

Historia del Desarrollo Económico y Urbano en Cali

Edgar Vásquez

Profesor de la Facultad de Ciencias Sociales y Económicas.
Investigador del CIDSE



1. La región del Valle del Cauca y Cali

1.1. El proceso histórico de Santiago de Cali durante el Siglo XX debe analizarse en el marco del desenvolvimiento económico-social de la región vallecaucana. La forma específica del desarrollo económico de la región fundamentalmente ha estado determinada por la actividad cafetera (producción, transporte, trilla, exportación), por la actividad azucarera (cultivo de caña, transformación industrial, generación de insumos para otras ramas, exportación) y, además, por la producción agrícola de insumos para la agroindustria. En torno a estos sectores se han desarrollado otras actividades complementarias de significativa importancia. Esas ac-

La forma específica del desarrollo económico de la región fundamentalmente ha estado determinada por la actividad cafetera, por la actividad azucarera y, además, por la producción agrícola de insumos para la agroindustria.

tividades económicas fundamentales se han localizado a lo largo del valle del río Cauca y han ocasionado un movimiento de consolidación y crecimiento de una cadena de centros urbanos dentro de la cual Cali ha jugado un papel decisivo. En gran parte esta cadena de núcleos de población proviene de la colonia, pero sobre estábase, en el siglo actual, se ha desarrollado un proceso de modernización agrícola, urbanización, sistema vial e industrialización caracterizado por una

Este Documento hace parte del estudio realizado por el CIDSE para el Programa Ciudadano "El Cali que Queremos" de la Cámara de Comercio de esta ciudad.

integración productiva regional y una distribución espacial particular. Precisamente, con base en esa red el desarrollo ha irrigado espacialmente el ingreso, la demanda y el mercado regional. La expansión de esos núcleos urbanos en el Siglo XX y la formación de sus correspondientes zonas de influencia, muestran que el desarrollo económico y el crecimiento demográfico del Valle del Cauca ha sido mejor distribuido espacialmente que otras regiones del país donde se han presentado procesos de concentración geográfica de las actividades económicas y del poblamiento casi exclusivamente en las capitales de Departamentos o en sus áreas metropolitanas.¹

1.2. El Valle del Cauca, en su parte plana, ingresa al Siglo XX con una agricultura tradicional, basada en la gran propiedad -la Hacienda de origen colonial- con empleo de peonería, formas semi-salariales, pero también con aparcería y arrendamiento. La ganadería extensiva cuyo predominio perduró hasta muy entrado el Siglo XX -fue también una de las características importantes de la gran hacienda. Además de la importancia fundamental de la gran Hacienda existían formas parcelarias campesinas en las zonas de ladera que miran hacia el Valle, pero también en la parte plana. Raymohd E. Crist en su obra titulada "The Cauca Valley, Land Tenure and Land Use" señala la copresencia de la gran hacienda y la pequeña parcela explicando su origen en las incursiones del hacendado rico-generalmente de origen payanes- en el Valle del río Cauca, para fundar grandes haciendas ganaderas, desplazándose hacia la cordillera la agricultura que sostenían criollos e indígenas. Pero, además, hay que señalar que al comenzar el Siglo XX existían formas parcelarias en la parte plana, cuya formación, en gran parte proviene de la crisis económica y en la inestabilidad política que vivió el Valle del Cauca durante la primera mitad del Siglo XIX debida al deterioro de la actividad minera del Chocó y el Pacífico, a las guerras de independencia

CUADRO No 1
POBLACIÓN DE LOS PRINCIPALES MUNICIPIOS CAFETEROS DE
COLONIZACIÓN

	1928	1938			1951		
		TOTAL	CABECERA	RURAL	TOTAL	CABECERA	RURAL
SEVILLA	20.297	31.338	10.450	20.888	56.793	17.210	39.583
CAIDEDONIA	7.574	16.931	5.239	11.692	24.314	10.681	13.633
VERSALLES	7.613	15.382	1.940	13.442	16.287	35.38	12.749
ALCALÁ	5.792	7.228	1.707	5521	8.586	3.006	5.580
TOTALES	41.272	70.879	19.336	51.543	105.890	34.435	71.545
	100%	100%	27.3%	72.7%	100%	32.5%	67.5%

que deprimieron la región y a la descomposición del esclavismo. Esto ocasionó movimientos de población en busca de asentamientos en torno a zonas inundables aledañas al río Cauca de poco interés para el control por parte de la hacienda tradicional, formándose así algunos espacios de parcelas familiares. Pero, por otra parte, la reactivación económica y el crecimiento de la demanda por bienes de pan-coger, que experimentó la región durante la segunda mitad del Siglo XIX, ligada a procesos migratorios, contribuyen a explicar el poblamiento de ladera con base en la pequeña y mediana propiedad, especialmente con cultivos de tabaco y café, dando por resultado la fundación de asentamientos (por ejemplo, Florida 1837) y la expansión de ciertos poblados como Pradera que en 1876 se convirtió en Municipio.²

Además, la extensión de la "colonización antioqueña" a finales del siglo pasado y comienzos del actual, creó en el norte del Valle toda una importante zona cafetera que jugó un papel decisivo en el desarrollo del Departamento y de Cali. Esta zona cafetera que se levantó con base en economías parcelarias en lo fundamental se fortaleció con la exportación del grano en las primeras décadas

del siglo actual y experimentó un crecimiento demográfico importante.

El movimiento del café desde la zona cafetera del norte del departamento y desde las laderas de otros municipios hacia los cuales se extendió el cultivo (Tuluá, Candelaria, Pradera, Yotoco) hacia el Puerto de Buenaventura y las trilladoras, fué creando una serie de actividades complementarias, irrigando ingresos a su paso y promoviendo demandas no concentradas espacialmente. Inicialmente el "camino del café" fué el río Cauca, desde la Virginia hasta Cali, para transportarse al Puerto. A finales de la década de los treinta, el ferrocarril y la carretera central desplazan de esta función a la navegación por el Cauca. El paso obligado por Cali, hacia Buenaventura, permitió que en la capital del Valle se localizara una serie de actividades de comercialización, exportación y almacenamiento. Con la actividad azucarera, el café contribuyó a promover y definir el tipo de desarrollo de la región.

1.3. Dentro de la reactivación económica de la región vallecaucana en la segunda mitad del siglo XIX y especialmente en sus postrimerías se debe destacar el desarrollo del comercio y el mejoramiento de las haciendas donde se

combinaban la ganadería, el cultivo de caña (con trapiche para producir mieles, panela y azúcares) y secundariamente algunos productos agrícolas de pan-coger. A finales de siglo XIX y comienzos del actual se presentó un proceso de transformación en algunas grandes haciendas tradicionales cuyos propietarios-generalmente extranjeros residentes- estaban vinculados a la actividad comercial en expansión desde la cual transfirieron capitales para la transformación de sus haciendas. Sin

1. Tierras Selváticas deshabitadas	430.000 has	21.0%
2. Paramos.terrenos rocosos y erosionados no utilizables agricolamente	120.000 has	5.8%
3. Tierras con bosques y malezas utilizables pero no cultivables	150.000 has	7.3%
4. Cauces de ríos, lagunas, pantanos, caños	100.000 has	4.9%
5. Tierras ocupadas, población, vías, edificaciones y explotaciones mineras	80.000 has	3.9%
6. Tierras dedicadas a pastos	877.591 has	43.3%
7. Tierras dedicadas a la agricultura	285.409 has	13.8%
TOTAL.	2.043.000 has	100.0%

En el informe presentado por Eduardo Acevedo, Jefe de Zonificación Estadística del DAÑE al doctor Jorge Saénz Alarte, Director del Departamento Administrativo Nacional de Estadística, y ordenado por resolución 546 del 22 de abril de 1955, se lee al respecto: "En Resumen: de los 20.430 kilómetros cuadrados que componen el departamento, solamente se está aprovechando un 57% aún cuando este aprovechamiento no debe considerarse como completo; simplemente se refiere a tierras ocupadas, algunas -las más pocas- en forma adecuada y técnica y la mayoría sin cuidarse de obtener de ellas el rendimiento que era de esperarse"¹⁵

Este panorama agrario de bajo nivel de aprovechamiento del suelo, persistencia de la

embargo, visto el proceso agrario de la región en su conjunto, la hacienda tradicional perdura casi hasta mediados del Siglo XX, a pesar de estos importantes esfuerzos modernizadores.

El estudio realizado, al comenzar la década de los 50, por la Secretaría de Agricultura del Departamento del Valle bajo la dirección de G. Samkpal, experto de la F.A.O., muestra la distribución superficial del aprovechamiento del suelo en el Departamento del Valle:

gran hacienda tradicional y baja productividad comienza a transformarse significativamente hacia la década de los años 40 del siglo actual en la cual se aceleró el desarrollo industrial de la región y particularmente de Cali. Y en este proceso de cambio agrícola jugó un papel decisivo la transformación definitiva de la hacienda tradicional azucarera en explotación moderna, consolidándose el sector azucarero.

Aún en 1953 -como lo indica la muestra agropecuaria de ese año- la producción agrícola del Valle aún era muy variada y la superficie cultivada de caña sólo cubría el 14.22% del área sembrada.(Ver Cuadro No 2).

1.4. Pero el cultivo de la caña adquirió un gran impulso durante la década de los 40, como se puede observar en el Cuadro No. 3.

