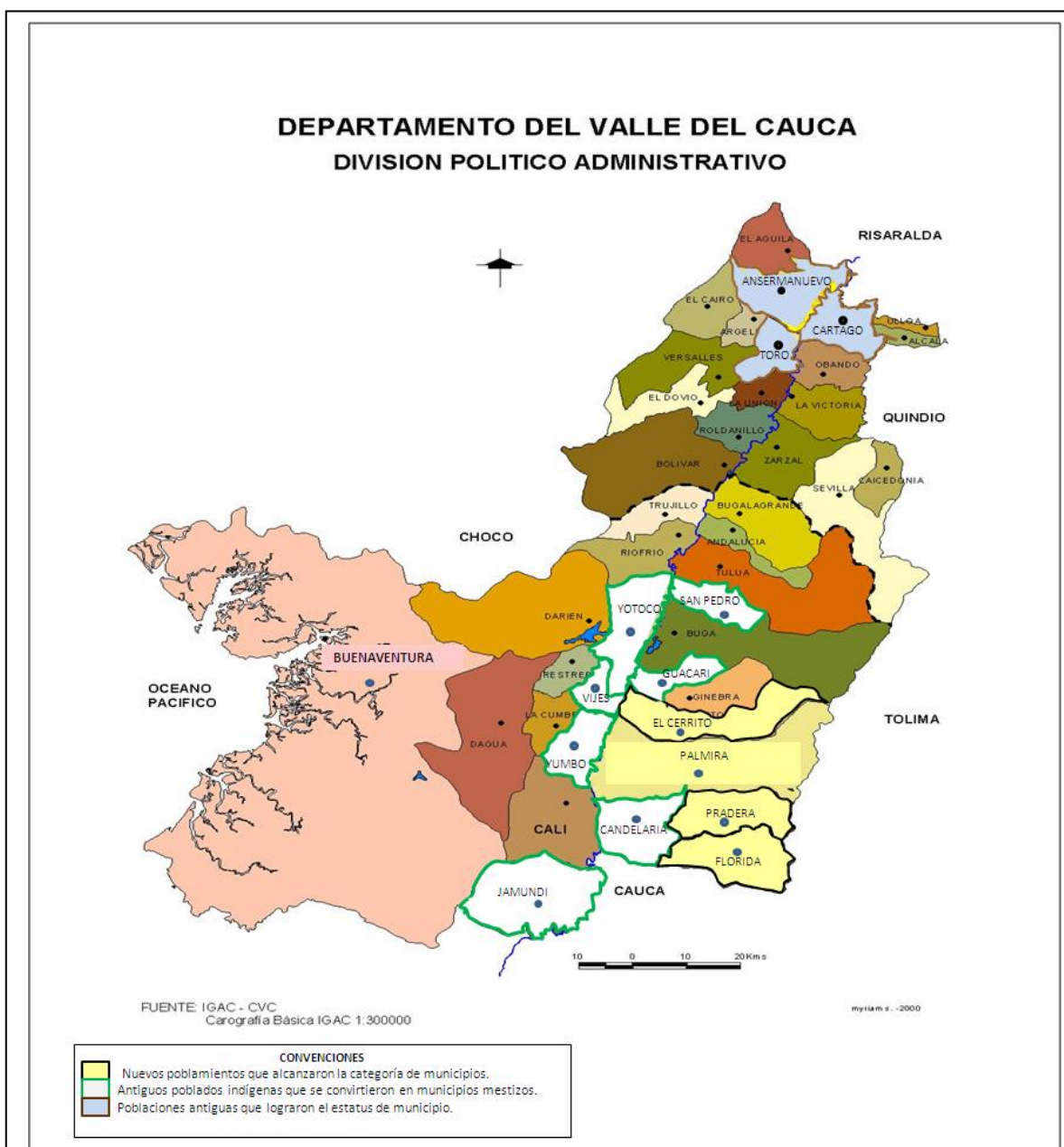


Figura 23. Tipo de poblaciones después de la segunda mitad del siglo XIX

Fuente: Adaptado de Instituto Geográfico Agustín Codazzi, (2009). Departamento del Valle del Cauca División Política Administrativa [en línea], IGAC, disponible en www.igac.gov.co.

a. Colonización interior y colonización antioqueña

La región del Valle del Cauca desde épocas coloniales fue el corredor entre el norte y el sur del país, sobre el eje de la margen derecha de río Cauca que comunicaba a Popayán con el Valle (Buga) hasta Cartago y a este con el resto del Viejo Caldas. Por esta razón, las poblaciones sobre la margen oriental como Palmira, Buga y Tulúa, después de la independencia mantuvieron su importancia. El río Cauca, no solo dividió a la región del Valle Las características que adquirió el poblamiento vallecaucano durante la segunda mitad del siglo XIX según Almario (1990, p. 56) son las siguientes: Poblaciones antiguas que lograron el status de municipio (Toro, Cartago y Anserma); antiguos poblados indígenas que se convirtieron en municipios mestizos (Candelaria, San Pedro, Vijes, Yumbo, Yotoco, Jamundí, Guacarí); nuevos poblamientos, que crecen de forma significativa alcanzando la categoría de municipios ubicados en el valle geográfico en las zonas de las antiguas haciendas que después formarán el epicentro azucarero (Palmira, El Cerrito, Guacarí, Pradera Florida y Puerto Tejada) y las poblaciones dispersas y despobladas del Pacífico a excepción de Buenaventura.

Dentro de los nuevos poblamientos que alcanzaron la categoría de municipios, la crisis de las haciendas y del sistema esclavista son dos elementos importantes dentro del proceso de ocupación de terrenos que posteriormente se convertirían en municipios pues alentaron a cimarrones, libertos y manumisos a sistémicas iniciativas para avanzar sobre las tierras abandonadas por las haciendas ganaderas. (Almario, 1990, p. 65; Aprile, 1992). Es así como consecuencia de la abolición de la esclavitud se da la creación de un sector de campesinos parceleros, particularmente Cartago y Cerrito, donde se presenta una colonización parcelera a las orillas del río Cauca correspondiente a las antiguas haciendas esclavistas.

En el sur del Valle “Los manumisos, expropiaron a sus antiguos amos y surgen numerosas colonias agrícolas “comuneras”, de las cuales nacen más tarde varios poblados” como una continuación de la tradición cimarrona del siglo XVII (Aprile, 1992, p.300). Poblados como los de Padilla, Puerto Tejada (1897) y Villarrica fueron inicialmente colonizados por campesinos negros quienes producían tabaco, cacao, maíz plátano y café sobre los cuales las autoridades del Cauca encausaron sus intereses fundando sus pueblos.

Estos poblados tienen en común que se formaron a partir de una rebeldía de (cimarrones, palanqueros, manumisos) y constituyen la culminación de un proceso agrario, estos poblados más que a participar del mercado obedecen a la supervivencia. Así, “la intervención estatal y la fundación legalizada actúa para neutralizar la inconformidad social” (Aprile, 1992, p. 311). Esta inconformidad amenazaba la estabilidad del latifundio y por consiguiente los intereses de los terratenientes, situación que requirió de la intervención estatal en la fundación y legalización de poblados que a su vez se convirtió en un medio para captar ideológicamente al campesinado en la obtención de votos. Sin embargo, en estos poblados la situación cambió a partir de la primera década del siglo XX con la introducción de agricultura comercial y las de empresas comerciales que convirtieron las tierras dedicadas a la subsistencia familiar en haciendas ganaderas, conduciendo a Puerto Tejada al hacinamiento y a la formación de pueblos de jornaleros sin tierras como el caso de Padilla y Villarrica.

En cuanto a las dos bandas, en la margen derecha, la expropiación de los latifundios del clero impactó la zona del Cerrito – Palmira (“Llano Grande”) que aprovecharon los comerciantes de Palmira y Cali para apropiarse de las tierras donde posteriormente surgen grandes plantaciones de caña de azúcar. La zona de Palmira sobre la “otra banda” durante todo el siglo XIX, fue el espacio de disputa entre Cali y Buga por su influencia,

particularmente la región del norte que corresponde a Anaimé por la presencia de prosperas haciendas azucareras y ganaderas, con poblaciones de pequeños y medianos propietarios cultivadores de tabaco. Sin embargo, desde la Independencia, Cali le ofreció representación en su cabildo y apoyó los intereses autonomistas de la Villa de Palmira (Llanogrande), Tulúa y Roldanillo para atraer a los hacendados de la otra banda. Estableciendo con la otra banda (Palmira) relaciones comerciales, políticas y culturales a lo largo del siglo XIX (Almario, 1990).

Por su parte las poblaciones del área del Pacífico durante el periodo republicano tuvieron un poblamiento autónomo, disperso y periférico respecto a la nación. A partir de 1920 los puertos de Túmaco y Buenaventura atrajeron población al desarrollarse y consolidarse el Puerto de Buenaventura, sin integrarse a la nación y convirtiéndose en una frontera económica y demográfica (Almario, 1990, p. 97)

La influencia de la colonización antioqueña fue un aspecto importante en la reactivación y creación de poblados, a pesar de que la configuración de las colindantes regiones de Antioquia y el Valle del Cauca presentaron procesos bien diferenciados sin que cada una dejara de reconocer la importancia de su vecina. Para el caso de Antioquia, el Valle representaba una frontera avanzada ideal para el desarrollo agrícola y comercial, para los caucanos la frontera con el Viejo Caldas mantenía la delimitación de una jurisdicción territorial proveniente de la colonia que debía permanecer, de manera que con la refundación de la antigua Cartago hoy Pereira en 1863 se quería mantener la frontera y frenar el avance de los antioqueños (Almario, 1990, p. 129).

La influencia de Manizales desde su fundación en 1848 fue importante para las regiones del sur como el Cauca y el Valle, el avance de sus colonos facilitó nuevas rutas como la del Ruiz con dirección al oriente que conducía a Mariquita y Bogotá, siendo el río Magdalena el medio por el cual se llevaba todo el tráfico. Así, Manizales fue el centro del comercio que se distribuyó al sur de Antioquia, el norte del Valle del Cauca y hacia las minas del Chocó. (Parsons, 1997, p. 122 - 123).

A finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX los Antioqueños avanzaron hacia el valle mediante dos formas: la primera, fue lenta y dispersa con preferencia por las vertientes y cumbres templadas, evitando el contacto con las grandes haciendas de las partes planas; la segunda, se caracterizó por la nuclearización en poblados de la margen occidental del río cauca como Balboa, Versailles, Trujillo, Darién, Restrepo, Calima, La Cumbre y Dagua (ver figura 23), y la reanimación de antiguas poblaciones como Roldanillo, La Unión y Toro. En el centro del valle poblaciones como Buga y Tulúa fueron el punto de encuentro entre “antioqueños” y “vallecaucanos”, lugares que por su localización, movilidad social y étnica resultaron interesantes, particularmente Tulúa, que se había especializado como comercializador de cacao, atrayendo a inversionistas, comisionistas y mercaderes de Antioquia. Este proceso tuvo como resultado la ampliación de la frontera agrícola inexplorada y en antiguas poblaciones la reanimación de la agricultura y el comercio (Aprile, 1992; Almario, 1990).

Como se ha esbozado, a lo largo del siglo XIX las transformaciones sociales, económicas, político – administrativas, territoriales y espaciales que se dieron lugar en el Valle del Cauca fueron dando forma a la región vallecaucana y de manera directa incidieron en la dinámica demográfica que muchos observadores consideraron rezagada y lenta en este periodo

2.2. Cali nuevo centro político

Muchos viajeros y estudiosos advierten la acertada ubicación de la ciudad capital del Valle del Cauca, Cali, en la margen izquierda del río Cauca y en el flanco este de la cordillera occidental, como un lugar perfecto para el desarrollo de una ciudad moderna y con agua disponible. Crist afirma que “Cali ha sido el barómetro de vida en el Valle, fielmente registrando los cambios en la economía, fisonomía y la mentalidad” (1952, p. 43). Sin embargo, la importancia e influencia de esta ciudad en la región no ha sido permanente, sino más bien, un lugar que fue ganando importancia relegando a la tradicional e histórica Popayán (capital del antiguo Departamento del Cauca).

Aunque las ciudades de Cali y Popayán fueron fundaciones coloniales 1533 y 1537 respectivamente, históricamente su importancia no ha sido la misma. A lo largo de la colonia e inicios de la República Popayán ocupó un lugar central, primero en la administración colonial y después como capital del Estado Soberano del Cauca o “Gran Cauca” durante la mayor parte del siglo XIX. En la independencia, Cali, asumió el liderazgo de la confederación de los pueblos del Valle en contra de España, contrario a la lealtad de Popayán hacia esta.

La subordinación de Cali respecto a Popayán no fue un obstáculo para que, en ella, se consolidara una elite local terrateniente heredera de los encomenderos dedicados en un primer momento a la ganadería y de paso favoreciendo la existencia del latifundio. Con la introducción de la minería, el comercio y el trabajo esclavo en el siglo XVII aparecen las primeras haciendas dedicadas a la ganadería, al cultivo de la caña y la producción agrícola para abastecer el mercado local y las minas chocoanas. Estas actividades económicas fueron un factor importante para el desarrollo de un espacio urbano que albergó en la plaza mayor a

distinguidas familias terratenientes, ganaderas y mineras, a lo largo de las carreras 3^a, 4^a y 5^a como los Caicedo, dando origen a los barrios La Merced y San Agustín. A este centro lo rodeaban, artesanos, mulatos, negros sin tierra llamados “montoneras”, que tenían asegurada sus provisiones de alimentos mediante la conexión con el área rural (Barragán, 2008)

Al iniciar el periodo republicano su población y extensión eran reducidas. A partir de los datos disponibles se puede identificar el estancamiento de la población, pues entre 1835 y 1851 la población de la ciudad pasó de 13.727 habitantes a 11.848 habitantes que corresponde a un decrecimiento del 14% en 16 años.