CUADRO No. 2
CULTIVOS AGRÍCOLAS Y SUPERFICIES

	Plazas			Plazas	
Café	111.996	(25.1%)	Frijoles	12.744	(2.9%)
Maíz	57.230	(12,8%)	Café,Cacao,Plátano	6.828	(1.6%)
CaféyPlál	108.329	(24.3%)	Tabaco	1.060	(0.2%)
Caña	63.499	(14.2%)	Yuca	7.356	(1.7%)
Airoz	13.986	(3.1%)	Cacao	8.967	(2.0%)
Plátano	12.426	(2.8%)	Otros Cultivos	41.531	(9.3%)

(Área Total 445.952 Has.).

FUENTE: Muestra Agropecuaria del Valle 1953.

CUADRO No 3
EXTENSIÓN DEL CULTIVO DE CAÑA (HECTÁREAS)

Años	Has.	Años	Has.
1915	7.958	1952	37.495
1937	14.341	1953*	40.693
1941*	29.398	1954**	42.748
1951	36.926	1970**	91.800

* El área cultivada de caña para azúcar se estimó en 335.9%.

** Superficie de caña para azúcar.

FUENTE: Anuario Estadístico. Dirección General de Estadística. Imprenta Nacional, Bogotá 1912. Secretaría de Agricultura y Fomento del Valle. 1941. Estadística Ministerio Agricultura. Estudio Geo-Económico del Valle del Cauca, 1950.

A partir de 1960, cuando se excluye a Cuba de la cuota del mercado norteamericano, crecieron significativamente las exportaciones, la producción de azúcar y el área de cultivo cañero.

En la década de los 40 -durante la segunda guerra mundial-, en el período 1946-1952 en el cual se presentó un aumento del consumo interno de azúcar, y en algunos años (1951-1952) que fue necesario importar, la expansión del cultivo promovió la incorporación de tierras al sector azucarero.(Ver Cuadro No 4).

Además de los ingenios como La Manuelita, Río Paila y Providencia que ya existían hacia 1930, en la tercera y cuarta década del siglo actual se fundaron una serie de ingenios que aceleraron la modernización

agraria del sector rural vallecaucano: Perodíaz, Mayagüéz, Bengala, Papayal, San Carlos, San Fernando, etc.

En el período 1951-1964 la zona sur-occidental del país (Valle, Cauca, Nariño) percibió 36.717 personas en su PEA, pero Cauca y Nariño expulsaron 23.918 personas mientras el Valle absorbió cerca de 60.000 en su PEA rural, lo que implicó una rápida expansión de la oferta de trabajo que incidió en su nivel salarial rural. De otra parte, la demanda interna de azúcar que venía creciendo y sustituyendo el consumo de panela, y la demanda externa, permitieron que, entre 1950 y 1972 la producción de azúcar creciera a una tasa anual promedio del 7.5% cuya decima parte sirvió para atender exportaciones. Ante

CUADRO No 4
TIERRAS INCORPORADAS AL
SECTOR AZUCARERO (1922-1952)

Períodos	Plazas	%
1922-1930	1.274	2.7
1931-1938	3.977	8.5
1939-1945	16.284	34.6
1946-1952	25.514	54.2

FUENTE: Empresarios y Tecnología en la Formación del Sector Azucarero en Colombia 1860-1980. Rojas, José María (Banco Popular, 1983), con base en "Tenencia y Uso de la Tierra por la Industria Azucarera del Valle del Cauca" de Simeone Mancini.

la oferta relativamente inelástica, propia de la estructura del sector, los precios reales del azúcar, como no logró ningún otro producto de la agricultura comercial, se alcanzaron a duplicar entre 1950 y 1970, simultáneamente con el crecimiento tecnológico. Estas condiciones constituyeron al sector azucarero como líder dentro del panorama agrícola y del proceso fabril rural de la región, de tal manera que sólo el acceso de otros cultivos se hace viable cuando se trata de insumos agrícolas para la transformación industrial y de la agricultura comercial (p.e.: sorgo, soya, algodón) que emplean altos niveles de tecnología. Fue así que se presentó una tendencia hacia la pérdida de importancia por cultivos de pancoger, tradicionales en la región (fríjoles, plátano, yuca, cacao, tabaco y aún maíz), lo mismo que el desplazamiento de pastos y ganadería hacia Cauca, Nariño y Putumayo.⁶

1.5. "Por los estudios que se han realizado en la parte plana del Valle, se ha llegado a la conclusión de que solamente se aprovechan con intensidad un 15 a 20% de las 300.000 hectáreas (incluidas las que corresponden al departamento del Cauca) que podrían explotarse con excelente provecho. Es decir, no menos de 200.000 hectáreas se están perdiendo para la economía nacional, pues aún cuando

hoy se encuentran ocupadas en ganadería extensiva, esta utilización no corresponde al aprovechamiento que ofrecen unas tierras que ciertamente son las más fértiles y productivas del país". Así lo expresaba en 1955 el informe del jefe de Zonificación Estadística al Director del DAÑE" y agregaba que "la causa fundamental, aún cuando no la única, de este problema se encuentra en la falta de control de las aguas que riegan el Valle: el río Cauca como principal y luego sus afluentes. Las frecuentes avenidas de estos ríos causan desbordamientos que anegan grandes extensiones de tierra y debido a que en muchos sitios el constante acarreo ha levantado los márgenes del río, las aguas desbordadas no encuentran, pasadas estas avenidas, la misma facilidad para tornar al cauce y así permanecen estancadas inutilizando las tierras. Por otra parte, en las épocas de sequía, la vegetación se enrarece por falta de humedad y de riego, y el agricultor al sembrar corre un grave riesgo".

Fué, pues, con la creación de la C.V.C. en 1954 como se aborda la solución de un doble problema que venía afectando seriamente el desarrollo regional: el control de las aguas cuyo desbordamientos inutilizaban grandes extensiones para el aprovechamiento agrícola, y la generación de energía eléctrica de una manera adecuada al crecimiento industrial y económico de la región. Esta acción liderada por el empresariado regional coadyuvó al desarrollo y expansión de un sector azucarero modernizante que requería energía y adecuación de tierras.

Este proceso de expansión de la agricultura comercial en general y del sector azucarero en particular, se asoció a un cambio en la estructura de la tenencia de la tierra en el Departamento del Valle. Entre 1950 y 1970 disminuyó de 31.288 a 27.332 el número de explotaciones agrícolas con un tamaño entre 1 y 20 hectáreas (-12.64%); en cambio, el número de explotaciones con más de 200

hectáreas pasó de 1.010 a 1.199, es decir, aumentó el 18.7%. En términos de superficie, el área total de las explotaciones entre 1 y 20 hectáreas disminuyó 12.3%, mientras el área de explotaciones mayores de 200 hectáreas aumentó 18.6% en el mismo período. Entre estas últimas, las de más de 1.000 hectáreas aumentaron su número en 37.2% y su superficie en 45.3%.⁹ En "Bases para un Desarrollo Armónico del Departamento del Valle" se plantea al respecto que "el proceso de modernización -mecánica y biológica- de la agricultura iniciado a mitad de este siglo estuvo, y continúa estando, sólo al alcance de los grandes empresarios agropecuarios, que han dispuesto sistemáticamente de acceso a la tierra, al crédito y a los insumos técnicos, produjo colateralmente, como en muchos otros países donde tampoco se estableció control alguno al respecto, el fenómeno de una mayor concentración de la propiedad rústica", agregando, su efecto en el proceso migratorio del campo a la ciudad.⁹

1.6. Dentro de todo este proceso del desarrollo vallecaucano, "la presencia de este gran polo industrial (Cali) dentro de la región ha inducido un acelerado proceso de urbanización creando simultáneamente condiciones para la generación, empleo y aprovechamiento interno de economías internas y externas al desencadenar, a través de sus efectos hacia adelante y hacia atrás, el desarrollo de otras actividades económicas... Si bien la actividad económica se concentra en un grado relativamente elevado en un gran centro de influencia, Cali, el patrón de desarrollo regional creó favorables condiciones que posibilitaron la conformación y expansión de otros epicentros que limitaron las fuerzas de atracción de la ciudad de Cali y promovieron un desarrollo urbano y económico más equilibrado y menos concentrador. Este carácter del modelo responde al tipo de industrialización que se emprendió y a los

factores que definieron la base originaria de esta industrialización... esa base originaria se encuentra en el proceso de transformación de la caña de azúcar y en la trilla del café. Se trató entonces de un desarrollo de tipo agroindustrial basado en la explotación de un recurso natural, la tierra, y que como tal repercutía tanto en el desarrollo urbano como en el agrario".¹⁰

En este contexto regional muchos factores convergentes concurren en el hecho de que Cali asumiera el liderazgo dentro de la red urbana del Valle del Cauca. Dentro del proceso socio-económico-político de oposición a la capital del antiguo estado del Cauca, la designación de Cali como capital del departamento (1910) -si bien se debió a su relativa importancia económica política en el período de reactivación a finales del Siglo XIX y primeros años del XX, lo mismo que a la diferenciación de su dirigencia frente a la caucana- también incidió en el crecimiento e importancia de Cali como centro administrativo del sector público regional, congregando una serie de funciones burocráticas. Pero su ubicación como nexo entre la región y el pacífico fué fundamentalmente en el desarrollo de la industrialización, el comercio y las finanzas de Cali. El crecimiento de las exportaciones cafeteras que procedían del norte de la región hacían tránsito obligado por Cali antes de llegar al Puerto, promovió una serie de actividades en la





ciudad. La importación de equipos e insumos para el desarrollo de la región y las exportaciones fueron creando un movimiento económico importante (transporte, comercio, finanzas, hotelería, almacenamiento, etc.) en Cali, como paso necesario entre el Pacífico y el interior. Este desarrollo, en el cual jugó un papel importante su localización se pone de manifiesto particularmente cuando la región comienza a vincularse al mercado mundial y, especialmente, durante la fase sustitutiva de importaciones en el cual el tipo de industrialización implicaba altos componentes importados que hacían tránsito entre Buenaventura y Cali. Además, la integración industrial del área metropolitana Cali-Yumbo con el resto de la economía regional y particularmente con el sector agrícola vallecaucano, también tuvo su incidencia para que Cali se erigiera como núcleo principal en la cadena urbana regional.

Desarrollo Económico de Cali

2. Antecedentes y Condiciones de la Modernización

2.1. En la segunda mitad del Siglo XIX el Valle del Cauca vivió cierta reactivación económica en el sector agropecuario, pero también en el comercio y en el movimiento

financiero. En Cali se emprendieron algunas incipientes y modestas actividades industriales que si bien no transformaron su estructura económico-social ni su aspecto de pequeño poblado tradicional mostraban ya los intentos de cambio. Estas industrias transformaban materias primas regionales, especialmente agropecuarias, y producían bienes de consumo doméstico para la ciudad y sus inmediaciones: fábricas de cigarros y cigarrillos, procesadoras de café, fábricas de jabones y velas, fábrica de cervezas. El tabaco, el café, la grasa animal y el maíz como insumos empleados en el procesamiento provenían de la región. También se producían ladrillos y tejas que utilizaban materiales locales. Este mejoramiento económico de la región, bastante modesto aún, ya planteaba la urgencia de superar el "embotellamiento", la necesidad de un sistema vial que integrara internamente la región y lo comunicara con el resto del país, la necesidad y posibilidad de vincularse más ampliamente con los mercados internacionales, la necesidad de adecuar una salida al Pacífico por Buenaventura y crear aquí una infraestructura portuaria. En las primeras décadas del siglo XX estos problemas se hacen más agudos y evidentes con la creación de nuevos establecimientos industriales que requerían un mejor acceso al mar y al interior del país, " pero especialmente con el creciente volumen de exportaciones cafeteras, pues el grano debía transportarse desde el norte y centro del Departamento hasta Cali y de aquí a Buenaventura. En estas décadas iniciales del siglo actual el proceso industrial de Cali se vio limitado -además de la carencia de redes viales y de transporte- por las insuficiencias en los servicios públicos de la ciudad. La carencia de estas condiciones -aunque fueron solucionadas gradualmente- contribuyen a explicar el tardío desarrollo industrial de Cali, si se compara con Bogotá, Medellín y Barranquilla. A medida que se superan estas limitaciones, se aceleran las tendencias del

crecimiento económico y demográfico de la ciudad y la región. Es así que, en términos generales, el desarrollo económico de Cali en el Siglo XX puede caracterizarse, dentro del panorama colombiano, como un "desarrollo tardío pero acelerado" ¹²

2.2. Desde el siglo pasado viene la idea de realizar un proyecto para conectar, por vía férrea, la ciudad de Cali con el Puerto de Buenaventura. La Ley 66 de 1872 aprueba la construcción del ferrocarril. La obra se inicia en 1878 y en 1908 sólo llegaba a Dagua. En 1915 llega a Cali, en 1918 a Palmira, y en 1922 ya había llegado a Buga, con prolongaciones

de Cali hacia el sur (Guanchite y Buenos Aires). Se construyen, además, el muelle de cemento en Buenaventura y los depósitos portuarios (1919-1922) y se hace necesario un nuevo muelle que se construye en el período 1926-1930. La intensificación del movimiento ferroviario entre Cali y el Puerto exige el mantenimiento del equipo rodante y es así que se construyen en Cali los TALLERES DE CHIPICHAPE (1929-1934). A partir de la llegada del ferrocarril a Cali (1915) el movimiento de carga y pasajeros por este medio de transporte experimenta un salto significativo. (Ver Cuadro No 5).

CUADRO No 5
TRANSPORTE DE PASAJEROS Y DE CARGA POR EL FERROCARRIL
DEL PACIFICO

INTERC'ÓN	ADOS			
B/TURA-DAGUA	1908	5.181	7.243	660
B/TURA-CALI	1917	201.301	51.912	13.641
B/TURA-PALMIRA	1918	273.970	59.034	18.644
B/TURA-GUACARI	1919	332.624	65.616	25.371

FUENTE: Revista de Obras Públicas y Anuario Estadístico de 1983 citado por Luis Valdivia, op. cit.

Antes de 1930 aproximadamente el 25% del café exportado por el país se embarcaba por Buenaventura. En 1930 esta cifra pasa del 38%, en 1940 al 56%, en 1950 alcanza el 65% y en 1960 llega al 88%. En el desarrollo de esta actividad exportadora fueron decisivos el ferrocarril y la carretera Cali-Buenaventura (1926-1940). Hasta finales de la década de los años 20, la "ruta del café" estaba integrada por dos sistemas de transporte: el fluvial (río Cauca) de la Virginia a Cali y el ferrocarrilero (Cali-Buenaventura). Este movimiento comercial del café promovió a su paso una serie de actividades económicas complementarias, particularmente en Cali como lugar obligado de tránsito hacia el puerto del Pacífico y explica -en parte- la "irrigación" geográfica de la demanda que contribuiría -lo mismo que la

actividad cañera y azucarera- al fortalecimiento de núcleos urbanos distintos a Cali, para conformar una estructura espacial menos concentrada y más armónica de la región.

2.3. Hasta finales de la década de los años 20 la navegación fluvial por el río Cauca tuvo una gran importancia como complemento del ferrocarril. Puerto Mallarino en gran medida sirvió de transbordo del café proveniente del norte del Valle hacia Buenaventura y hacia las trilladoras de Cali. A lo largo del río Cauca -de La Virginia a Cali- se crearon cerca de 24 pequeños núcleos de embarque y desembarque, talleres, bodegas, servicios de barcas, fondas y dragados. A su vez, estos pequeños puertos fluviales se conectaban por caminos

con ciudades como Tuluá, Buga y Yotoco. Pero además de servir como ruta del café, que fué su principal actividad, los vapores movilizaban pasajeros y productos (cacao, plátano, yuca, frutas, aves, leña y víveres). Fué, pues, una vía para el abasto de Cali. Los productos llegaban a Puerto Mallarino y por el camino o por el tranvía de vapor (1910) eran transportados a la plaza de mercado.

Como centro estratégico para acopio del café proveniente del norte y centro del Valle, y como lugar de despacho del grano a Buenaventura, Cali fué sede de importantes compañías exportadoras del grano. En 1933 existían cerca de 20 de estas firmas, cuyos propietarios eran fundamentalmente de origen "antioqueño", extranjeros residentes o comercializadoras extranjeras.

2.4. Desde comienzos del Siglo XX se hicieron intentos para conectar diversas localidades de la región entre si y con el río Cauca. Por ejemplo, en 1905 el gobierno contrata con particulares la construcción de caminos que a la vez que unían a las poblaciones, las vinculaban al río Cauca (Cartago-Toro, Bolívar-Bugalagrande, Tuluá-Huasamó, Buga-Yotoco). En 1922 se inicia la construcción de la carretera central (Cali-Cartago) que se termina en 1927. Tanto el ferrocarril como esta vía carretable-en cuanto paralelas al río Cauca conectando también el norte cafetero con Cali- hicieron perder importancia al transporte fluvial a finales de los años 20.(ver cuadro No 6)

CUADRO No. 6
TRANSPORTE DE CAFE
(RIO CAUCA)

1931	196.731	Sacos
1932	144.376	Sacos
1933	38.157	Sacos

FUENTE: Boletines de Estadística de la Federación de Cafeteros No. 2 de 1932, y No. 8 de 1934. Qtdado por Luis Valdivia. Op. Cit.

En 1926 se inicia la apertura de dos vías carretables: Cali-Buenaventura (por la vía de Anchicayá) que amplió la capacidad de transporte de carga y de pasajeros al puerto, fue concluida en 1940. La segunda obra fué la carretera Armenia-Ibagué, terminada en 1928, que creo condiciones para integrar el Valle del Cauca con el interior del país.

Por otra parte, el municipio de Cali en 1944—año significativo en el desarrollo industrial de la ciudad- se encontraba ya integrado desde el punto de vista vial y presentaba una amplia red de carreteras y caminos:

Cali - Puerto Isaac - Yumbo

Cali - Paso del Comercio

Cali - Villanueva - Navarro

Cali - La Viga (La Viga-Jamundí, La Viga-Hormiguero)

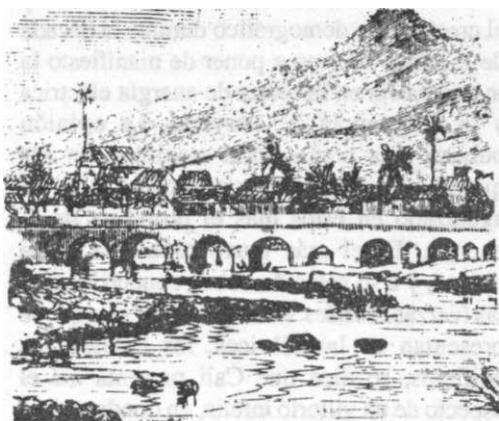
Cali - Yanaconas

Cali - Saladito (Saladito-Felidia, Saladito-Buenaventura)

Cali - Golondrinas

2.5. Prácticamente Cali ingresa al Siglo XX con el acueducto colonial (1778) con acequias de piedra que conducían el agua a las pilas públicas de la ciudad, desde la bocatoma del río Cali en la Hacienda Santa Rita.