Durante la mayor parte del siglo XIX y comienzos del siglo, Cali buscó su independencia como región y entidad administrativa de Popayán, aunque esta última hasta el año de 1908 fuera la capital primero de la provincia del estado y finalmente del departamento del Cauca, entidades administrativas de las cuales hizo parte el Valle del Cauca. Durante la Nueva Granada y la división territorial en provincias Cali pasó a ser la capital de la provincia de Buenaventura por su relación con el puerto. Hasta 1863 con la conformación de Los Estados Unidos de Colombia, Cali se constituyó como uno de los municipios del recién creado estado soberano del Cauca que agrupaba a la capital de su mismo nombre, las nuevas poblaciones de Jamundí y Juntas y las antiguas poblaciones de Pavas, Salado, Yotoco, Yumbo y Vijes. Durante este periodo con la abolición de la esclavitud y la reactivación de las haciendas se facilitó la movilidad de la población y lo que explica la creación de nuevas poblaciones y la formación de los asentamientos en la proximidad de las haciendas.

El lento crecimiento de la ciudad no fue exclusivo de ella, lo mismo sucedía con otras ciudades como Buga, Tulúa y Palmira. Como ya se ha analizado, varios observadores de la

región a mediados del siglo XIX como el general Mosquera y Codazzi vieron en el aislamiento geográfico y la ausencia de vías de comunicación que conectaran la región y principalmente a Cali con el Pacífico como un obstáculo para el desarrollo de la región. Sin embargo las tres últimas décadas del siglo XIX marcan un cambio en la dinámica demográfica y urbana de la ciudad que entre 1870 y 1905 pasó de 12.743 a 30.740 habitantes con un crecimiento anual de 4.0 % y en 35 años de 141 % consolidándose como una de las ciudades más importantes del departamento del Cauca durante la regeneración y perfilándose como la candidata a capital del departamento del Valle del Cauca.

Con la creación del departamento del Valle del Cauca en 1910, Cali se consolida como la capital ciudad más importante e influyente de la región. A pesar de lo anterior, en el panorama nacional, antes de 1918, la población de la ciudad aun se encontraba por debajo de otras cuatro ciudades como Manizales, es partir de la década del 20 cuando varios factores confluyen y favorecen el desarrollo de la ciudad como: La presión insistente de la reducida elite importadora que incentivó las obras para mejorar las relaciones, las comunicaciones y el transporte, entre el valle y el Pacífico; mejoras como el ramal Cali Buenaventura del ferrocarril del pacífico, los talleres de chipichape, los muelles del puerto de Buenaventura, las estaciones del ferrocarril, y posteriormente la apertura de la vía carretable hasta el mar. “Así Cali consigue una reactivación comercial de la región y su viejo anhelo: sacudir la tutela de Popayán, romper el monopolio de Cartagena y Guayaquil, exportar e importar por su propio puerto” (Aprile, 1992, p. 663). En este sentido (Crist, 1954, p 44) afirma que 1915 es una fecha importante para Cali y para la región después de concluir el ferrocarril pues fue un momento de auge. Treinta años después en 1945 se terminó la carretera al mar que finalmente

después de tanta espera comunicó a la región con el mar. Es de esta manera como se puede plantear que el crecimiento de Cali fue tardío pero acelerado.

La configuración de Cali como centro regional a mediados del siglo XX está ligada al puerto de Buenaventura, el Ferrocarril del Pacífico y la Carretera al Mar. Muchas de las actividades comerciales y económicas de Buenaventura fueron sustraídas por Cali entre 1920 y 1960 de manera, y, de acuerdo con Ocampo esta última ciudad fue capaz de conformar la unidad portuaria con el puerto en el sentido económico, concentrando las sedes de las casas de exportación e importación y relegando a Medellín en su calidad de centro de importación (Ocampo, 1984, p. 375)

La década del 20 del siglo XX en el país fue un periodo de gran dinamismo económico en las importaciones y exportaciones, las obras públicas, la construcción de viviendas urbanas, el transporte interno y la actividad comercial. Cali no estuvo ajena a este dinamismo, por esta razón Ocampo señala el comienzo de la industria caleña en los años 20, en los que se destacan las trilladoras de café, los textiles, la fabricación de cerveza y gaseosa y la industria editorial Carvajal y Cía (Ocampo, 1984, p. 381). Entre 1930 y 1945 se instalan en la ciudad los talleres del Ferrocarril en Chipichape ver figura 24, que representaron una obra de ingeniería al servicio del ferrocarril que a la vez generó empleos en la ciudad y estrecho los vínculos de esta con Buenaventura.



Figura 24. Talleres centrales del Ferrocarril del Pacífico, en Chipichape.

Fuente: Jaramillo, A. (1934, marzo), “Reseña histórica de los talleres centrales del Ferrocarril del Pacifico, en Chipichape”, en *Anales de Ingeniería*, Vol. 42, Núm. 485.

Las transformaciones en la ciudad fueron apreciables a finales de la década del 20, el crecimiento del perímetro urbano construido fue notable particularmente en los años de 1927 y 1928, los años en los que se registró el mayor número de metros cuadrados construidos 129.658.00 y 160.453.51 m² respectivamente, desarrollo que va de la mano del de la construcción en el departamento. Otro momento importante de este sector en la ciudad va a ser entre los años 1941 y 1943 en el que se realizó el 20 % de las edificaciones en 20 años. En 1943 de 132.884 m² que se edificaron el 78% se destino para habitaciones y hoteles y el 19,8% para fábricas y bodegas cifras que indican el crecimiento demográfico de la ciudad y de sectores como la industria (Contraloría General, 1945, p. 78)

A finales de la década del 30 y comienzos de la del 40 se inicia la segunda etapa de industrialización de la ciudad de la mano del capital extranjero. Las industrias más sobresalientes fueron: el cemento (Cementos del Valle) que para 1945 producía el 20% de la producción nacional; en 1937 Croydon; Cartón de Colombia y Propal se fundaron en 1944 y 1961, esta última industria ha sido de vital importancia para el desarrollo de Cali después de la Segunda Guerra mundial produciendo el 60% del papel en el país, aprovechando su cercanía a la cercanía de los ingenios de la zona Cali – Yumbo (Ocampo, 1982, p. 385).

2.3 El despegue de la agricultura comercial

En el siglo XX una serie de factores internos y externos van a ser fundamentales para el desarrollo y anhelado despegue de la región del Valle del Cauca que no fue posible a lo largo del siglo XIX. La inauguración en 1901 del ingenio “La Manuelita” de propiedad de la familia Eder va a ser el anticipo de la industria azucarera en la región y el crecimiento urbano particularmente entre 1920 – 1930 de acuerdo a Rojas (1983) y Aprile (1992), que van de la mano con el desarrollo del recién creado departamento del Valle del Cauca (1910) y su consolidación como región. Dentro de este proceso se pueden diferenciar dos momentos que se configuraron a partir de hechos externos e internos y de las políticas públicas.

El primer momento corresponde a los inicios de la industria azucarera entre 1901 y 1925 que con hechos externos como la apertura del canal de Panamá, la Primera Guerra Mundial y el alza internacional de los precios de azúcar y políticas públicas como la construcción del Ferrocarril del Pacífico, el desarrollo del Puerto de Buenaventura, la creación del Departamento del Valle del Cauca (1910), son factores que dieron paso a la articulación de la región con el Pacífico y el mercado externo. (Rojas, 1983, p.18).

La vinculación tardía del sector azucarero al sector exportador en gran medida debido al aislamiento geográfico respecto a otros lugares del mundo que lo hicieron desde el periodo colonial le da unas particularidades sociales, y económicas al desarrollo de este sector en la región del Valle del Cauca. El cultivo de caña de azúcar desde la colonia y primera mitad del siglo XIX estuvo subordinado a actividades como la minería y la ganadería con destino a la producción de panela y aguardiente en las regiones mineras del Pacífico, teniendo como escenario la gran hacienda ganadera tradicional, más adelante, en la conformación de los

ingenios, la presencia histórica en la región de terratenientes y extranjeros y su posterior transformación en empresarios va a ser esencial en la formación del sector azucarero, es de esta manera como los ingenios se van formar a partir de empresas familiares que impulsaron la transformación de la hacienda tradicional vallecaucana en “ingenios de transición”. La vinculación de empresarios como Ernesto Cerruti, los hermanos Blum y Santiago Eder en la actividad agropecuaria permitió la transferencia de capitales acumulados del comercio al sector agropecuario desde finales del siglo XIX, (Rojas, 1983, p. 51)

Las primeras décadas del siglo XX van a ser fundamentales en el desarrollo y consolidación del sector azucarero en la región del valle. En 1901 se crea el ingenio “La Manuelita” que producía para la exportación y mercados regionales ya que el consumo de azúcar no tenía un mercado nacional, contrario al de la panela. Este tipo de ingenio Rojas lo denomina “ingenio de transición” que se sitúa entre la hacienda tradicional y la moderna empresa agroindustrial azucarera, que pasa de la condición de trapiche a la condición de fábrica en la que el trabajo artesanal se reemplaza por el fabril (1983, p. 58)

Para 1915 el área cultivada en hectáreas en el país corresponde a 3.120,517 de las cuales el 17% corresponden a Cundinamarca, el 12,2% a Caldas y el 3,3% al Valle del Cauca. La mayor parte estas hectáreas cultivadas están destinadas a la producción de maíz, caña de azúcar y plátano, dentro de estos cultivos el que presentó mayor producción en kilos fue el de caña dulce con 186.158 kl, seguido del maíz con 166.071 kl y el café con 68.808 kl. Aunque la extensión en hectáreas cultivadas en el valle de caña de azúcar es menor que en el departamento de Cundinamarca, la producción en kilogramos es la mayor del país con 57.297 kilos que corresponden al 30% de la producción nacional de este producto. (Departamento Nacional de Estadística, 1915, p. 122 -127)

El segundo momento de la industria azucarera y la configuración regional se da desde finales de la década del 20 hasta 1958 rodeado de hechos como la emergencia de la economía nacional entre 1925 y 1930, la Gran Depresión y políticas públicas como la carretera al mar, la adopción del modelo de sustitución de importaciones y las recomendaciones de la Misión Chardon. Es en este contexto que aparecen los ingenios de Providencia (1926) y Riopaila (1929), estas fundaciones tienen en común un *fundador* razón por la cual Rojas afirma que la historia de los ingenios está ligada a la historia de las familias (1983).

Los fundadores de los ingenios del Valle del Cauca Rojas los denomina como “capitán de industria” que es un tipo de empresario “...que introduce la diversificación de la producción agrícola como patrón de acumulación, llega a hacer el montaje industrial y a introducir procesos tecnológicos para producir azúcar centrifugado, funda ingenios...introduce una racionalidad económica capitalista en el proceso de producción” (1983, p. 91). De ahí la importancia desde el siglo XIX de los empresarios en la región que cimentaron las bases de la empresa agro – industrial de la década de los cincuenta en adelante. Rojas identifica los siguientes rasgos comunes de estos “capitanes de industria” como los empresarios Eder y Caicedo, quienes tenían una visión del conjunto de la economía, capacidad de concebir el desarrollo económico de la empresa en función del mercado interno y externo, manejo de las oportunidades políticas a través de relaciones con los partidos políticos y el Estado, “se trata de la capacidad del empresario para incidir en el contexto socio – económico y político de inserción de sus empresas” (1983, p. 91)

La década de 1920 – 1930 es importante para la región en la configuración económica de esta, ya que la región vallecaucana logró articularse con el mercado externo, imponiéndose según Rojas una forma de desarrollo “hacia afuera”, muy diferente, por cierto, del modelo de desarrollo “hacia adentro” o “industrialización a ultranza” de la región antioqueña” (Rojas, p. 21). De manera que se crean desde la década del treinta las condiciones para el proceso de industrialización con el desarrollo de la agroindustria azucarera. Dentro este proceso la apertura del canal de Panamá según informes de la época permitieron la construcción del ferrocarril y la construcción de la vía al mar que tuvieron “extraordinarias repercusiones en el occidente colombiano, determinando un aceleramiento de su desarrollo económico. Colombia debía aprovechar una vía que se abría ventajosamente a parte de su comercio, acortando las distancias y habilitando las costas del Pacífico para el intercambio internacional. Buenaventura vino a ser prácticamente un puerto sobre dos océanos”, (Contraloría General de Cali, 1940, p. 1).

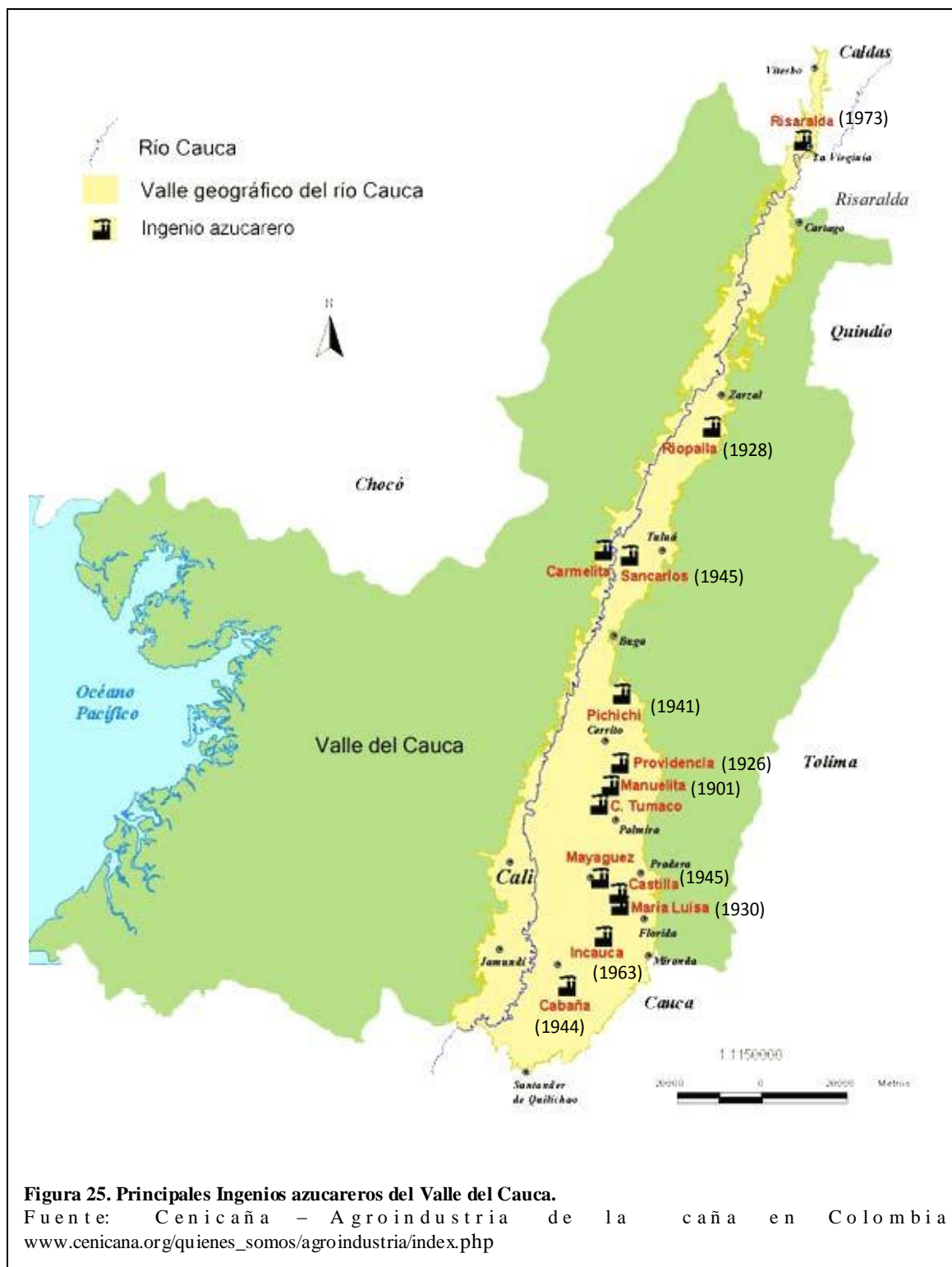
Las particularidades del cultivo de caña en la región por una parte se encuentran en las características naturales de la región que permiten la siembra y zafra (cortar caña) durante todo el año. En 1929 la Misión Chardón reconoció estas potencialidades y recomendó la expansión del cultivo. Sin embargo, estudiosos de la región como Rojas, identifica otros aspectos diferentes al natural para la expansión del cultivo y la conformación de la agroindustria en el departamento como: el consumo de panela desde la colonia por parte de la población campesina de la mano de la expansión desde finales del siglo XIX de la producción y consumo de café que conllevó a la colonización de vertientes y así el cultivo de caña para la producción de panela prosperó en las regiones cafeteras, así, la producción panelera y cafetera

adquirieron un carácter complementario que incidió en la fluctuación de precios de la panela dependiendo de la producción de café.

Otro aspecto importante es la relación entre gran propiedad y propiedad azucarera que se evidencia en la concentración de la tierra en torno a la fábrica o el ingenio, fase que corresponde a un período de acumulación de capital que cuenta con la gestión empresarial de los propietarios. De esta manera se llegó al control y concentración de la producción de azúcar en la región y la formación del sector azucarero de la economía nacional (Rojas, 1983, p. 46)

En la década de los treinta surgen los ingenios de Bengala, Mayagüez, María Luisa y la Industria; en la década de los cuarenta Pichichí, Oriente Balsilla, San Carlos, Castilla, el Papayal y el Porvenir; en la década de los cincuenta La Carmelita, San Fernando, Túmaco, La Cabaña y Meléndez y en la década de los setenta el ingenio Risaralda, concentrándose geográficamente la producción de azúcar en el país ver figura 25.

El crecimiento de la industria manufacturera en el valle del Cauca en los años 30 está relacionada con el crecimiento de este sector a nivel nacional que de acuerdo a las estimaciones de Ocampo y Montenegro en el país alcanzo un ritmo anual de 12,4 % entre 1931 y 1939. La tasa más alta de América Latina y la más elevada en la historia industrial colombiana, reduciéndose nuevamente durante la Segunda Guerra Mundial. Estos dos autores explican este crecimiento industrial debido al retraso de la industrialización en Colombia con relación a otros países del continente, así, la crisis mundial se presentó cuando Colombia apenas empezaba a industrializarse (1982, p. 112).



En 1938 el Valle del Cauca contaba con una población de 613.230 habitantes y una población activa de 302.000 habitantes de los cuales el 71% (215.098 hab) se dedicaban al sector primario de la economía y el 12% a las industrias de transformación. Dentro del sector primario el 29% se dedicaban a servicios domésticos de la agricultura y el 28% como peones. En cuanto a las industrias de transformación que ocupaban el segundo lugar de importancia en la economía del departamento, tan solo al 12,86% de la población activa se desempeñaba en esta rama, dentro de esta la sastrería, modistería y sombrería ocupaba al 27,2 % de la población activa que se desempeñaba en este sector, seguido por la construcción, demolición y reparación, industria del cuero y los ingenios azucareros con tan solo 4,2 %, cifra que demuestra el tímido desarrollo de la industria en el Valle del Cauca. (Departamento Nacional de Estadística, 1938, p. 103). Como se observa y se registró para el periodo en la mayor parte del país, la agricultura es el sector que mayor porcentaje de personas ocupó. A diferencia de periodos anteriores, las actividades extractivas, como la minería, perdieron importancia en la región y con relación al país el Valle fue uno de los departamentos con menor desarrollo en este sector.

Al finalizar la década del treinta e inicios de la del cuarenta con el montaje de las industrias de consumo final y de bienes intermedios la región presentó un crecimiento de su población en las áreas urbanas que sobrepasaron su capacidad, en las cifras estimadas por la gobernación del Valle para el año de 1938 la ciudad de Cali contaba con una población de 101.883 habitantes que entre 1912 y 1951 creció en 90%. Para el año de 1943 en el país se registraron 12 ingenios azucareros de los cuales la mitad se encontraban en el departamento del Valle del Cauca, 4 en Cundinamarca y 2 en Bolívar. Se registraron además 21 industrias

de producción primaria y 38 industrias de transformación, un número que está por debajo del departamento de Cundinamarca con 94 industrias primarias y 136 industrias de transformación. Aunque al inicio de la década de los 40 se avanzó en la diversificación de la producción en el Valle, en el ámbito nacional departamentos como Cundinamarca y Antioquia tenían un desarrollo más prospero es este aspecto ver tabla 7, (Contraloría General, 1945).

Tabla 7.
Principales industrias del Valle del Cauca, Cundinamarca y Antioquia 1943

PRINCIPALES INDUSTRIAS DEL VALLE DEL CAUCA, CUNDINAMARCA Y ANTIOQUIA 1943			
Tipo de Industria	Valle del Cauca	Cundinamarca	Antioquia
PRODUCCION PRIMARIA	21	94	21
• Agricultura y ganadería	18	35	10
• Floricultura	2	15	
• Minas de oro y plata	—	35	6
• Canteras y carboneras	1	7	3
• Explotación forestal	—	1	1
• Otras industrias	10		1
INDUSTRIAS DE TRANSFORMACION	38	136	77
• Fábricas de grasas, panaderías y pastas	1	7	2
• Chocolaterías		2	2
• Tostadoras de Café	1	4	1
• Ingenios azucareros	6	4	—
• Pasteurizadoras de leche	2	1	2
• Molinos de cereales	—	8	1
• Fábricas de hilados y tejidos	1	10	11
• Construcciones y fábricas de materiales de construcción	6	21	7
• Otras industrias ⁹	21	79	51

Fuente: Contraloría General, Anuario Estadístico del Valle del Cauca 1945, Cali, p. 132 - 133

⁹ Este ítem corresponde a las industrias no especificadas en la tabla.

Para 1941 los terrenos explotados con agricultura en el departamento iban en aumento, pues en 1937 estos tan solo eran del 17%, para 1941 las hectáreas la situación había mejorado y se había diversificado la producción (Contraloría General, 1945), ver tabla 8.

Tabla 8.
Cultivos en hectáreas 1937 – 1941

CULTIVOS EN HECTAREAS 1937 – 1941			
Producto	1937	1941	% Crecimiento
Arroz	7619	8953	15%
Cacao	5981	5468	-9%
Café	55671	63116	12%
Caña	15807	29398	47%
Matiz	9692	29469	34%
Plátano	12794	16796	24%
Otros	9457	14180	34%
Total	127021	167380	24%

Fuente: Contraloría General, Anuario Estadístico del Valle del Cauca 1945, Cali, p. 254

A pesar del aumento de áreas cultivadas e industrias de transformación en el Valle del Cauca en la década de los cuarenta y de la idea de progreso en las exportaciones, para 1942 las importaciones en kilos eran altas particularmente de productos básicos como trigo, lentejas, avena, pescados y materias primas como algodón y cebo. En el caso de la industria azucarera, iba en crecimiento y tecnificando su producción, aumentando su participación en la producción de azúcar en país y sacando del mercado ingenios de otras regiones como

Atlántico, Bolívar, Tolima ver tabla 9. Concentrando además la producción de azúcar en el departamento del Valle del Cauca

Tabla 9.
Participación del Valle del Cauca en la producción de azúcar en los años de 1915, 1940 y 1946

PARTICIPACION REGIONAL EN LA PRODUCCION DE AZUCAR			
Departamento	1915 (%)	1940 (%)	1946 (%)
Antioquia	2,48		
Atlántico	2,94		
Bolívar	6,25	32,44	11,97
Boyacá	5,79		
Caldas	18,52		
Cauca	6,36	2,36	3,14
Cundinamarca	10,15	4,33	6,66
Huila	1,15		
Magdalena	0,00		
Nariño	4,88		
Norte de Santander	5,58		
Santander	2,72		
Tolima	0,01		6,20
Valle	33,17	33,17	72,03

Nota. Fuente: Anuario Estadístico de 1915, Bogotá, 1916 Los datos de 1940 y 1946 fueron tomados de Varela, Raul(1949), Boletín de la Economía Agrícola de Colombia Ministerio de agricultura, División de Economía Rural, en: Banco de La República, La producción agropecuaria colombiana 1915 – 1950 www.banrep.gov.co/docum/ftp/borra116.pdf

El crecimiento en la producción azucarera se puede registrar por la cantidad de kilogramos transportados por el Ferrocarril del Pacifico su principal medio de transporte que entre 1938 y 1949 aumento en casi un 100% la cantidad que paso de 25.513.292 Kg. a 89.536.917 Kg (Concejo Administrativo de los FF.CC. Nacionales, 1939, 1950). Lo cual demuestra no solo el crecimiento de la industria del azúcar sino también de las manufacturas en la década del cuarenta, que se vio favorecida por el mejoramiento de las comunicaciones

entre el Valle, el Pacifico y el resto del país como se apreciara en el próximo capítulo en entre 1938 y 1949.

CAPITULO TRES

La difícil salida al aislamiento geográfico

La ausencia de vías de comunicación en la región del Valle del Cauca siempre fue una inquietud de las élites regionales. Desde la fundación de Cali y Buenaventura existió la preocupación por la construcción de la salida al mar. Durante la colonia se utilizó el camino de Dagua y de Calima, camino de Anchicayá realizado para descender a territorios mineros como Rapaso y Anchicayá. Durante la independencia, mediante el decreto del 11 de marzo de 1820 Simón Bolívar creó la provincia del Cauca con capital en Cali, mientras Popayán con los pueblos de su jurisdicción formaba un cantón de la provincia al igual que Buga y Cartago otorgándole a la ciudad de Cali la importancia y categoría que no había tenido en la colonia (Arguello, 1946, p. 16). Durante la mayor parte del siglo XIX la mayor parte de caminos correspondían a los heredados de la colonia, de igual manera sucedía con los medios de transporte como las mulas, cargueros y la navegación a vapor recién inaugurada (Centro virtual Isaacs) ¹⁰

A lo largo del siglo XIX se encaminaron diversas iniciativas y esfuerzos desde los gobiernos provincial y nacional para romper con el aislamiento geográfico de la región no solo a nivel local sino también frente al mercado externo. Las condiciones topográficas y la ausencia de caminos son dos aspectos que dificultaron la comunicación e integración regional, nacional y las conexiones económicas con el exterior, situación que en gran medida fue un

¹⁰ Consultado en cvi.univalle.edu.co/. Portal Cultural del Pacífico.

obstáculo para el despegue de la región durante la mayor parte del siglo XIX y comienzos del siglo XX. La ausencia de tecnología y de recursos del Tesoro Nacional frenaron el avance de los medios de comunicación durante el periodo (Escorcía, 1983).