A pesar del reducido tamaño demográfico y económico de la ciudad en las dos primeras décadas del siglo actual, se requería ya cierta adecuación del acueducto. Pero fundamentalmente se aducían razones de "salubridad, comodidad y ornato" (acuerdo Municipal No. 20 de 1912) para construir un nuevo acueducto como preparación de la ciudad que próximamente recibiría el ferrocarril de Buenaventura. Desde 1808 el Consejo decide adoptar el sistema metálico. Pero sólo en 1916 se crea la Junta Constructora y en 1918 se



Entre 1931 y 1958 la población de Cali casi se sextuplicó (5.7 veces) y se presentó la aceleración industrial que ocurrió durante las postrimerías de la Segunda Guerra (1943-1945) y la primera década de la postguerra

realizan las obras de la nueva bocatoma, el nuevo canal de conducción y los tanques de sedimentación en San Antonio, y se colocan las tuberías. Por esta época se atribuían las epidemias de fiebre tifoidea y desintería a la calidad del agua. Por tanto surgió la perentoria necesidad de la planta de purificación en el mismo lugar de los tanques de sedimentación. En 1930 se instala la planta de purificación que fuera construida por el ingeniero sanitario George Bunker, financiada con empréstitos externos (Baker Kellog & Co. Me y el Bank of America de Nueva York).

El agua tratada llega por primera vez a Cali en 1931 y a esa obra se le atribuye la disminución de enfermedades por contaminación hídrica. Mientras en 1930 se

presentaron 258 casos de muerte por disentería y 122 por tifoidea, en 1938, siete años después de puesta en funcionamiento la planta de purificación, se redujo a 9 casos por desintería ya 17 por tifoidea.¹

Estas adecuaciones resultaron insuficientes frente al crecimiento demográfico y la expansión económica de la ciudad. Entre 1931 y 1958 la población de Cali casi se sextuplica (5.7 veces) y se presentó la aceleración industrial que ocurrió durante las postrimerías de la Segunda Guerra (1943-1945) y la primera década de la postguerra. Ante la insuficiencia de la planta de San Antonio y el retardo de la oferta ante el crecimiento de la demanda, se construye en 1958 la planta de tratamiento que toma sus aguas del río Cauca que entra a solucionar el deficiente suministro de agua.

2.6. En la primera década del siglo se presentó un crecimiento en el número de residencias, hoteles, servicios bancarios, comercios y algunas industrias incipientes que requerían el servicio de energía. Hasta 1910 el alumbrado doméstico empleaba velas, mientras el alumbrado público consistía en faroles de petróleo. En este año, se crea la compañía de Electricidad que inició con la Planta No. 1 del río Cali.

En el período inter-censal 1912-1918 Cali presenta una de las más altas tasas de crecimiento demográfico anual (8.6) y para 1918 existían en la ciudad: fábricas de cigarrillos y cigarrillos, puntillas y clavos, velas y jabones; adobes, ladrillos, tejas y mosaicos; cervezas, gaseosas, tejidos, fósforos, pastas alimenticias, baúles y muebles, talleres de fundición y mecánica, trilladoras, y además, almacenes, establecimientos bancarios (Banco Hipotecario del Pacífico, Sucursales del American Foreign Banking Corporation, del Banco Mercantil Americano y del Banco López), hoteles (como el Majestic, el Europa, el Francia, el Cali, la Pensión Ortíz) y clubes

sociales (Cali y Colombia), nueve imprentas, edificaciones públicas (Gobernación, Casa Municipal, Cuartel Militar, Cuartel de Policía, locales escolares, hospital, Asilo de Mendigos, Sala de Maternidad, Plaza de Mercado, Matadero Público) templos, periódicos (El Correo del Cauca, El Relator, El Mercurio y cinco oficiales), que requerían suministro de energía adecuado.

Lentamente se fué creando la capacidad de energía eléctrica de la ciudad:

1910 - Se crea la Compañía de Electricidad que pone al servicio la Planta No. 1 del río Cali (50 Kw).

1926 - La Compañía pone en funcionamiento la Planta No. 2 del río Cali (1.000 Kw).

1928 - Se amplía la capacidad de la Planta No. 1 (1.000 Kw) y la compañía es adquirida por el capital extranjero.

1929 - Se inaugura la Planta Cali-Diesel (1.000 Kw).

1930 - Se compra la planta particular del Río Meléndez (400 kw).

1931 - Se adquirió la planta de Palmira (Río Nima) con 740 kw para ayudar al suministro de Cali.

1937 - Se eleva la capacidad de planta del Nima a 2.500 kw. y se construyen líneas de transmisión a la ciudad.

Pero la aceleración de la industrialización y el crecimiento demográfico durante la década de los años 40, van a poner de manifiesto la insuficiencia en la oferta de energía eléctrica y la deficiencia del servicio. La opinión pública y la prensa local manifestaban sus quejas y exigían una solución: "Se ha agudizado en estos días el problema de la energía. Es el más grave problema de la ciudad, y a su solución deben concurrir todas las fuerzas sociales. Ante los problemas que se presentan en las fábricas, los hoteles, los edificios, se dice que Cali presenta así el aspecto de un villorio infeliz, en donde no hay manera de lograr nada que se relacione con la energía y la luz eléctrica". (Diario del Pacífico, 22 de agosto de 1941).

El desarrollo industrial del Valle del Cauca -en el cual ha tenido una alta participación la ciudad de Cali- aumentó entre 1945 y 1953 el número de establecimientos de 800 a 1.506 (189%) y el personal ocupado de 17.979 a 32.575 personas (181%), lo que implicó una acelerada demanda de energía eléctrica. Además del proceso industrial en Cali hay que considerar la alta tasa anual de crecimiento demográfico en el período intercensal 1938-1951 que alcanzó la cifra del 8.21, sin que se ampliara adecuadamente la generación y el suministro de energía eléctrica. A esta necesidad respondió la construcción de la CENTRAL HIDROELÉCTRICA DE ANCHICAYA, para lo cual se creó la empresa con capital aportado por el gobierno nacional (51%), el Departamento (23%) y el municipio de Cali (26%) para generar 89.000 kw. en varias etapas. Los trabajos se iniciaron en 1944 y deberían concluir en 1957. Mientras tanto crecía la insuficiencia de generación y



DESARROLLO ECONÓMICO Y URBANO EN CALI

suministro de electricidad, aunque las expectativas mejoraron. En 1954 -año en el cual fue creada la Corporación Autónoma Regional del Cauca- en Cali sólo existía una capacidad de 12.400 kw. que constituía el 41.5% de la del Valle del Cauca. "Sumada la producción de las diferentes plantas eléctricas de servicio público del Departamento, se alcanza la cantidad de 29.844 kw., cantidad ciertamente insuficiente para cubrir las necesidades de la capital".¹⁴

Constituida la Corporación Autónoma Regional del Cauca en 1954, la hidroeléctrica de Anchicayá se integra al sistema CVC-CHIDRAL, cuyo programa de generación eléctrica en el corto plazo incluía (además de las plantas térmicas, las pequeñas hidroeléctricas existentes y las unidades No. 1 y No. 2 de Anchicayá) la instalación de dos nuevas unidades de 20 megavatios cada una (unidades No. 3 y No. 4 de Anchicayá) y la terminación de dos unidades termoeléctricas en Yumbo (Unidad No. 1 y Unidad No. 2). Para el largo plazo se pensó en la Central Hidroeléctrica Calima I (120.000 kw.) y los proyectos de finalidad múltiple en el río Cauca: Timba y Salvajina.¹⁵

La Industrialización en Cali

3. La Estructura Industrial en las Primeras Décadas del Siglo XX

3.1. Para el Valle del Cauca, el año de "1944 señala el máximo en la fundación de establecimientos industriales -101-, siguiendo 1934 -64- y 1942 -57-".¹⁶ Esta aceleración en la creación de empresas manufactureras en el primer lustro de la década de los años 40 también ocurrió en Cali, que para esa época generaba cerca del 60% del empleo y del 62% del valor agregado departamental.

Hacia 1944 la industria de Cali era en altísima proporción productiva de bienes de consumo:

-Alimentos: Café molido, harinas, pastas alimenticias, galletas, dulces y confites, jamones y mortadelas, refinación de sal para consumo doméstico.

-Bebidas: Gaseosas, licores, cervezas y vinos.

-Productos de Cuero: Zapatos, carteras, remontadoras.

-Productos de Madera: Muebles, puertas y ventanas.

-Productos de Caucho: Calzado de Caucho y lona, sobretodos y gabardinas, tacones y suelas, juguetes de caucho.

-Textiles y sus Productos: Telas de algodón y rayón, tejidos de punto, calcetería y camisas.

-Tabaco: cigarros y cigarrillos.