La apertura de vías y comunicación con el mar y los puertos fue una preocupación de los gobiernos local y nacional, por esta razón a lo largo del siglo XIX se emitieron decretos y leyes, que otorgaron los privilegios y concesiones para la realización de caminos, sin obtener muchos avances en este propósito. El congreso de la Gran Colombia dictó el decreto legislativo de 1827 por el cual declara a Buenaventura puerto franco. Frente a la necesidad de comunicarse con el mar Pacífico el 24 de diciembre de 1828 se decreto la apertura del camino de herradura (antiguo camino) entre la ciudad y el puerto, a pesar de la reticencia de algunos sectores que se beneficiaban del precario sistema de transporte hacia Buenaventura, como los cargueros, dueños de mulas y embarcaciones, situación que visualizo Agustín Codazzi al afirmar: “Lo mismo diré de Cali, añadiendo que en esta última ciudad, unos pocos ricos especuladores, que tienen el monopolio de las mulas y de las embarcaciones,...se opondrían a la apertura de cualquier camino que se intentase, porque no ven sino sus propios intereses” (Gómez, 2003, p. 25)

Con la unión definitiva de la Gobernación de Popayán a la Nueva Granada se da un verdadero impulso a la comunicación de las provincias del valle con el puerto, por el hecho de ser Buenaventura el único puente de comunicación de estas con el Pacífico (Hernández, Miguel, 1999). Desde 1836 varios impulsores de la vía al mar conforman sociedades como Vicente Borrero, el general Eusebio Borrero, el coronel británico Paterson Sanders. En 1837 Nicolás Caicedo y Cuero, José María Cuero y Caicedo y Luis Felix Vergara obtienen el

privilegio del Gobierno Nacional para la construcción del camino de herradura entre Cali y el puerto desde El Salado siguiendo la ruta del camino de Achincayá. (Arguello, 1946)

En 1842, la cámara provincial de Buenaventura declaró camino provincial al que conducía de Juntas a Buenaventura y la primera administración del general Mosquera lo declaró camino nacional sin que se observaran resultados concretos (Escorcía, 1984, p. 18). La Ley 19 del 7 de mayo dispuso la construcción de una vía nacional de Bogotá a Buenaventura, pasando por las ciudades de La Mesa, Ibagué, Cartago y Cali y de esta última a Buenaventura por la ruta del Dagua.

Por el decreto (1) del 12 de abril en su artículo primero concede el privilegio exclusivo al general Tomás Cipriano de Mosquera para construir un camino carretero desde la ciudad de Cali hasta el puerto de Buenaventura (Consejería de Estado, 1929, p. 26). Agustín Codazzi, encargado por el gobierno nacional de realizar la Comisión Coreográfica una obra de carácter cartográfico y de información geográfica, en sus visitas a las poblaciones de Cali y Popayán reconoció la importancia de la construcción de un camino carretable de Cali hacia Buenaventura con miras hacia el mercado externo, en este mismo sentido, el general Mosquera afirmó “El día que se concluya el camino de ruedas y de hierro del interior del Puerto de Buenaventura, que sólo dista 22 leguas del centro del Valle del Cauca, tanto Chile como California se proveerán con ventaja de este país de los frutos intertropicales” (Mosquera, 1866, p. 267)

En 1850, el gobierno nacional aprobó una ley concediendo privilegio exclusivo a los señores Vicente Borrero y compañía para la construcción de un camino carretero de la ciudad de Cali a Buenaventura, sin resultados (Consejería de Estado, 1929), Agustín Codazzi opinaba

que la forma de desembotellar a la región era construyendo dos rutas carreteables hacia Buenaventura: una desde Cali y otra desde Buga. Cali, según Codazzi estaba llamado a ser el punto de escala comercial de los productos agrícolas de las tres provincias y de las manufacturas y efectos extranjeros que se pueden introducir para el consumo de sus poblaciones...” (Escorcía, 1984, p. 18)

Finalmente, la idea de construir un camino carreteable de Cali hasta Buenaventura fue abandonada debido a la construcción del Ferrocarril del Pacífico hasta la segunda década del siglo XX, cuando avanzó el desarrollo de otros medios de transporte como el automóvil y la aviación y la capacidad de transporte del ferrocarril de pasajeros y carga no fue suficiente.

3.1 El ferrocarril del Pacífico en la economía regional y nacional

El nulo avance durante el siglo XIX respecto a las vías de comunicación de acuerdo a Renán Vega generó consecuencias de orden económico, social y cultural del país. Por una parte los costos de transporte internos y externos limitaban la posibilidad de consolidar un producto de exportación, encarecía las importaciones y limitaba la compra de maquinaria. Por otra lado, la utilización de medios de transporte tan precarios explotaba de manera intensiva a los cargueros humanos y finalmente, por la ausencia de vías de comunicación la desarticulación entre las regiones era cada vez más acentuada (Vega, 2002, p. 80). Dentro de este panorama nacional, la región del Valle del Cauca buscó salir del aislamiento geográfico, primero con la construcción de un camino de herradura de Cali a Buenaventura, el Ferrocarril del Pacífico y sus ramales y finalmente con la Carretera al Mar.

Desde mediados del siglo XIX autores como Gutiérrez (1996, p. 163) y Vega (2002) explican cómo la expansión y demanda del café planteó la necesidad de mejorar las condiciones del transporte en el país para garantizar un flujo del producto eficaz, a menor costo y en menor tiempo, “el café por sus altos volúmenes de producción; el empleo masivo de mano de obra y su rentabilidad comercial, pudo en cierto modo estimular una política de construcción de ferrocarriles en el país”. Siguiendo los planteamientos de Gutiérrez y teniendo en cuenta el aumento de la demanda del café desde 1860, es comprensible que los más interesados en impulsar y presionar por la construcción de vías férreas fueran los comerciantes dedicados a las exportaciones e importaciones. Este impulso de la mano de capital e inversiones extranjeras en forma de empréstitos e inversión directa, dio inicio a la construcción de los ferrocarriles en el país, estos se trazaron paralelos al recorrido de los ríos y con dirección hacia los puertos desde mediados del siglo XIX. De esta manera, el Puerto de Buenaventura se convirtió en un destino del trazado del Ferrocarril del Pacífico, cuyo asunto relegó la idea de la construcción de un camino carretable y transitó de los intereses locales a los nacionales.

La Ley de 1872 facultó al gobierno nacional para construir una línea de transporte interoceánica, partiendo desde Buenaventura, atravesando las partes más pobladas del Valle del Cauca, Tolima, Cundinamarca, Boyacá y Santander y concluir en el puerto del río Magdalena con fácil acceso al mar, (Gutiérrez, 1995 p. 164). Los trabajos de la construcción del Ferrocarril del Pacífico se iniciaron en septiembre de 1878 y duraron 37 años, durante casi cuatro décadas la empresa tuvo que afrontar diversas dificultades a parte de las topográficas como el incumplimiento y los cambios sucesivos de los contratistas, los problemas de financiación, los abandonos temporales de las obras debido a las guerras civiles, asuntos de

tipo legislativo y político, como el tránsito administrativo de la nación de República Federal a Centralista (Centro Virtual Isaacs).

Al iniciar el siglo XX la construcción de carreteras, ferrocarriles, la utilización intensiva del río Magdalena y el desarrollo de la navegación aeronáutica en el país fue un medio para la integración de las diversas regiones y la consolidación del mercado interno según Vega, quien además sostiene que “al Estado colombiano le correspondió impulsar la integración nacional, financiar y asumir los préstamos internacionales para la construcción de la red férrea y de las primeras carreteras, así como propiciar la construcción de grandes obras publicas...” (2002, p. 340). Sin embargo, si se observa, y de acuerdo con Vega, el trazado de las líneas férreas en el país obedeció a finales del siglo XIX y comienzos del XX a la integración de las regiones con el mercado externo y no a la conexión de las regiones entre sí, se buscó conectar los ferrocarriles con el mar (Ferrocarril del Pacifico, Barranquilla, etc) y con el río Magdalena como el Ferrocarril de Antioquia (2002, p.83). Dentro de esta organización con miras al mercado externo, en la región del valle la conexión entre el puerto y Cali va a ser fundamental ver figura 26. En la tabla 10, se observa como se dio el aumento en la construcción de líneas férreas por km. durante la primera mitad del siglo XX, con una disminución y abandono de los rieles a finales del periodo.

Con el arribo del ferrocarril a Cali en 1915, la ciudad se convirtió en el epicentro de la región, de acuerdo a Almario, la finalización de Guerra de los Mil Días, la apertura del Canal de Panamá (1914), la posición geográfica de la ciudad, fueron aspectos que permitieron su transformación social e integración económica y nacional, como en otras regiones, mediante el desarrollo de un sistema vial cuyo eje se consolidó en Cali con la construcción del Ferrocarril del Pacifico (Almario, 1990, p. 144 - 147).

Tabla 10.
Longitudes de los ferrocarriles 1850 -1950

Año	Longitud total	Kilómetros construidos por año
1850	...	Inició F.C. de Panamá
1852	24	12
1884	286	8.2
1904	645	17.95
1914	1.245	60
1924	1.564	31.9
1934	2.985	142.1
1940	3.187	33.7
1949	3.357	18.9

Fuente: Revista del Concejo Administrativo de los FF.CC. Nacionales, (1950), de octubre, p. 7, Bogotá.

La reactivación de antiguos y la consolidación de nuevos núcleos de población demandaron nuevas vías de comunicación, a partir del eje del nuevo ordenador, “el ferrocarril”, los municipios atravesados por las líneas férreas como Dagua, Palmira, Zarzal, Tulúa, Bugalagrande y Cartago se consolidaron. El antiguo “camino real” de Popayán, Caloto y Valle del Cauca fue sustituido no solo por los rieles sino también por la construcción de la carretera central del Valle y la Vía al Mar, demostrando Cali su hegemonía sobre sus antiguas rivales Popayán y Buga. Por su parte, el ferrocarril del Pacífico había avanzado también en la construcción de vías principales y ramales: Buenaventura – Cali (1915); Cali – Palmira (1917); Cali – Popayán (1925).

Estos avances en las vías de comunicación desde 1914 comenzaron a desplazar lentamente el comercio exterior colombiano hacia Buenaventura (Ocampo, 1982, p.370). El Ferrocarril del Pacífico fue transportando la mayor parte de las importaciones desde el Puerto de Buenaventura al interior y las exportaciones.

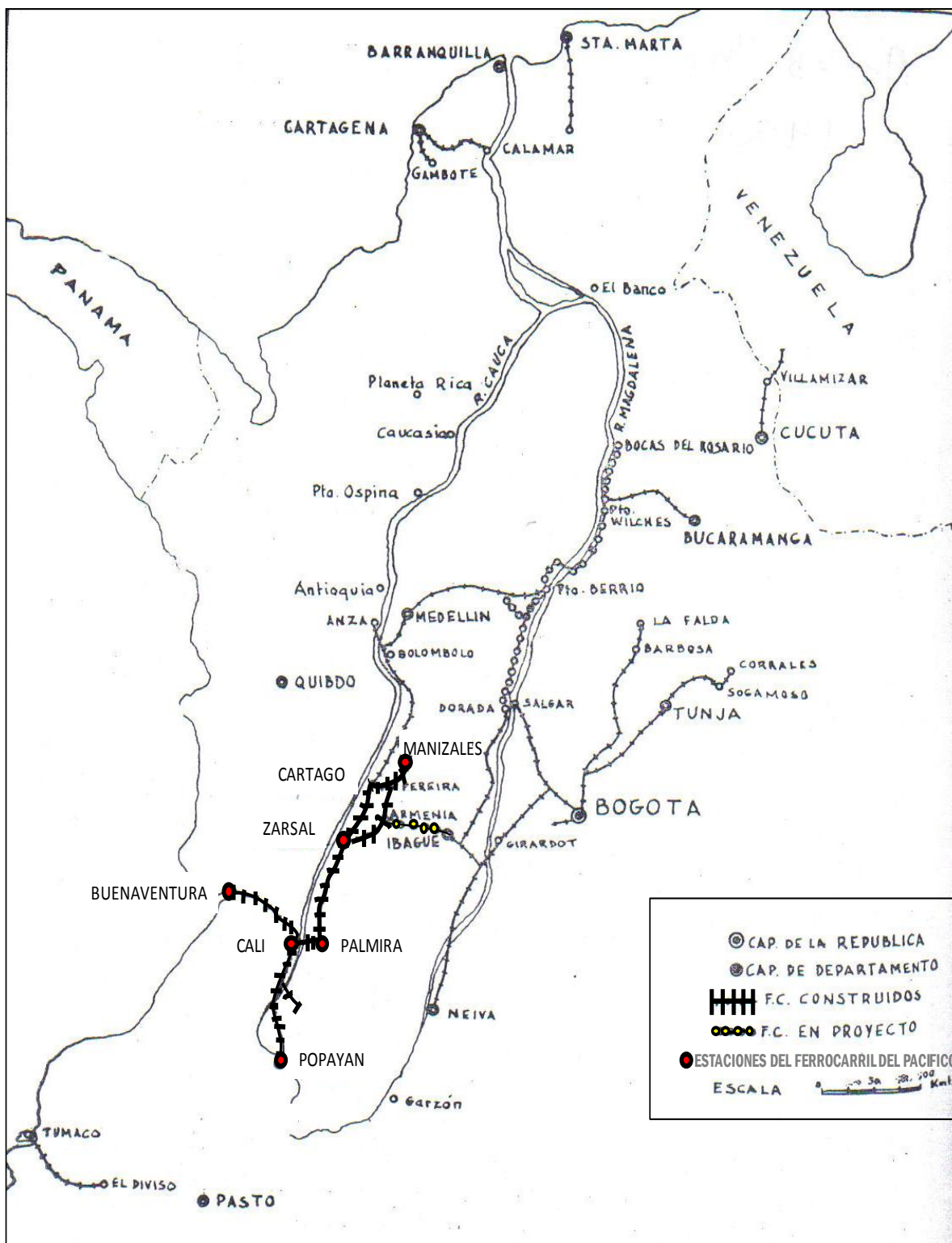


Figura 26. Red de Ferrocarriles Nacionales

Fuente: Adaptado de Anales de Ingeniería (1950, octubre), "El plan Currie y los ferrocarriles nacionales", Vol. 57, Núm. 628, p. 18

En 1928 los Ferrocarriles Nacionales tenían un producto por fletes de 7.637.782 y de toneladas de 879.715 de los cuales le correspondía al Ferrocarril del Pacifico 4.428.358 es decir el 57,97 % y 328.878 el 37% respectivamente, cifras que están por encima de los Ferrocarriles de Girardot, el Central del Norte Sección 1ª y el de Barranquilla, lo que permite deducir que la mayor parte de las exportaciones e importaciones salían y entraban por el Puerto de Buenaventura a finales de la década del 20, ver tabla 11.

Tabla 11.

Productos Principales Ferrocarriles Nacionales 1928

Ferrocarril	Fletes	Toneladas	Pasajeros
F C. del pacifico	4.428.358	328.878	1.265.387 -23%
F.C. de Girardot – Tolima – Huila	-----	274.774	-----
F.C. Del Norte Sección 2ª	-----	251.898	-----
F.C. de Barranquilla	-----	-----	-----
Producto Ferrocarriles Nacionales	7.637.782	879.715	5.447.735

Nota. Fuentes: Ferrocarril del Pacifico (1930), Informe anual para el año que termina el 31 de diciembre de 1930, Cali, Ed. América; Revista del Consejo Administrativo de Los FF. CC. Nacionales (1938, 1951) Bogotá, N° 62 enero – agosto y N° 82 Octubre.

El inicio de la década del 30 trajo un retroceso en la producción de los Ferrocarriles Nacionales. De acuerdo a Ocampo la crisis económica mundial tuvo como consecuencia en el país un descenso en las importaciones y el crédito (Ocampo, 1982). Las cifras revelan entre 1928 y 1931 el periodo de mayor descenso en el transporte de carga en un 26,8% y de

pasajeros en un 35,6%. En este periodo, Ferrocarril del Pacífico en transporte de carga disminuyó el 30,5 y el 35,8 % en pasajeros, sin embargo, y a pesar de la disminución en los ingresos desde finales de la década del 20 el ferrocarril puso en funcionamiento y mantenimiento instalaciones y carreteras a su cargo como: el muelle de Buenaventura cuyos trabajos se iniciaron en 1926 con 4 bodegas, 12 líneas de carrileras, dragado y guía eléctrica ver figura 11; el acueducto de Buenaventura con uso exclusivo del servicio del puerto y el hotel; la estación de Buenaventura; la planta eléctrica de Dagua; la planta eléctrica de La Cumbre; la planta eléctrica y acueducto de Piendamó; la carretera Armenia – Ibagué cuyo trazado inicio en 1926 y culminó en 1930 con una longitud de 103 Km; los talleres de Chipichape en Cali (1927) ver figuras 27, 28 y 29 (Ferrocarril del Pacifico, 1930 y Jaramillo, 1934)

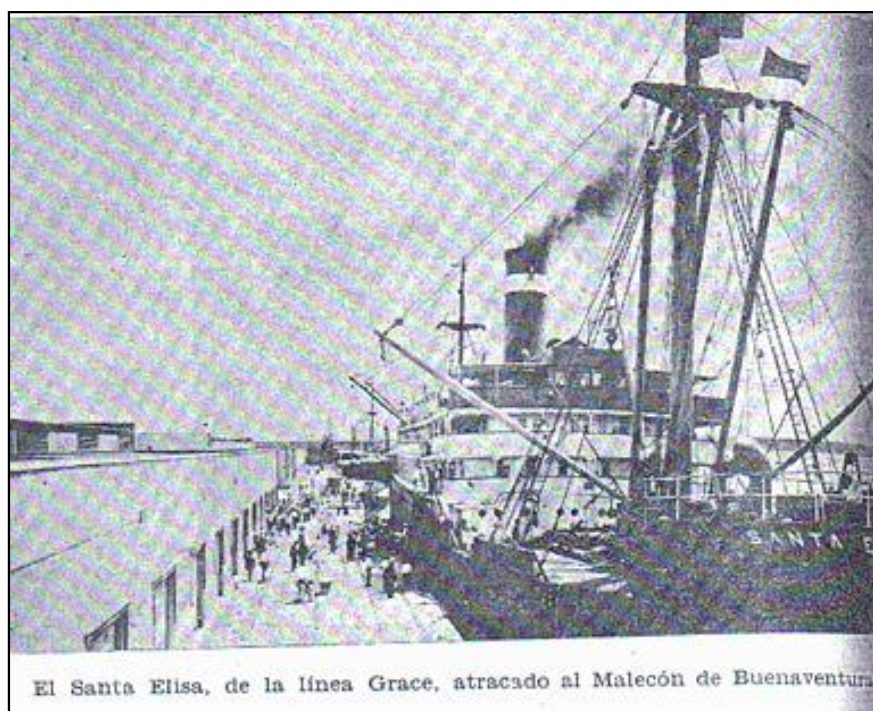


Figura 27. El Santa Elisa de la línea Grace, atracado al Malecón de Buenaventura

Fuente: El gráfico (1935, julio), "Los ferrocarriles nacionales y el desarrollo del País", Vol. 25, Núm. 395, p. 642.

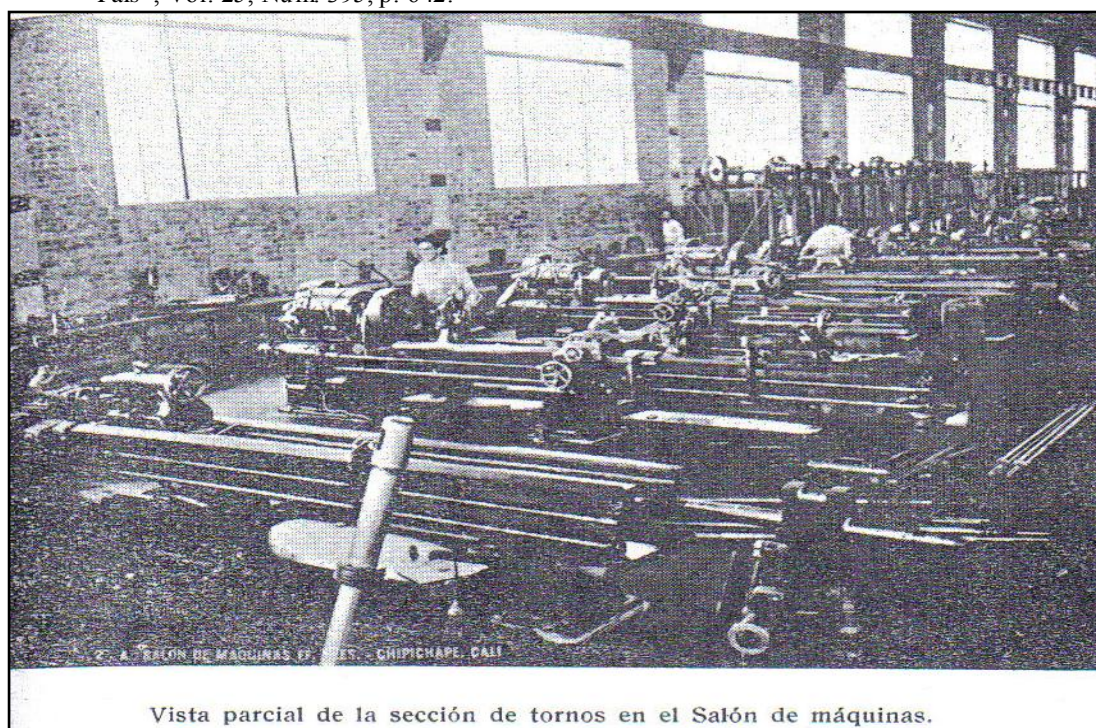


Figura 28. Vista parcial de la sección de tornos en el salón de maquinas

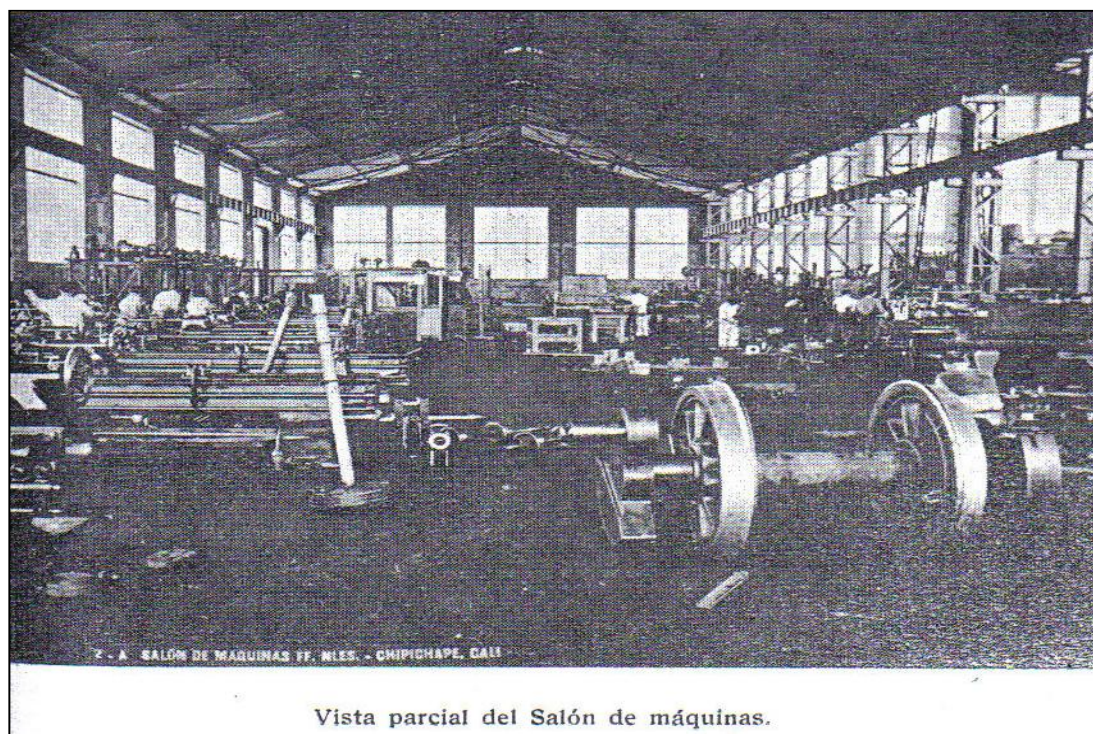


Figura 29. Vista parcial del salón de maquinas

Fuente: Jaramillo, A. (1934, marzo), "Reseña histórica de los talleres centrales del Ferrocarril del

Pacífico, en Chipichape”, en Anales de Ingeniería, Vol. 42, Núm. 485.

A pesar del corto periodo de descenso en la carga toneladas y pasajeros de los Ferrocarriles Nacionales debido a la crisis desde 1932 de acuerdo a las cifras el transporte férreo empieza a revitalizar sus ingresos por toneladas transportadas, siguiendo a Ocampo, este crecimiento se puede explicar debido a que las exportaciones de café y oro crecieron significativamente durante los años treinta, lo que impidió el poder de compra. “El hecho más notorio fue el rapidísimo crecimiento industrial que se inició en 1932, y que entre 1931 y 1939 alcanzó un ritmo anual de 12,4 %. Tasa más alta en América Latina en la década de los treinta y la más elevada en la historia industrial colombiana” (Ocampo, 1982, p. 112). El Valle del Cauca no fue ajeno a este crecimiento industrial como se expuso en el capítulo anterior. Dentro de este proceso el transporte de maquinaria industrial desde los puertos hacia el interior y de productos manufacturados y café hacia los puertos se realizó por el Ferrocarril del Pacífico.

Este crecimiento fue notable en el aumento de carga transportada en toneladas de manufacturas por encima de productos agrícolas en la mayor parte de los Ferrocarriles Nacionales. El Ferrocarril del Pacífico junto con los Ferrocarriles de Girardot – Ibagué – Huila y el Ferrocarril sección Norte 2ª transportaban la mayor carga y pasajeros del país como se aprecia en la tabla 25. El ferrocarril del Pacífico no solo concentró el transporte de y para el mercado externo, también abarcó el mercado interno de frutos y mercancías, transportando una porción considerable de lo producido en el occidente colombiano. Según informes de la época, gracias a las vías de comunicación productos como el azúcar y el arroz encontraron nuevos mercados en Cundinamarca y Boyacá, (El Grafico, 1935, p. 642), más aún, si se tiene en cuenta que el Ferrocarril del Pacífico se conectaba con el Ferrocarril de Girardot – Ibagué – Huila por medio de la carretera Armenia – Ibagué.

Tabla 12.
Porcentaje de toneladas transportadas por los principales Ferrocarriles Nacionales entre 1932 y 1938

	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
F C. del pacifico	33%	30,4%	28,6	30,9%	32%	32,9%	34,5%
F.C. de Girardot – Tolima – Huila	30,7%	23,7%	25,4%	27,3%	26%	24%	24,8%
Del Norte Sección 2ª	29,8%	22,9%	21,7%	18,9%	15,7%	16,9%	16,7%
Toneladas Ferrocarriles Nacionales	654.117	847.741	1.124.341	1.138.363	1.247.782	1.280.330	1.308.780

Nota. Fuente: Revista del Consejo Administrativo de Los FF. CC. Nacionales (1939, 1951) Bogotá, N° 62 enero – agosto y N° 82 Octubre.

En 1938 los Ferrocarriles Nacionales transportaron una carga de 1.321.247.286 kilos de los cuales la tercera parte la realizó el Ferrocarril del Pacifico con un 34%, seguido del Ferrocarril de Girardot – Ibagué – Huila con un 24% y el Ferrocarril de Barranquilla con un 17%, estas cifras demuestran como el transporte del mercado interno y externo del país se concentró en el sur occidente y particularmente en el Puerto de Buenaventura, como se aprecia en la tabla 12. De los productos agrícolas transportados en el país al Ferrocarril del Pacifico le correspondió el 42%, si se tiene en cuenta que de 434.669.636 kilos de carga a nivel nacional de productos agrícolas el 58% era de café como lo muestra la tabla 13 , como es de esperarse, la mayor parte de la carga que se transportó por los rieles del occidente de Colombia, provenientes de las región de Caldas y el Norte del Valle hacia Buenaventura correspondió al café con 56,7%, el Ferrocarril de Barranquilla con destino al puerto de su mismo nombre le correspondió el 26%.