-Otros: Jabones y velas, muebles de mimbre, avisos luminosos de gas.

En cuanto al sector papelerero, se elaboraban productos de cartón y papel (vasos, servilletas, platos, bolsas de papel y cajas de cartón para empaques). En artes gráficas existía un buen número de editoriales, imprentas y litografías. Además, se pueden registrar algunas manufacturas metálicas (placas en relieve, puntillas y clavos) y especialmente, talleres dentro de los cuales se debe mencionar el de Chipichape.

El crecimiento de la construcción (edificios, viviendas y obras públicas) creó una demanda que promovió el sector de "Inminerales no metálicos y sus productos": ladrillos, tejas, mosaicos, baldosas, tubos de

Hacia 1944 la industria de Cali era, en altísima proporción, productora de bienes de consumo

el efecto ocasionado por el conflicto bélico sobre el sector externo, presionó una profundización del proceso de sustitución, dando lugar a un cambio fundamental: ahora la dinámica industrial de Cali se centraría principalmente en la producción de bienes intermedios

concreto, espejos y vidrios, pero aquí se debe destacar la fundación de la fábrica de Cementos del Valle (1939-1941). Con esta fábrica prácticamente se inicia la extensión del espacio industrial hacia Yumbo (Puerto Isaac) que constituía una localización bastante racional por cuanto reunía una serie de ventajas: ferrocarril a Buenaventura, dotación de insumos de material no ferroso en sus inmediaciones, construcción en Yumbo de la termoeléctrica, cercanía al río Cauca, creciente demanda de materiales de construcción en Cali, oferta suficiente de mano de obra en la capital del departamento y en Yumbo, elevación de los precios del suelo en Cali ante el aumento de la demanda de tierras debido al crecimiento poblacional y la restricción a la oferta de tierras retenidas por las haciendas circundantes, de tal manera que las plantas industriales modernas de gran escala, al requerir mayores espacios, buscaban su localización fuera del perímetro de la ciudad. A su vez, la cementera allí localizada se constituyó en atracción para otras fábricas como Eternit (1945) que para producir los materiales de construcción de tipo moderno empleaba cemento. Así, pues, se fue creando en Yumbo una concentración espacial de la industria moderna que se beneficiaba de las economías de aglomeración.

3.2. Aceleración de la Industrialización y Cambio en la Estructura

En 1944 ya se había dado el paso fundamental en cuanto a la vinculación de Cali con Buenaventura y a la integración vial de la región. El abastecimiento de agua para la ciudad, aunque aún no era el adecuado, no constituía ya un obstáculo para la expansión industrial. La iniciación de la Central Hidroeléctrica de Anchicayá prometía mejores condiciones energéticas y despejaba el panorama para los proyectos de inversión. A renglón seguido la creación de la C.V.C. y sus programas de electrificación a más largo plazo, iría a mejorar definitivamente estas expectativas.

En gran medida, a mediados de la década de los años 40 se habían superado las tradicionales carencias de infraestructura.

La confluencia de estas condiciones infraestructurales con la situación generada por la Segunda Guerra Mundial en el sector externo del país, configuró una coyuntura económica particular que dio lugar a cambios significativos en la estructura industrial de Cali y a una importante aceleración en el proceso de industrialización de la ciudad y del Departamento.

En este contexto, la fundación de la Universidad del Valle en 1945 responde a los requerimientos de profesionales y personal calificado demandados por los procesos de industrialización, urbanización y modernización de la región.

De una parte, el efecto ocasionado por el conflicto bélico sobre el sector externo, presionó una profundización del proceso de sustitución, dando lugar a un cambio fundamental: ahora la dinámica industrial de Cali se centraría principalmente en la producción de bienes intermedios y de capital, contrastando con la estructura industrial de las primeras décadas caracterizada casi exclusivamente por

la generación de bienes de consumo. Pero por otra parte, en ese mismo contexto del sector externo, la demanda -al orientarse hacia los de bienes generados en el país- creó las condiciones para la vinculación masiva del capital extranjero en busca del mercado interior. Así, pues, durante los tres lustros de post-guerra se aceleró la industrialización caracterizada por la importante dinámica en la generación de bienes intermedios y de capital, con alta participación de la inversión extranjera, lo que significó una aceleración en la transferencia tecnológica y la expansión y consolidación del área industrial Cali-Yumbo.

Además de la coyuntura del sector externo durante la segunda guerra que impulsó un proceso sustitutivo ampliando las demandas de bienes intermedios requeridos por la

industrialización en ese contexto, el capital extranjero se ubicó en el área Cali-Yumbo por razones de localización y cercanía del puerto, puesto que -de una parte- las nuevas actividades a las cuales se vinculó requerían altos componentes importados, pero de otra parte porque muchas agrupaciones industriales demandaban insumos de origen agrícola producidos en la región (por ejemplo, papel y cartón), agregando además las favorables condiciones de la oferta de trabajo.

La intensidad del cambio cualitativo de la estructura industrial de Cali en las dos primeras décadas de la segunda post-guerra, se observa en los cambios de participación de los bienes de consumo, intermedios y de capital. (Cuadro No 7).

	VALOR AGREGADO			PERSONAL OCUPADO		
	1945	1965	1974	1945	1965	1974
BIENES DE CONSUMO	65.2	38.3	29.5	71.0	48.4	48.0
BIENES INTERMEDIOS	24.5	50.2	58.7	18.5	35.3	35.5
BIENES DE CAPITAL	10.3	11.5	11.8	10.5	16.3	16.5

FUENTE: Primer Censo Industrial de Colombia 1945, Encuestas Anuales Manufactureras 1965, 1974, DANE, Cálculos CIDSE

La relación de empresas extranjeras creadas desde las postrimerías de la Segunda Guerra Mundial hasta 1970 nos ilustra panorámicamente sobre la magnitud de la influencia de la inversión foránea en la industrialización del área metropolitana Cali-Yumbo y su papel en el proceso sustitutivo: Good Year, Cartón de Colombia, Home Products Inc, Fruco, Quaker, Maizena, Alean, Metalúrgicas Bera, Guillette de Colombia, Canada Dry, Celanese, Monark, Sydney Ross, Icolápiz, Merck Sharp & Dome, Squibb, Hoechst Colombiana, Facomec, Colgate Palmolive, Propal, Ceat General de Colombia, Lanera del Pacifico, Phillips Petroquímica,

Química Borden, Quin S. A., Briersdorf de Colombia, Sonocco de Colombia,¹⁷

En este contexto -auspiciado por el proceso sustitutivo- los sectores más dinámicos, que aumentaron significativamente su participación en el valor agregado entre 1965 y 1974 correspondieron a los bienes de consumo intermedio y de capital a los cuales se vinculó preferencialmente la inversión extranjera en el área Cali-Yumbo. (Ver Cuadro No 8).

Papeles y sus Productos: En 1965 ya presentaba una elevada participación en el valor agregado (11.38%) que incrementó sig-

ON

CUADRO No. 8
INDUSTRIA MANUFACTURERA CALI - YUMBO (1945 -1965 -1974) (Miles de Pesos)

SECTOR	1945 (1)				1965				1974					
	Empleo	-		%	Estaël.	Empleo^			Establ.	Empi ooo%		Pes'æle^%		
Alimentos	1258	12.53	93	0.82	154	3209	8.64	85913	8.44	87	5843	10.54	115820	5.12
Bebidas	541	5.39	1060	9.34	27	1298	3.49	80677	7.92	10	1266	2.28	172404	7.62
Tabaco	287	2.86	335	2.95	3	311	0.84	31438	3.09	2	329	0.59	10802	0.48
Textiles (2)	1997	19.89	2034	17.92	38	3561	9.58	68483	6.73	27	6043	10.90	153762	6.79
Vestuario	898	8.94	711	6.26	242	4661	12.54	46296	4.55	108	5575	10.05	49096	2.17
Madera	557	5.55	505	4.45	77	1262	3.40	5925	0.58	28	964	1.74	7927	0.35
Sin muebles	-	-	-	-	32	871	2.34	3835	0.38	16	740	1.33	6685	0.30
Muebles	-	-	-	-	45	391	1.05	2090	0.21	12	224	0.40	1242	0.05
Imprentas y Editoriales	576	5.74	797	7.02	59	2573	6.92	54669	5.37	36	4246	7.66	114797	5.07
Ins.Precis/MetsPreciosos	163	1.62	190	1.67	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Papel y sus Productos	197	1.96	209	1.84	27	2818	7.58	115869	11.38	42	4426	7.98	448077	19.80
Cuero (3)	753	7.50	708	6.24	17	481	1.29	6859	0.67	10	946	1.71	5101	0.23
Productos de Caucho	345	3.44	948	8.35	9	2525	6.80	82965	8.15	8	2472	4.46	293769	12.98
Productos Químicos	448	4.46	536	4.72	67	4687	12.61	266438	26.17	52	7452	13.44	471652	20.84
Minerales No Metálicos	859	8.55	1116	9.83	74	2274	6.12	29638	2.91	26	2873	5.18	55383	2.45
Ind. Metálica Básica	-	-	-	-	4	344	0.93	9243	0.91	10	1470	2.65	55032	2.43
Productos de Metal	1054	10.50	1160	10.22	102	2214	5.96	42149	4.14	72	3646	6.58	58090	2.57
Maquinaria no Eléctrica	-	-	-	-	39	493	1.33	4830	0.47	35	1503	2.71	11560	0.51
Maq. y Artef. Eléctricos	-	-	-	-	38	1277	3.44	52172	5.12	21	2219	4.00	165114	7.29
Material de Transporte	-	-	-	-	67	2082	5.60	17405	1.71	14	1762	3.18	32225	1.42
Otros	112	1.12	112	0.99	49	1088	2.93	17105	1.68	49	2416	4.36	42820	1.89
Total	10042	100.01	11352	100.0	1093	37158	100.0	1018074	100.0	637	55451	100.0	2263431	100.0

FUENTE: Censo Industrial de 1945. Muestras Manufactureras 1965 y 1974. Estudios sobre la Industria Manufacturera del área Metropolitana de Cali-Yumbo 1965-1974 DANE.