Tabla 13.

Porcentaje de arroz, café y azúcar transportado por los principales ferrocarriles del país en 1938 y 1949 en kilos

	Arroz		Café		Azúcar	
	1938	1949	1938	1949	1938	1949
Ferrocarril del Pacifico	30,2%	26,5	56,7%	73%	58,7%	51,8%
Ferrocarril de Girardot – Ibagué- Huila	20,4%	34,9%	12,5%	12,7%	34,1%	21%
Ferrocarril de Barranquilla	35,6%	10,4%	26%	0,06%	1%	2,9%
Total Ferrocarriles Nacionales	24.388.006	58.307.108	254.315.798	294.060.555	43.458.506	172.831.327

Nota. Fuente: Revista del Consejo Administrativo de Los FF. CC. Nacionales (1939-1950) Bogotá, N° 62 enero – agosto y N° 80 Octubre.

Como se observa en la tabla 13 , al finalizar la década de los 40 el Ferrocarril del Pacifico continua teniendo el monopolio del transporte de productos como el café y el azúcar, a pesar de la disminución en productos como el azúcar y el arroz, lo cual se puede explicar por el aumento de la construcción de carreteras en el país que abarataban los costos de transporte de las mercancías y pasajeros, así entre 1949 y 1950 las cifras muestran una disminución en el transporte de carga y pasajeros en los ferrocarriles de 2,3% y 10% respectivamente. Entre 1938 y 1949 la carga se transportaba a través de los rieles del Pacifico aumento en un 67% y la nacional en un 60,5%, en esta misma dirección como es lógico los sectores que más usaron

este medio de transporte fueron el de manufacturas y productos agrícolas cuya cantidad en kilos aumento notablemente.

Sin embargo, a finales de la década del 40 y la década del 50 se debate acerca del ocaso de los ferrocarriles en Colombia a partir de argumentos como: el costo de los trazados del ferrocarril por encima del de las carreteras, el déficit de los ferrocarriles y la dificultad de cancelarlos con sus mismos recursos, el crecimiento de la red de carreteras (Camacho, G. 1948 – 1949, enero p.15). De otra parte, la congestión en los puertos y estaciones como en el caso del Ferrocarril del Pacifico, lleva al gobierno nacional en 1947, por disposición Ministerial, a repartir la carga entre trenes y camiones. Para 1948 llegaban al puerto 1500 toneladas de importación de los cuales se acordó el transporte de 1000 toneladas por ferrocarril y las 500 restantes en camiones, acción que no fue efectiva debido al descuido y deterioro de la carreta que la llevó a convertirse en un camino intransitable, como se aprecia en la tabla 14, la cantidad de carga transportada por la carretera se encontraba muy por debajo de la que trasladaba el ferrocarril.

Tabla 14.

Movimiento de carga desde el Puerto de Buenaventura hacia Cali por el ferrocarril y por la carretera 1948 -1949.

Años	Por Ferrocarril	Por carretera	Por carretera y Ferrocarril
1948	1042	220	1262
1949	964	182	1146

Nota. Fuente: Fuente: Revista del Consejo Administrativo de Los FF. CC. Nacionales (1949) Bogotá, N° 77 agosto - diciembre.

Frente a la insuficiencia del Ferrocarril para transportar la carga del puerto al interior, se pensó en realizar la variante del Ferrocarril y la construcción del túnel de Mares, el entusiasmo sobre esta variante descartó la variante Saladito – Queremal en la carretera Cali – Buenaventura. Finalmente los importadores de Caldas y Antioquia obtuvieron un préstamo de la Federación Nacional de Cafeteros para la construcción de la carretera Buga, Lobo, Guerrero, la cual tuvo el visto bueno de la Misión Currie en oposición a la línea férrea, esta vía desde su realización ha sido la más utilizada (Ospina, 1958, enero – febrero p. 32).

En 1950 la Misión Currie, expertos en economía dirigida por Mr. Lauchlin Currie y auspiciada por el Banco Internacional del Reconstrucción y Fomento en colaboración con el Gobierno de Colombia, realizó recomendaciones como no continuar con la construcción de vías férreas debido a la dificultad de su mantenimiento y el aumento del transporte por carreteras. Las razones para darle prioridad a las carreteras que expuso son las siguientes: estas llegaban a diversos lugares poblados que no eran accesibles por otro medio, menor costo y fácil de construir, podían llegar hasta los mercados y fuentes de abastecimientos menos desarrollados y el transporte por carretera a menor costo que el férreo (Ospina, 1958, p. 33)

Al finalizar la década del 50 Ospina afirma que las carreteras habían tomado de los ferrocarriles las cargas que pagan las tarifas más altas desequilibrando el presupuesto de los ferrocarriles y afirma que en los últimos años de este periodo de los Ferrocarriles Nacionales el déficit era de 23 millones de pesos (1958). Afirmaciones que se verifican con las cifras de 1964 en las que los ingresos del Ferrocarril del Pacífico corresponden a \$ 51.970.057 cifra que está por debajo de los gastos de explotación \$ 67.467.730 y de los ingresos del Ferrocarril Central y del Magdalena con \$ 63.070.341 y \$ 67.740.081.38 respetivamente (Ferrocarriles Nacionales, 1964). La disminución se da principalmente en el número de pasajeros lo que se

puede explicar como ya se ha analizado por la preferencia de los viajeros por las carreteras para los trayectos cortos a menor costo y por el desarrollo de la aviación como un medio para realizar trayectos largos. Finalmente como lo señala Renán Vega (2002) los ferrocarriles del país se constituyeron como empresas capitalistas que debieron hacer frente a la competencia de las carreteras y aviación.

3.2 La Carretera al Mar

Entre las décadas del 20 y el 40 en el departamento del Valle del Cauca se construyó el sistema vial que conectó a las poblaciones de la banda derecha con Cali y Cartago, y a estas con Buenaventura. En 1926 se inició la Carretera Bugalagrande - Sevilla vía Armenia que en 1932 llegó a Sevilla y en 1938 a Caicedonia. Por el Decreto N° 1307 de agosto 10 de 1930 para la dirección y administración de las carreteras y caminos nacionales se decretaron las siguientes zonas: Zona Buga, vía Cartago – Nóvita – Villegas; Popayán – Cali- Cartago – Ibagué; Calarcá – Armenia – río Barragán (Uribe, 1930, p. 251). La carretera occidental iba por la banda izquierda, uniendo Cali y Riofrío por el norte en 1944 unía a Roldanillo, La Unión y Toro, a Cali y Jamundí por el sur. Vía a Popayán, la Carretera Cartago – Nóvita. La carretera Armenia – Ibagué con una longitud de 103 Km fue construida por el Ferrocarril del Pacífico de manera anexa a este, entre 1926 y 1930 quien era el encargado de su mantenimiento. De esta manera el ferrocarril se conectó por medio de la carretera al ferrocarril de Girardot – Tolima en Ibagué y al centro del país. La Carretera al Mar se empezó a realizar en 1826 y concluyó en 1846, dos décadas después. En este trazado de carreteras el punto focal fue la capital del departamento, Cali, que como señala Almarío tenía conexiones con el norte,

donde se localiza la colonización antioqueña y mayor producción de café; en la parte plana la subregión del suroriente de ganadería intensiva y agroindustria y la salida al Pacífico de las exportaciones, articulando la economía cafetera y la agroindustria (1990, p. 147) ver figura 30.

En el siglo XIX se adelantaron diversas iniciativas para construir el camino de carros que comunicara a Cali con Buenaventura, esta idea fue abandonada al dársele prioridad a la construcción del Ferrocarril del Pacífico. En 1882 se inauguró el primer servicio férreo entre Buenaventura y Córdoba suspendiéndose la navegación por el río Dagua y el antiguo camino pasó a ser dependencia del Ferrocarril. Diversas circunstancias como las crecientes del río, el abandono del antiguo camino que había llegado hasta Dagua y en 1915 el establecimiento del servicio férreo entre Buenaventura y Cali, que avanzaba hacia Popayán y Armenia generó el abandono y deterioro de este camino de herradura durante las dos primeras décadas del siglo XX (Arguello, 1946)

Como se ha analizado, a mediados de la década del 20 la dinámica económica y demográfica de Cali empieza a ir en aumento, la reducida elite importadora de la ciudad presionó e incentivó las obras para mejorar las relaciones, las comunicaciones y el transporte, entre el Valle y el Pacífico; mejoras como el ramal Cali Buenaventura del ferrocarril del Pacífico, los talleres de Chipichape, los muelles del puerto de Buenaventura, las estaciones del ferrocarril, y posteriormente la apertura de la vía carretable hasta el mar.

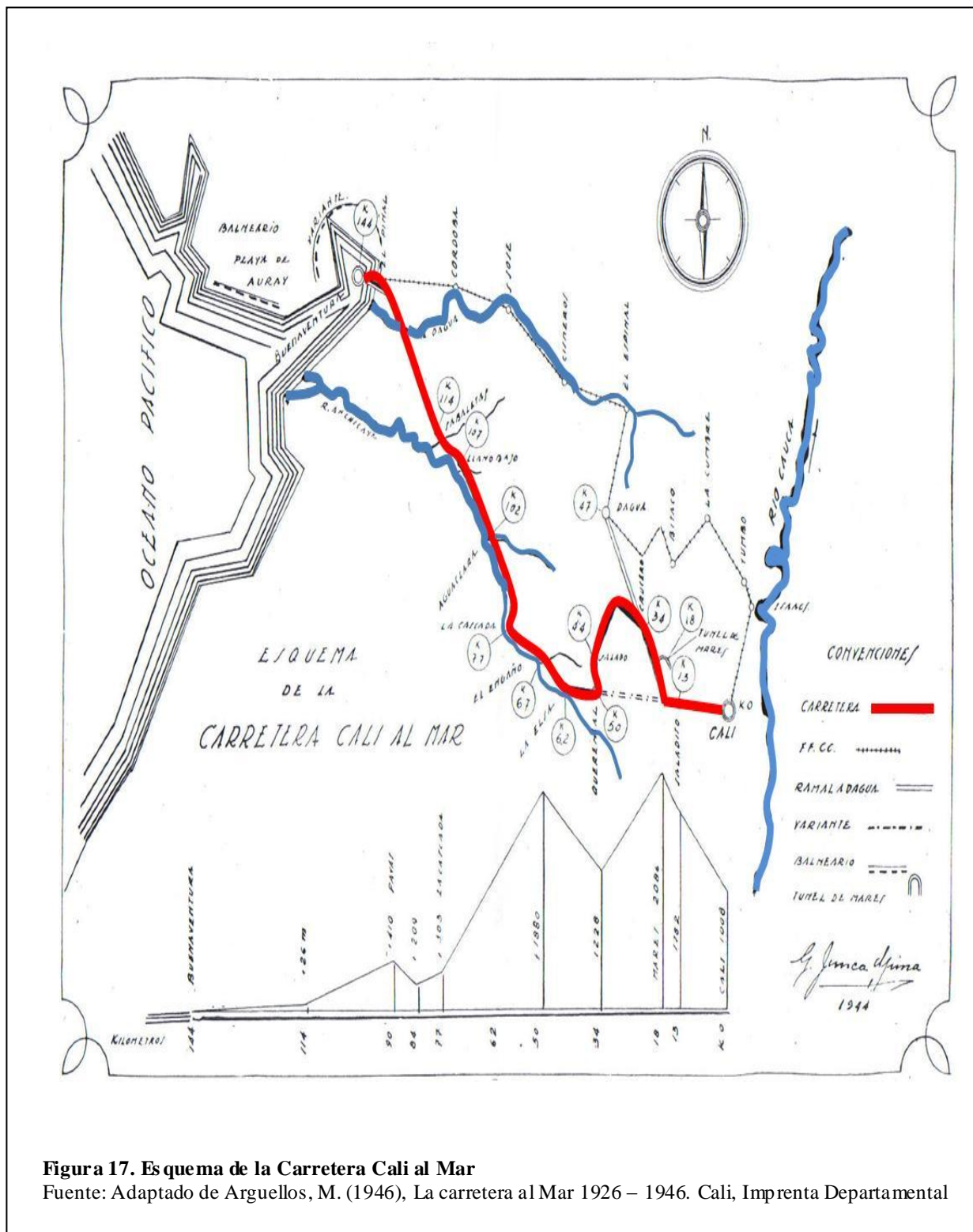


Figura 17. Esquema de la Carretera Cali al Mar

Fuente: Adaptado de Arguellos, M. (1946), La carretera al Mar 1926 – 1946. Cali, Imprenta Departamental

Durante las primeras décadas del siglo XX el país según Ocampo y Montenegro (1984, p. 55) el país había vivido un periodo de crecimiento acelerado, el valor de las exportaciones se había expandido a un ritmo anual de 11.0% entre 1905 y 1925, en gran medida debido al impulso del café y los sectores de enclave. En este mismo periodo, las importaciones presentaron un crecimiento aun más rápido que calculan estos autores un ritmo anual de 12.3% anual, y las importaciones reales al 9.4 – 9.7. Entre 1924 y 1928 las importaciones reales se incrementaron entre un 150% y un 170% en el curso de sólo cuatro años, lo cual es un crecimiento espectacular. Es así como este crecimiento se orientó hacia la demanda en el sector externo.

En el caso de Cali y Buenaventura, el aumento demográfico y la creciente industria demandó importaciones de maquinaria, de bienes intermedios para ciertos sectores en expansión por ejemplo los ferrocarriles, (Ocampo y Montenegro, 1984, p. 55) Este aumento en la demanda generó congestiones de carga, el ferrocarril no era suficiente para transportar la cantidad de bienes y pasajeros del puerto a la ciudad, situación que despertó de nuevo la necesidad de construir una vía alterna al mar y más aun después del desarrollo del sector automotor en Estados Unidos y Europa.

La idea de una carretera que comunicara al Valle y principalmente a la ciudad de Cali con Buenaventura, despertó intereses encontrados entre los que impulsaron el proyecto como Joaquín Borrero Sinisterra y los que por una parte, se oponían a que la ruta de la carretera partiera desde Cali como fue el caso de Buga, los detractores, que veían en la nueva vía la competencia económica del Ferrocarril del Pacífico.

Mediante la Ordenanza 35 de 1925 propuesta por el señor Borrero Sinisterra y aprobada por el Concejo de Cali y en la Ordenanza N° 10 de abril 7 de 1926 se aprobó la construcción de la vía de Cali – Buenaventura. Con la ordenanza N° 49 de 7 de mayo de 1926 se conforma “La Sociedad Constructora de la Carretera del Pacífico”, conformada por accionistas y particulares de Cali, que obtuvo del departamento el contrato de privilegio de la construcción de la obra, (Arguello, 1946, p. 73). La sociedad inició y adelanto los trabajos por el río Achincayá hasta el año de 1934.

La obra se inició con estudios sobre la ruta más conveniente: la ruta por Achincayá o por Dagua, esta última era la que utilizaba el Ferrocarril del Pacífico, finalmente, en 1927 se opta por la ruta de Dagua hasta donde llega el primer trayecto abierto por la compañía. Esta parte de la carretera quedó habilitada para el transporte de carga y pasajeros desde Cali – hasta la estación del ferrocarril en Dagua, generando malestar a los ingresos del ferrocarril, ya que el transporte terrestre tenía menor costo que el por las vías férreas que era mayor debido a los fletes. Frente a esta situación la economía de la carretera fue minada cuando el Consejo de Vías de Comunicación, el Concejo de Ferrocarriles y el Ministerio de Obras Publicas dictaron tarifas diferenciales entre Cali – Dagua y Dagua – Buenaventura en 1931. Sumado a lo anterior la Ley 88 de 1931 (2 de junio) decretó las condiciones de las carreteras las cuales debían estar conectadas al sistema nacional, sin ser paralelas a corta distancia de los ferrocarriles y no conectar los mismos puntos (Carreteras y Caminos Nacionales, 1931, p.30). Esta serie de medidas buscaban encarecer los costos de los transportes por carretera y de esta manera asegurar las finanzas de los ferrocarriles y eliminar la competencia.

En 1928 la compañía Ullen toma el contrato para continuar con la construcción de la carretera ante la oposición desde Bogotá, pues se argumentaba que la obra se debía realizar

con fondos de la nación. La compañía inicia trabajos en medio de los debates a cerca de los estudios realizados y la ruta a seguir aprobando la ruta por Achincayá descartando la ruta por el Dagua debido a varias razones: el trazado por el Dagua perjudicaría la línea férrea, la oposición del ferrocarril y el Gobierno Nacional. De esta manera el trazado y la elección de la nueva ruta se convirtió en una crisis que traspasó los ámbitos de la junta directiva, para pasar a ser una cuestión de los sectores oficiales y la opinión pública (Arguello, 1946, p. 118).

La carretera que unía a Cali con Dagua se convirtió en la competencia directa del Ferrocarril del Pacífico quien a su vez poseía el control absoluto de los pasajeros y carga del trayecto Dagua – Buenaventura. El ferrocarril culpaba al gobierno central del auge de la competencia pues afirmaba que “Por consiguiente, sin dar al Ferrocarril la libertad de alterar sus tarifas, según las conveniencias...estableciendo tarifas diferenciales...es inútil pensar en la eliminación de los competidores, cuando estos están ayudados por el Gobierno con la limpia y canalización de los ríos y la conservación de las carreteras, que usan sus regiones donde no son ni siquiera necesarias, por existir medios propios de transporte por ferrocarril” (Concejo Administrativo de los FF.CC., 1932, abril, p. 65). La empresa de rieles del Pacífico consideraba como el origen del problema al Estado afirmando que imponía la “explotación de líneas que tienen más interés electoral que económico – intereses políticos mas no el interés general” (Concejo Administrativo de los FF.CC, 1932, agosto - septiembre p. 223)

En 1931 la crisis se acentúa y los trabajos de la obra se suspenden por falta de fondos y se concluye el contrato con la compañía Ullen, llevando a la departamentalización de la construcción de la carretera a través de la Ordenanza N° 15 de 1934, en la que se estipuló que la Sociedad Constructora de la Carretera del Pacífico le cedería al departamento del Valle del Cauca el derechos de usufructo de la vía, con todos sus bienes muebles e inmuebles,

accesorios, dependencias, anexos, derechos y acciones. Esta ordenanza fue reglamentada por el Decreto 171 de 23 de junio de 1934 por la Gobernación del departamento (Arguelles, 1946).

La departamentalización de la carretera no significó su finalización inmediata, por varias razones, en primer lugar el trayecto por el paso del boquerón de Achincayá por su topografía dificultó el trazado frente a lo cual se pensó en la variante por el Placer y Córdoba; en segundo lugar, los precarios recursos económicos retardaron los trabajos y compra de materiales, ante esta situación la Ley 60 de 2 de septiembre de 1937 aprobó el contrato entre la nación, el departamento del Valle del Cauca y la Compañía Constructora de la Cali al Mar. En esta dirección, con presupuesto de la nación, la Ley 18 de 1939 elevó la subvención nacional a la obra de \$ 10.000 a \$ 70.000 (Arguelles).

Después de varios periodos de insuficiencia de fondos que paralizaron las obras, de debates acerca del trazado y la ruta, de controversias locales y hasta nacionales sobre desde donde debía partir la vía, en 1945 se terminó su construcción y se inauguró en 1946, 20 años más tarde, sin olvidar que había sido pensada un siglo atrás. Sin embargo, la carretera se mantuvo en mal estado utilizándose el ferrocarril hasta 1950, con recomendación de la Misión Curri de su reconstrucción, la carretera desplazo al ferrocarril (Ocampo, 1984).

El trazado del Ferrocarril del Pacifico y la Carretera al mar se constituyeron para el Valle del Cauca en las obras de infraestructura y equipamiento vial que la sacaron del aislamiento geográfico y en un factor clave para el desarrollo regional, sin embargo, como se ha expuesto este camino no fue fácil y estuvo atravesado por las políticas e intereses tanto locales como nacionales.

CONCLUSIONES

El reciente interés por el estudio de la región del Valle del Cauca, este se ha convertido en un objetivo tanto de la historia social, económica, política y empresarial. Los insumos de estos avances y la información de diversas fuentes como los anuarios, censos, Constituciones Políticas e informes oficiales, fueron la base para establecer la forma como se configuró el Valle del Cauca en una de las regiones más importantes del país.

El siglo XIX es un periodo importante para comprender la configuración regional del Valle del Cauca, ya que es a partir de las reformas territoriales introducidas por la república las que finalmente derivaron en la creación del departamento en 1910. A pesar de estas transformaciones territoriales, el aspecto económico y social conservó muchos elementos de la colonia hasta mediados del siglo XIX que dieron lugar a la consolidación del latifundio como forma de tenencia de la tierra, la ausencia de vías de comunicación que mantuvieron la región aislada del resto del país, lo cual nos lleva a plantear el estancamiento del Valle del Cauca principalmente en la agricultura, la población y el crecimiento de las ciudades.

Es a partir de la segunda mitad que del siglo XIX y a partir de la abolición de la esclavitud en 1851 que se pueden señalar algunas transformaciones en la región. El surgimiento de una elite empresarial compuesta por nacionales (políticos y militares) y principalmente extranjeros conformaron la dirigencia regional de hacendados, comerciantes, que fundan empresas en el Valle, como lo fue el caso de Santiago Eder quien transformó la producción de azúcar a partir del ingenio azucarero. La relación entre la hacienda, el

latifundio y los empresarios nacionales en asocio con extranjeros en la segunda mitad del siglo XIX y principios del siglo XX van a configurar en el Valle del Cauca las condiciones para la reactivación de las haciendas y el surgimiento y consolidación de los ingenios que junto con la industria agro exportadora, la industrialización, el despegue de ciudades como Cali y Palmira desempeñaron un papel fundamental en la organización del espacio.

La población esclava, libre después de 1851, fue la base social de la reactivación de las haciendas, la diversificación de la producción y la ganadería tradicional, por su amplia disponibilidad y creciente oferta en un mercado laboral en proceso de constitución. Este fenómeno se vio reflejado en la consolidación de poblados en el valle geográfico: Buga, Cali, Cartago y Palmira y en la creación de nuevas poblaciones sobre el piedemonte como Versailles, Sevilla, Restrepo y Trujillo que también son resultado del avance de pobladores antioqueños a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX.

Con las transformaciones de mediados del siglo XIX en la región se activa la dinámica demográfica que durante las primeras décadas se caracterizó por su lento crecimiento. Poblaciones como Buga, Palmira (sobre la margen derecha) y Cali, al finalizar este periodo y comenzar el siglo XX, duplican y hasta triplican su población reafirmando su importancia e influjo en la región, en gran parte, como ya se ha expuesto, al arribo de colonos expulsados de las grandes haciendas, a la colonización de laderas y vertientes, al avance de colonos antioqueños que no solo fundaron nuevos poblados sino que consolidaron los ya existentes e incrementaron las tasas de población.

Aunque durante la segunda mitad del siglo XIX se dan algunos avances agrícolas y en el crecimiento de poblados y población estos no son relevantes a nivel nacional, es por esta

razón que a comienzos del siglo XX aún no se ha dado el despegue regional sino hasta los años 20 en los que Cali se convierte en el nuevo centro político de la región, que supera en crecimiento demográfico a ciudades como Medellín y Barranquilla y alcanza uno de los niveles más altos de urbanización en el país en la década del 50. Otro aspecto importante no solo a nivel regional sino también del país es la consolidación de la agroindustria y de la consolidación del azúcar como producto para el mercado externo.

Dentro de la industria azucarera y la consolidación de la influencia de la región en el país se dan dos momentos que se moldearon gracias a factores internos, políticas públicas y factores externos: el de la emergencia 1901 y 1925 que se explica gracias a factores internos como la inauguración del ingenio “La Manuelita” en 1901, políticas públicas como la construcción del Ferrocarril del Pacífico, el impulso al Puerto de Buenaventura y la creación del departamento del Valle del Cauca en 1910. Dentro de los factores externos la apertura del canal de Panamá, la Primera Guerra Mundial y el alza internacional de los precios de azúcar son factores importantes que impulsaron la industria azucarera en este periodo.

En cuanto al segundo momento, el de la consolidación económica del Valle del Cauca desde 1928 a 1958, factores internos y externos como la emergencia económica del país entre 1925 y 1930, La Gran Depresión y políticas públicas como la adopción del modelo de sustitución de importaciones, las recomendaciones de la Misión Chardon y la construcción de la Carretera al Mar lograron vincular a la región con el mercado externo, crear las condiciones propicias para el proceso de industrialización con el desarrollo de la agroindustria y la concentración de la producción de azúcar en el valle y la formación del sector azucarero en la economía nacional.

El proceso modernizador durante las décadas del 30 y el 40 adelantado en el Valle del Cauca incidió directamente en la movilidad, concentración y crecimiento de la población en la región superando el rezago demográfico del siglo XIX. Así, se dan las mayores tasas de crecimiento por encima de las del país y de departamentos como Antioquia y Cundinamarca entre 1938 y 1951. La migración del campo a la ciudad debido al fenómeno de la violencia convirtió al departamento en uno de los de mayor concentración urbana en Colombia.

Finalmente las políticas públicas adelantadas a nivel nacional y local como la construcción del Ferrocarril del Pacífico y la Carretera al Mar se constituyeron en un avance en las vías de comunicación no solo del Valle del Cauca sino también del país que transportó la mayor parte del café que exportó. De manera que en las décadas del 30 y el 40 el Ferrocarril del Pacífico concentró la mayor parte del transporte de carga y pasajeros que hizo de Cali el epicentro de las vías de comunicación de la región. A lo anterior se le sumó la finalización de la Carretera al Mar que finalmente relegó a las vías férreas hasta el día de hoy.

BIBLIOGRAFÍA

*Fuentes Primarias**Normas legales*

Colombia (1821). Constitución de la república de Colombia, Rosario de Cúcuta, Bruno Espinosa.

Colombia (1832). Constitución del Estado de la Nueva Granada, Bogotá.

Colombia (1843). Constitución Política de la República de la Nueva Granada. Bogotá. Imprenta del Gobierno.

Colombia (1853). Constitución de la Nueva Granada. Bogotá. Imprenta de Echeverría Hermanos.

Colombia (1858). Constitución Política para la Confederación Granadina. Bogotá.

Colombia, Ministerio de Gobierno, (1905, 11 de abril), "Ley 17 de 1905 sobre división territorial", en *Diario oficial*, núm. 12328, 15 de abril de 1905, Bogotá.

Colombia, Asamblea Nacional Constituyente (1831, 21 de noviembre). "Ley Fundamental de la Nueva Granada del 21 de noviembre de 1831, por la cual se crea el Estado de la Nueva Granada", en Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2010) "Ley 1ª de 1831 Asamblea Nacional Constituyente - Consulta de la

Norma”, [en línea], disponible en:
www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1, recuperado: 10 de junio de 2010.