(1) No aparece el valor agregado de Cali en el Censo de 1945, por tanto se estimó separándolo del valor agregado del Valle en proporción al empleo en Cali y en el Departamento.

(2) En 1945 incluye calzado. En 1965 y 1974 "Calzado" se desagrega de Tierno y se incluye en Vestuario.

(3) En 1945 Textiles incluye desmotadoras.

ra

i

o

o

o

o

o

o

o

o

o

o

o

o

o

o

o

o

o

o

o

o

o

o

o

o

o

o

o

nificativamente en 1974 (19.80%), debido a un aumento de ese valor entre los dos años mencionados del orden de 287%.

Productos de Caucho: Su participación en el valor agregado de la Industria Cali-Yumbo se elevó del 8.16% en 1965 al 12.98% en 1974. El aumento de este valor entre los dos años mencionados equivale al 254%.

Industria Metálica Básica: En 1965 presentó una baja participación en el valor agregado industrial del área Cali-Yumbo (0.90%), pero para 1974 se eleva a 2.43%. El incremento de este valor en 1974 respecto a 1965 fué del orden de 495%.

Maquinaria no Eléctrica: Partiendo de una participación muy baja en 1965 (0.47%), para 1974 se eleva al 0.51%. El aumento de su valor agregado entre 1965 y 1974 fué del 139%.

Maquinaria y Artículos Eléctricos: Eleva su participación en el valor agregado de la industria Cali-Yumbo del 5.12% (1965) al 7.29 (1974). Este valor en 1974 respecto a 1965 implicó un aumento equivalente al 216%.

Comparando 1965 y 1974 se observa que el sector de **productos químicos**, aunque no logró un aumento de su valor agregado, ha jugado un papel muy dinámico en la industrialización del área industrial Cali-Yumbo, especialmente en el período anterior (1945-1965): mientras en 1945 generaba empleo para 448 personas, para 1965 esta cifra se eleva a 4.687, por tanto su participación en el empleo se elevó de 4.5% en 1945 al 12.6% en 1965. Ganada ya, hacia 1965, una importante participación tanto en el valor agregado (26.17%) como en el empleo (12.6%), su crecimiento ha sido importante, pero sin mejorar su participación en el valor agregado total de la industria metropolitana.

Al comparar la estructura de la industria en 1965 y en 1974 se observa el descenso de la participación en el valor agregado de aquellos bienes de consumo hacia los cuales se había orientado la producción industrial durante las tres décadas que precedieron a la Segunda Guerra Mundial: alimentos, bebidas, muebles de madera, tabaco y vestidos. Entre estos dos años en los textiles se aumentó el empleo y se elevó ligeramente su participación en el valor agregado, pero en el período anterior (1945-1965) esa participación ya había descendido tan rápidamente que en 1974 no alcanza a recuperar la posición relativa que tenía en 1945.

CUADRO No 9
VALOR AGREGADO INDUSTRIAL
VALLE DEL CAUCA

	ÍNDICE	A W A L	
1953	100,0	7,2	(Prom.)
1953-58	136,2	12,9	"
1960	175,8	14,3	"
1961	200,5	14,0	"

FUENTE: CVC. Un reto al subdesarrollo y al tradicionalismo. Posada, Antonio J., de Posada Jeanne. Tercer Mundo, p. 115.

Este cambio en la estructura industrial especializaría el área metropolitana Cali-Yumbo en: papel y sus productos, otros productos químicos, productos de caucho, mostrando, además, un dinamismo importante en industria metálica básica y maquinaria eléctrica y no eléctrica¹⁸

3.3. Crecimiento y Empleo Industrial

Entre 1958 y 1961 el valor agregado de la industria en el Valle (y también en Cali) registra una alta tasa de crecimiento anual (13% aproximadamente).(ver cuadro No 9).

En el área Cali-Yumbo se presentaron niveles de actividad industrial fluctuantes

CUADRO No. 10
VALOR AGREGADO Y PARTICIPACIÓN DEL TRABAJO CALI YUMBO.
(Miles de pesos de 1958)

EMPLEO (A)						W	
1965	37158	100.0	275026	968017	100.0	28.41	26.05
1966	38736	104.2	285214	1087802	112.4	26.22	28.08
1967	36320	97.7	307656	1050622	108.5	29.28	28.93
1968	38881	104.6	320827	1223813	126.4	26.22	31.48
1969	42896	115.4	380045	1243049	128.4	30.57	28.98
1970	43628	117.4	436409	1517292	156.7	28.76	34.78
1971	45028	121.2	443255	1815777	187.6	24.41	40.33
1972	49000	131.9	475633	2010972	207.7	23.65	41.04
1973	53627	144.3	506679	2002117	206.8	25.31	37.33
1974	55451	149.2	493073	2199812	227.2	22.41	39.67

FUENTE: Estudio sobre la Industria Manufacturera del área metropolitana de Cali-Yumbo. 1965-74
DAÑE. (Valor agregado neto; excluye depreciación).

durante el período 1965-74. (Ver Cuadro No 10).

En 1967 se presenta una contracción en el crecimiento del valor agregado seguida de una recuperación hasta el año de 1972, para presentarse una nueva contracción en 1973.

En el período 1965-1974 se observan algunos rasgos generales:

a) El empleo industrial en el área Cali-Yumbo aumentó casi en 50%. (Ver Cuadro No 10).

b) El valor agregado creció a un ritmo mayor que el empleo, es decir, aumentó el valor agregado por trabajador (C/A).

c) El crecimiento de la productividad estuvo acompañado por un descenso en la participación del trabajo dentro del valor agregado (B/C) y, por consiguiente, por un aumento en la participación de los beneficios.

d) Entre 1965-1970 la participación del trabajo tendió a colocarse -en medio de fluctuaciones anuales- a nivel del 28%. Pero a partir de 1971, cuando la inflación en la ciudad salta al 20%, comienza a descender la

participación del trabajo y elevarse la participación de los beneficios en el valor agregado ¹⁹

e) Entre 1965 y 1969 el empleo industrial sólo aumentó en 15.4% y el valor agregado en 28.4%, en cambio a partir de 1970 se reactiva la industria, de tal manera que entre 1970 y 1974 el empleo aumentó en 27.1% y el valor agregado en 45%.

3.4. Población Ocupada en Cali por Actividades Económicas

En el largo plazo el desarrollo industrial de Cali no ha modificado sensiblemente la participación relativa de la población ocupada en la industria manufacturera, con excepción de los últimos años de la Segunda Guerra y los primeros de la post-guerra. Sin embargo, la expansión industrial en términos absolutos se asocia a la rápida disminución relativa de la población ocupada en las actividades primarias (agricultura, caza, pesca, silvicultura y minería) y ha jalonado el crecimiento rápido de las actividades terciarias, dando lugar a un aumento en la participación de la población ocupada en el comercio y las finanzas, los servicios y el transporte. (ver cuadro

DESARROLLO ECONOMICO Y URBANO EN CALI

CUADRO No. 11
DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LA POBLACIÓN OCUPADA EN CALI POR
ACTIVIDADES ECONÓMICAS

RAMA DE ACTIVIDAD	1918	1938	1951	1964	1973
PRODUCCIÓN PRIMARIA	31.2	20.6	4.4	2.7	1.9
a) Agricultura, Caza					
Silvicultura Y Pesca	-	-	3.3	2.1	1.5
b) Minas Y Canteras	-	-	1.1	0.6	0.4
INDUSTRIA MANUFACT.	28.3	27.8	31.0	24.9	28.6
CONSTRUCCIÓN	-	8.1	11.1	9.5	8.3
COMERCIO Y FINANZAS	13.0	14.1	16.9	21.3	24.8
a) Comercio, Hoteles Y Rest.	-	-	14.0	18.3	21.7
b) Establ. Financieros	-	-	2.9	3.0	3.1
TRANSP. Y COMUNICS.	1.9	5.4	9.0	7.1	5.9
SERVICIOS DIVERSOS	13.5	21.2	27.6	29.5	30.5
a) Electricidad, gas y agua	-	-	0.6	0.8	1.0
b) Servicios personales	-	-	27.0	28.7	29.5
OTRAS ACTIVIDADES	12.1	2.8	-	5.0	·

FUENTE: Ocampo, José Antonio op. cit. (1918, 1938). Plan de Desarrollo del Municipio de Cali. "Opciones de Desarrollo" Volumen II (1951,1964,1973).

No 11). Desde los inicios de la década de los años 60 se acelera el proceso de "terciarización" de la población ocupada urbana, sin que la ciudad perdiera su importancia industrial. (Ver Cuadro No 11).