Colombia, Ministerio de Gobierno (1910, 16 de abril), “Decreto número 340 del 16 de abril de 1910, por el cual se da cumplimiento a la “Ley 65 de 1910, sobre división territorial”, en *Diario Oficial*, núm. 13969, 19 de abril de 1910, Bogotá.

Colombia. Ministerio de Gobierno (1912). “División de la República de Colombia desde 1819 hasta 1912”, en *Censo general de la República de Colombia levantado el 5 de marzo de 1912*, Imprenta Nacional, Bogotá, 1912.

Colombia, (1924), Codificación nacional de todas las leyes de Colombia desde el año de 1821, hecha conforme a la ley 13 de 1912 / por la Sala de Negocios Generales del Consejo de Estado; pról. de José Joaquín Casas. Bogotá, Imprenta Nacional de Colombia.

Colombia (1929), Consejería de Estado, Codificación Nacional de todas las leyes de Colombia desde el año de 1821, hecha conforme a ley 13 de 1912, Bogotá, Imprenta Nacional, tomo XVI

Documentos y Archivos

Archivo General de la Nación-Colombia, Mapoteca 4, x-68. Bogotá, D.C

Colombia (1826), Secretaría del Interior y de Justicia, Censo de población de la República de Colombia correspondiente al año de 1825, que presenta el secretario de estado del despacho del interior, Colombia.

Colombia (1912), Censo General de la República de Colombia, levantado el 5 de marzo de 1912, Bogotá, Imprenta Nacional.

Colombia (1917), Dirección General de Estadística. «Resultados del Censo de Población levantado en Colombia en el año de 1905. No. 1185, Bogotá.

Colombia (1924), Departamento de Contraloría – Dirección General de estadística, Censo de Población de la República de Colombia, 1918, Bogotá, Imprenta Nacional.

Colombia (1930), Contraloría General de la República – Dirección del Censo, Memorias y cuadros del Censo de 1928, Colombia, Editorial Librería Nueva, 1930.

Colombia (1930), Ferrocarril del Pacifico, informe anual para el año que termina el 31 de diciembre de 1930, Cali, Ed. América S.A.

Colombia (1931), Carreteras y Caminos Nacionales, Informe que rinde el Director General de Carreteras al señor Ministro del ramo, correspondiente al año de 1930 y al primer semestre de 1931, Bogotá, Imprenta Nacional.

Colombia (1942), Contraloría General de la República, Censo General de población 5 de julio de 1938, del Valle del Cauca, Bogotá, Imprenta nacional.

Colombia (1964), Departamento de Contabilidad y control general, Ferrocarriles Nacionales de Colombia, Balance consolidado de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia de diciembre de 1964, Bogotá.

Departamento Nacional de Estadística (1875), Anuario General de Estadística de Colombia 1875, Bogotá, Medrano Rivas.

_____. (1953), Anuario General de Estadística 1953, Bogotá, Imprenta Nacional.

_____. (1951), Censo de Población 1951: Departamento del valle del Cauca, Bogotá.

Ministerio de Hacienda – Dirección General de Estadística (1917), Anuario Estadístico 1915, Bogotá, Imprenta Nacional.

Dirección de estadística (1940), Anuario Estadístico del Valle del Cauca 1939, Cali, Imprenta América.

_____. (1945), Anuario Estadístico del Valle del Cauca 1945, Cali, Imprenta América.

_____. (1969), Población del país según el censo de 1964, estimada a 15 de julio de 1968, Bogotá.

Camacho, G. (1948 – 1949), “Ferrocarriles y carreteras”, en *Revista del Concejo administrativo de los FF.CC. Nacionales*, Núm. 73.

Codazzi, A. (1840), Atlas Físico y Político de la República de Venezuela, Venezuela, ed. Caracas.

_____. (1889), "Atlas geográfico e histórico de la República de Colombia", Paris, A. Lahurre.

De Mosquera, T. (1866), Compendio de Geografía General, Política, Física y Espacial de los Estados Unidos de Colombia. Dedicado al Congreso General de la Unión. Londres, Imprenta Inglesa y extranjera de H.C. Panzer.

Lino de Pombo, (1836), Resumen del censo general de la población de la República de la Nueva Granada, 1834, Bogotá, Biblioteca Nacional de Colombia.

Ospina, S. (1958, enero - febrero), "Nuestros problemas de transporte: carreteras y ferrocarriles", en *Anales de ingeniería*, Vol. 62, Núm. 690 – 691, pp. 32 – 39.

Paz M. Pérez F. (1890) "Carta de la Nueva Granada dividida en provincias entre 1832 y 1855", en *Atlas geográfico e histórico de la República de Colombia*. Colombia, Agustín Codazzi.

Restrepo, J. (1970), "Carta del departamento del Cauca", en Acevedo E. (comp.), *Atlas Antiguos de Colombia siglos XVI a XIX*, Bogotá, Litografía Arcor - Tercera edición.

Vergara, F (1910), "División territorial de 1908. Carta Geográfica de Colombia, según el ordenamiento territorial decretado por Rafael Reyes", en *Atlas de geografía colombiana*. Bogotá, Biblioteca Nacional.

Publicaciones Periódicas

Anales de Ingeniería (1950, octubre), “El plan Currie y los ferrocarriles nacionales”, Vol. 57, Núm. 628, pp. 14 - 33

Jaramillo, A. (1934, marzo), “Reseña histórica de los talleres centrales del Ferrocarril del Pacífico, en Chipichape”, en *Anales de Ingeniería*, Vol. 42, Núm. 485, pp. 127 – 151

El gráfico (1935, julio), “Los ferrocarriles nacionales y el desarrollo del país”, Vol. 25, Núm. 395, pp. 645 – 648.

Revista del Concejo Administrativo de los FF.CC. Nacionales, (1932 -1950), núm. 3, 6,7, 8, 11,62, 63, 77, 79, 80.

Fuentes secundarias

Libros y revistas

Aguilera, Mario (2002, enero). “División política administrativa de Colombia” en *Revista credencial Historia*, edición 145.

Almario, G. Oscar (2005). *La invención del suroccidente colombiano*, Medellín, Universidad Pontificia Bolivariana - Concejo de Medellín- Corporación Instituto Colombiano de Estudios Estratégicos.

Almario, G. Oscar (2010, junio). “De lo local a lo regional en el Pacífico Sur Colombiano, 1780 – 1930”, en *Historelo, Revista de historia regional y local* [en línea], Vol. 1, núm. 1, disponible en <http://historelo.univalle.edu.co/>, recuperado: 2 de agosto de 2010.

Almario, O. (1990), *La configuración moderna del Valle del Cauca, Colombia, 1850 – 1940. Espacio, poblamiento, poder y cultura*. Cali, Cekan editores.

Aprile, J. (1992), “La colonización en el Valle del Cauca”, en *La ciudad colombiana, siglos XIX y siglo XX*, Bogotá, Banco Popular

_____. (1992), “La urbanización en el Valle”, en *La ciudad colombiana, siglos XIX y siglo XX*, Bogotá, Banco Popular.

Arguellos, M. (1946), *La carretera al Mar 1926 – 1946*. Cali, Imprenta Departamental

Arias U. M. (1983), *Actas de Cabildo Colonial de Cali tomo 16 año 1733 - 1744. II La Carretera al Mar, Cali en busca del Pacífico y del mercado internacional*, [Trabajo de grado], Cali, Universidad del Valle, Licenciatura en Historia.

Barragán, Arnovi (2008, noviembre) “Santiago de Cali, Una ciudad de dinamismo permanente”, en *Revista credencial Historia*, edición 227.

Bergquist, Charles (1981). “El quinquenio de Reyes, 1904 – 1909, en *café y conflicto en Colombia, 1886 – 1910*, Fondo Rotatorio de Publicaciones FAES, Medellín.

- Colmenares, G. (1997), *Cali terratenientes, mineros y comerciantes, siglo XVIII*, 4.^a ed., Colombia, TM Editores - Universidad del Valle - Banco de la República - Colciencias.
- Crist, R. (1952), *The Cauca Valley Colombia Land Tenure and Land Use*. Baltimore, Waberly Press.
- Escorcía, J. (1983), *Sociedad y Economía en el Valle del Cauca. Desarrollo Político, social y económico 1800 – 1854*, Tomo III, Bogotá, Fondo de Promoción de la Cultura del Banco Popular.
- Gómez, F. (1970), “Los Censos en Colombia antes de 1903”, en Urrutia, M. y Arrubla M. E. (comps.), *Compendio de estadísticas históricas de Colombia*, Bogotá.
- Gómez, J. (Ed), (2003), *Geografía física y política de la Confederación Granadina, Colombia*, COAMA.
- Gutiérrez, J. (1995), “Historia de los ferrocarriles en Colombia” en Guerrero, J. (Comp.), *Regiones, ciudades, empresarios y trabajadores en la historia de Colombia*, IX Congreso de Historia de Colombia, Bogotá, Colombia, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Tunja – Archivo General de la Nación – Asociación Colombiana de Historiadores p. 163 – 173
- Instituto Geográfico Agustín Codazzi, (2009). Departamento del Valle del Cauca División Político Administrativa [en línea], IGAC, disponible en www.igac.gov.co, recuperado el 12 de agosto de 2010.

- Londoño, J.E. (2002), “Lisandro Caicedo un empresario territorial caucano”, en Dávila, C. (comp.), *Empresas y Empresarios en la Historia de Colombia. Siglos XIX y XX*, Bogotá, Norma - editorial Uniandes.
- Martínez, G (2000), “La reasunción de la Soberanía por las Provincias neogranadinas durante la primera República”, en *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, VII, septiembre, 2000, pp. 3 – 59.
- Ocampo, J. Montenegro, S. (1984), “La crisis mundial de los años treinta en Colombia, en Ocampo, J. y Montenegro, S. *Crisis mundial, protección e industrialización*, Bogotá, Colombia, CEREC, pp. 367 – 400
- _____. (1984), “El desarrollo económico de Cali en el siglo XX” en Ocampo, J. y Montenegro, S. *Crisis mundial, protección e industrialización*, Bogotá, Colombia, CEREC, pp. 367 – 400
- Ramos, A., *Los estudios regionales en Colombia* [inédito]
- Rojas, J. M. (1983), “Empresarios y tecnología en el sector azucarero en Colombia 1860 – 1960”, en *Sociedad y economía en el Valle del Cauca*, Bogotá, Banco Popular.
- Universidad del Valle , (2010), Centro virtual Isaac, “El Ferrocarril del Pacífico”, en *Centro Virtual Isaacs, portal cultural del Pacífico* [en línea],, disponible en <http://dintev.univalle.edu.co/cvisaacs/index.php>, recuperado: 29 de noviembre de 2010.

- Valencia, A. (2002), “Las Prácticas empresariales en el Estado Soberano del Cauca “, en Dávila C. *Empresas y empresarios en la historia de Colombia Siglos XIX y XX. Una colección de estudios recientes*, Bogotá, Grupo editorial Norma, CEPAL, Universidad de los Andes.
- Valencia A. (2005), “La metodología en la investigación histórica regional del Valle del Cauca”, en *Historia y Espacio*, vol. 25, pp. 183 - 199
- Valencia, D. (2010, junio). El Valle del Cauca para los vallecaucanos. “Proceso de constitución del Departamento del Valle”, en *Historelo, Revista de historia regional y local* [en línea], Vol. 2, núm. 3, disponible en <http://historelo.univalle.edu.co/>, recuperado: 2 de agosto de 2010.
- Valencia, G. (2010, junio). El Valle del Cauca para los vallecaucanos. “Proceso de constitución del Departamento del Valle”, en *Historelo, Revista de historia regional y local* [en línea], Vol. 2, núm. 3, disponible en <http://historelo.univalle.edu.co/>, recuperado: 2 de agosto de 2010.
- Vega, C. (2002), *Gente muy rebelde*, 1. Enclaves, transportes y protestas obreras, Bogotá, pensamiento crítico.

Zawadzky, A. (1996). *Las ciudades confederadas del Valle del Cauca en 1811*, 2ª ed., Cali, Centro de Estudios Históricos y Sociales “Santiago de Cali” - Gerencia Cultural de la gobernación del valle.

Tesis

Arias U. M. (1983), “Actas del cabildo colonial de Cali tomo 16 año 1733 - 1744”, en *Busca del Pacífico y el mercado internacional* [Tesis], Cali, Universidad del Valle, Departamento de Humanidades.

Castro Jurado, M. (1992), *Desarrollo urbano de Cali 1940-1960*, Cali, [Trabajo de grado],

Delgado Henao, L. (1992), *Las actas del Concejo de Cali como fuentes para el estudio de la historia social* [Tesis], Cali, Universidad del Valle, Facultad Humanidades.

Gómez García, A. M. (2004), *Algunos aspectos de la relación entre construcción de identidad local, regional y nacional* [Tesis], Cali, Universidad del Valle, Licenciatura en Historia.

Granados García, A. (1995), *Jurisdicciones territoriales pertenecías y política local en el gran Cauca 1810-1910* [Tesis de maestría], Cali, Universidad del Valle, Maestría en historia Andina.

Hernández Martínez, S. y Pérez Fuentes, P. (2004), *Letra y poder: de la elite al Estado Nación, Valle del Cauca 1910 - 1930* [Tesis], Cali, Universidad del Valle, Licenciatura en Ciencias Sociales.

Hernández Salas, M. (1999), *Cali y su salida al mar* [Tesis], Cali, Universidad del Valle, Licenciatura en Ciencias Sociales.

Pérez Espinosa O. (1996), *Aspectos de conflicto por la tierra del Valle del Cauca 1926-1936*, [Tesis], Cali, Universidad del Valle, Licenciatura en Ciencias Sociales.

Soto Montaña, G. (1988), *La actividad económica de Cali a comienzos del siglo XX* [Trabajo de Universidad del Valle, Facultad de Humanidades.