Conjuntamente, varios factores contribuyeron en la "terciarización" de la ciudad. Por ser capital de departamento (desde 1910), Cali centralizó una serie de actividades administrativas del sector público. El desarrollo de la industrialización en el área metropolitana -en cuanto requería del sector financiero y comercial, del transporte, de los servicios, de los seguros y de la administración pública- influyó en la localización de estas actividades en el área urbana inmediata: Cali. El alto componente de insumos importados del nuevo tipo de industrialización y también las exportaciones, requería de los servicios relacionados con el comercio exterior que en buena parte se localizaron en la ciudad. La integración de ramas muy importantes de la industria metropolitana (papelera y alimentos,

por ejemplo) con la producción agrícola regional exigían el desarrollo de actividades relacionadas con la gestión el transporte y la comercialización que encontraron obvias ventajas para ubicarse en la ciudad.

Por otra parte, la expansión demográfica de Cali -que se examinará más adelante- amplió el tamaño de la población económicamente activa, así, pues, el crecimiento de la oferta de trabajo acompañado de mano de obra relativamente barata, frente a la productividad y del valor agregado por trabajador, fueron factores que aceleraron el empleo en Cali, especialmente en la década de los 50. Por tanto se dinamizó la demanda de bienes de consumo en la ciudad, y ante el descenso del sector agrícola en Cali, se requirió que la ciudad fuera abastecida desde afuera: el transporte y la comercialización de abastos también contribuyeron a la "terciarización" de la ciudad. Sin embargo, este fenómeno no significó la pérdida de importancia de la industria en el área metropolitana. Si bien en el primer lustro

de los años 60 la población ocupada en la industria metropolitana disminuyó su participación debido a la coyuntura de desaceleración económica, a partir de 1970 con la reactivación, esa participación se recupera, de tal manera que en el largo plazo el empleo industrial metropolitano mantiene su importancia. Lo que si se debe señalar es que dentro del área metropolitana se produce una distribución espacial interna pues las empresas de gran escala y que participan de altos grados de concentración se ubican hacia Yumbo, mientras en el perímetro urbano de

Cali se ubican las de menor dimensión y especialmente las actividades terciarias.

3.5. Participación del Área Metropolitana Cali-Yumbo en el valor Agregado de la Industria Nacional y Departamental (1965-1974)

En el subperíodo 1965-1969 de desaceleración económica la participación del Valle en el valor agregado industrial del país se colocó alrededor del 20.5% y descendió ligeramente durante el período 1970-1974 de reactivación al 19.1%. En cambio el área metropolitana Cali-Yumbo conservó su participación (15%) en el valor agregado de la industria nacional (VAN). (Ver Cuadro No 12).

De lo anterior se deduce que la participación del área metropolitana en el valor agregado departamental aumentó del período 1965-1969 al período 1970-1974 aunque no substancialmente. La reactivación del período 1970-1974 fué más dinámica en "Cali-Yumbo", pero el "resto del Valle" mantuvo un ritmo, de tal manera que a pesar de todo la industria en el Departamento del Valle dentro del contexto nacional siguió siendo la menos concentrada geográficamente: centros como Palmira, Buga, Tuluá, Cartago y Buenaventura conservaron su importancia industrial.

	PARTICIP. EN EL V.A. INDUSTRIAL NAL		Particip. Cali - Yumbo en el V.A. del Valle
	Valle	Cali-Yumbo	
	1965	20.9	
1966	21.1	15.6	73.9
1967	20.0	14.4	72.0
1968	20.7	15.3	73.9
1969	20.2	15.5	76.7
1970	20.2	15.2	75.2
1971	19.5	15.1	77.4
1972	18.9	15.0	79.4
1973	18.6	15.0	80.6
1974	18.6	14.2	76.3

FUENTE: J.A. Ocampo op. cit

CENSO	CALI		BARRANQUILLA		MEDELLIN		BOGOTA		COLOMBIA	
	Población	r	Población	r	Población	r	Población	r	Población	r
1912	27747	-	48907	-	71004	-	121257	-	5071642	-
1918	45525	8.60	64543	4.73	79146	1.83	143994	2.91	5855077	2.42
1938	101883	6.39	152348	4.39	168266	3.84	325658	4.17	8701812	2.00
1951	284186	8.21	279627	4.78	358189	5.98	715250	6.24	11548172	2.20
1964	637929	6.42	498301	4.54	772887	6.09	1697311	6.87	17484508	3.24
1973	991549	6.02	703488	3.91	1163868	4.65	2861913	5.98	22915229	2.28

1/ Tasa de crecimiento $r = \text{LN}(Pt/Po)/A$ - 1973: Ajuste oficial proporcional

4. Comportamiento Demográfico

4.1. En el período intercensal 1912-1918 la tasa de crecimiento anual de la población de Cali fué alta (8.6), pero debe tenerse en cuenta que la base (1912) era muy reducida (27.747 habitantes). En 1918 Cali alcanzó una población de 45.585, inferior a la de Bogotá (143.994), a la de Medellín (79.146) e inclusive a la de Barranquilla (64.543). Tanto el desarrollo industrial como la importancia demográfica de Cali fueron tardías. En la década de los años 40 cuando se acelera el proceso de industrialización y el desarrollo económico de la ciudad, Cali creció demográficamente a una de las tasas más altas de su historia: en el período intercensal 1938-1951 pasó de 101.883 a 284.186 habitantes, es decir, creció a una tasa anual de 8.21, mayor que la de Bogotá, Medellín y Barranquilla. Ya en 1951 la población de Cali excedía a la de Barranquilla, y la diferencia relativa frente a Bogotá y Medellín se hacía menor. (Ver Cuadro No 13).

Desde las postrimerías de la década de los años 40 hasta los inicios de la década de los 60

CUADRO No. 14
DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE CALI POR
LUGAR DE NACIMIENTO - 1964

	TOTAL	HOMBRES	MUJERES	T u . do
	(*)	(%)		Muculinidad
1. Nativos De Cali	42.3	20.9	21.4	97.5
2. No Nativos De Cali	57.7	26.3	31.4	83.7
2a. Del Valle	18.8	8.4	10.4	80.8
2b. Resto Del Pais	37.7	17.2	20.5	83.9
2c. Del Exterior	1.2	0.7	0.5	140.0

FUENTE: Datos elaborados a partir del Proyecto de Investigación "Estudio sobre inmigración a la ciudad de Cali". Alberto Bayona Cuip,

el proceso migratorio incidió decididamente en el crecimiento urbano de Cali. En este fenómeno incidieron varios factores conjugados: las condiciones favorables para la demanda de fuerza de trabajo tal como se ha

señalado anteriormente, la modernización agraria de la región y el proceso de cambio en la estructura de la tenencia de la tierra y particularmente el fenómeno de "La Violencia".

Este proceso de inmigración influyó en gran medida sobre el comportamiento demográfico de Cali.

La distribución por "lugar de nacimiento" de la población censada en 1964 muestra que sólo el 42.3% era nativa de Cali y el 57.7% eran no nativos. (Ver Cuadro No 14).

Puede observarse que los no nativos de Cali que inmigraron a la ciudad antes de 1964 presentaron una tasa de masculinidad inferior a los nativos, es decir, que en la inmigración predominaron las mujeres durante el denominado período de "La Violencia".

De las cuatro ciudades principales del país, fué Cali la ciudad en la cual la migración influyó de manera más decisiva en el crecimiento demográfico. (Ver Cuadro No 15).

4.2. Además de la influencia del proceso migratorio en la tasa de crecimiento demográfico de Cali y en la tasa de masculinidad, hay que considerar dos aspectos importantes: uno de orden cultural y otro de carácter socio-económico. La afluencia a la ciudad de contingentes de población provenientes de múltiples regiones y de áreas rurales (especialmente del resto del Valle, del Departamento del Cauca, del Viejo

Caldas y del Tolima) ha implicado la confluencia y combinación en Cali de diversas formas de comportamiento, actitudes y patrones culturales, cuya mezcla debe tenerse en cuenta para explicar el comportamiento

CUADRO N°15
AUMENTO DE POBLACIÓN Y MIGRACIÓN
1951 - 1964

Ciudad	Aumento Inte/censal Población	Migración Neta	% Migración
Cali	353.747	253.164	71,5
Barranquilla	218.674	125.912	57,5
Medellín	414.698	239.522	57,7
Bogotá	928.061	599.719	61,1

Fuente: Datos elaborados a partir del Proyecto de Investigación "Estudio sobre Inmigración a la ciudad de Cali". Alberto Bayona. (CUIP).

Durante las tres primeras décadas del siglo XX, el barrio de San Nicolás se extiende de la calle 22 a la 25 y, en la segunda década Santa Rosa se prolonga hacia el sur y se forman los barrios de la loma de la cruz con extensión hacia San Cayetano. Aparecen también, barrios como Sucre,

socio-cultural específico de la actual población de Cali.

De otra parte, este proceso inmigratorio que influyó en la tasa de crecimiento demográfico, incidió también, en la expansión de la población económicamente activa (PEA). (Ver Cuadro No 16).

La población total creció más aceleradamente que la P.E.A. y la tasa de participación de los años 1964 y 1973 fué inferior a la de 1951. Durante el período de la alta inmigración (1951-1964) la tasa de participación experimentó un descenso importante (6.3) que se puede atribuir con alguna medida a la estructura edad-sexo de la población inmigrante durante "la Violencia".

La Expansión Física de Cali²⁰

1. Cuando Cali ingresa al siglo XX -con menos de 25.000 habitantes y cerca de 100 hectáreas de superficie- es un poblado tradicional con construcciones de bahareque, adobe, tejas de barro o paja. Las edificaciones de dos plantas escasamente existían en el barrio San Pedro, especialmente en el marco de la plaza central.

Obrero, San Pascual (Fray Damián González) como prolongación de la plaza del Calvario, y también el barrio de San bosco. La urbanización de El Peñón se inicia hacia 1920 y dos años más tarde se forma el barrio Jorge Isaacs y se urbaniza el barrio Granada. El primero traspasa la barrera de la vía férrea al nor-oriente, y el segundo se construye "al otro lado del río" Cali hacia el norte como zona residencial de sectores sociales altos. Para este año sólo estos dos barrios han traspasado el marco constituido por el perímetro de la calle segunda (en las estribaciones de la cordillera occidental en San Antonio), la carrera primera, la calle segunda y el río Cali. Hasta esta fecha la ciudad creció de manera más o menos continua y compacta dentro de este marco, siguiendo el trazado cuadrangular de la ciudad colonial, en el cual existían, para 1930, al-

CUADRO N° 16
POBLACIÓN TOTAL Y P.E.A CALI

	Población Total	P.E.A.	Tasa Particip. PEA/PT
1951	284.186	112.280	39,5
1964	618.215	205.437	33,2
1973	893.252	314.825	35,2

FUENTE: "Alguna información sobre la población Colombiana" Cimed -1973. Alberto Bayona y Jimena de Bayona (para 1951). Estudio sobre la industria en el área metropolitana Cali-Yumbo 1965-74. DAÑE (1964 y 1973).

gunas franjas libres especialmente en San Nicolás, y entre los barrios Sucre y Obrero. También, en 1928 se construye, fuera de este marco hacia el sur, el barrio de San Fernando para clases medias altas, profesionales y extranjeros vinculados a la ciudad. Con el barrio Granada y San Fernando se inicia cierto cambio en la arquitectura de las viviendas y el empleo de nuevos materiales de construcción.

2. Entre **1930** y **1940** aparecen ciertos desarrollos dispersos que rompen el marco compacto de la ciudad tradicional: expansión de San Fernando, e inicios fragmentarios de Alameda y Guayaquil. Traspasando la vía férrea se presentaron algunos desarrollos iniciales de Saavedra Galindo, Benjamín Herrera y El Porvenir. A lo largo del camino a Palmira (carrera Primera) se construyeron algunos segmentos dispersos de rancherías en lo que hoy es Fátima, Popular, Olaya Herrera y Marco Fidel Suarez, hacia el nor-oriente. Hacia el norte, "al otro lado del río" Cali se amplió el barrio Granada y se dio inicio a Versalles en las postrimerías de los años 30 y comienzos de los 40. Todos estos fragmentos dispersos alrededor del marco urbano compacto, seguían los caminos de salida a Popayán, Candelaria (carrera Octava), Palmira (carrera Primera) y camino a Yumbo (avenida sexta).

Durante estas primeras cuatro décadas del siglo XX se rompe con la arquitectura de su-



pervivencias coloniales y en muchas de sus construcciones predomina el estilo neoclásico. Entre las primeras obras construidas en este período merecen mencionarse la Ermita Nueva, la remodelación del Parque de Caicedo, la plaza de toros de Belmonte, la fachada de la nueva Catedral, el Palacio Nacional, el palacio episcopal, el teatro Isaacs, el Luna Park (centro recreacional con lago artificial, rueda de Chicago, carrusel, caballitos mecánicos, casino con bar y sala de baile, entre la avenida quinta y novena, y entre las calles 10 y 13 norte, construido en 1922), el Club Noel (centro de salud para niños), la escuela de Artes y Oficios, el antiguo conservatorio, el Club Campestre, el Hipódromo de Versalles, los talleres de Chipchape, el estadio, el Club San Fernando, el Club Colombia en el barrio de San Pedro.

3. Entre **1940** y **1950** -período caracterizado por la aceleración del crecimiento industrial y altas tasas de crecimiento demográfico ocasionados fundamentalmente por procesos inmigratorios- se presenta también, una rápida ampliación del área urbana con la tendencia a englobar y construir espacios urbanos dejados por la urbanización dispersa de la década anterior, dando una configuración más compacta, pero rompiendo el marco perimetral y la continuidad de la cuadrícula de la ciudad tradicional. Se producen nuevos desarrollos urbanísticos: Libertadores, San Cayetano, Bellavista, inicios de Miraflores, Santa Isabel, la avenida Roosevelt que sirvió de acceso al Templete para el Congreso Eucarístico Bolivariano (1946-48), El Cedro, ampliaciones de Alameda y Breña, comienzos de Guayaquil; los barrios Belalcazar y Sucre (ampliación). Se traspasa ampliamente a vía férrea Saavedra Galindo, Villanueva, Industrial, Porvenir (ampliación), Santander, Las Delicias, VillaColombia (ampliación), Ignacio Rengifo. Al lado del río Cali: Versalles y Juanambú, con extensiones a Santa Rita y Santa Teresita. La presión demográfica, los

La vía férrea jugó un papel fundamental en la localización industrial. A su alrededor se crearon zonas industriales importantes en busca de acceso al transporte, a las bodegas y a las actividades de cargue y descargue

problemas de vivienda, los movimientos en torno a revisión de títulos de tierra, recuperación de ejidos y organizaciones populares, dan lugar a procesos de invasiones: El Hoyo, El Piloto, Pueblo de Lata en el centro; Terrón Colorado al occidente, Evaristo García y Fátima al nor-orienté; Primitivo Crespo al orienté y Siloé al sur.

Exceptuando barrios como Miraflores, Santa Isabel, El Cedro, Versalles, Juanambú, Santa Rita y Santa Teresita, ocupados por clases medias y sectores sociales altos, la gran expansión fué fundamentalmente popular y obrera.

Aunque la separación de los grupos sociales en el espacio urbano se encuentra ya en la ciudad tradicional (Empedrado vs El Vallano), la segregación moderna se configura en la década 1940-50.

Entre 1946 y 1952 la ciudad pasó de 780 a 1920 hectáreas, es decir, un crecimiento superficial de 2.5 veces en sólo seis años, mientras la población creció 1.6 veces aproximadamente. En la década 1940-50 el crecimiento del espacio urbano, además del uso de vivienda, se debió a los usos comercial, bancario, vial, recreativo e institucional asociados al desarrollo de la industria.

La vía férrea jugó un papel fundamental en la localización industrial. A su alrededor se crearon zonas industriales importantes en busca de acceso al transporte, a las bodegas y a las actividades de cargue y descargue: el ramal que se desprende hacia Palmira incentivo la ubicación industrial en la **carrera Octava** (Bavaria, industria Tres Estrellas, Textiles de Colombia, gaseosas Posada Tobón, Fábrica Nacional de Oxígeno y Productos Metálicos FANO, fábrica Lloreda de clavos, alambre de púas y velas, etc). El área industrial de la **carrera Primera** hacia Palmira presentaba un fácil acceso a la vieja estación del ferrocarril y sus bodegas (Liscano Hermanos, Industrias Fraile, fábrica de Licores del Valle, Fabrica de bolsas y rollos de papel de M. Trujillo, Relieves "Farves", Relieves "Bueno", fábrica de pilas Eveready, "El Gaucho", etc). En **San Nicolás** se creó una zona con actividades de transporte, pero con usos industriales, limitando con la avenida Miguel López Muñoz (calle 25) frente a la Estación Antigua (Compañía Colombiana de Tabaco, Delaware Punch, Compañía Frigorífica del Valle, Confecciones Stela, fábrica de avisos luminosos Neón, etc, además de Croydon fundada desde 1937). Naturalmente, el ferrocarril ejercía influencia decisiva en la formación de la zona industrial de Puerto Isaacs.

El centro comenzaba a ser ocupado por aquellas actividades terciarias propias del nuevo desarrollo económico de Cali y la región, con edificaciones en altura que empleaban nuevos sistemas de construcción (Edificio Garcés, Edificio Lloreda, Edificio Merchant, Banco de Bogotá, Edificio Aristi (hotel, teatro, almacén), teatro Colón, teatro Bolívar, teatro Colombia, etc). Algunas fábricas que con anterioridad se habían instalado en el centro (calle Primera especialmente) son desplazadas del centro hacia **las** zonas industriales cercanas **a la** línea férrea (calle Octava) como es el caso de **la** industria

En este lapso (1950-60) persistieron altas tasas de crecimiento inmigratorio y demográfico y se presentó una rápida expansión del área ocupada por sectores populares

de Plásticos Tres Estrellas y gaseosas Posada Tobón, para privilegiar los usos del suelo comercial, financiero, bancario y oficinas de profesiones liberales. Este proceso de reubicación, de usos tradicionales localizados anteriormente en el centro, continuó después de 1950 (galería Central, Asilo Municipal, y más tarde, el Batallón Pichincha y el Palacio Municipal). En este contexto, la avenida Colombia (carrera Primera) se convierte en el eje fundamental de la ciudad en esta década (1940-50) en cuanto une la salida a Palmira y las áreas industriales en desarrollo con el centro de usos terciarios y la salida al mar.

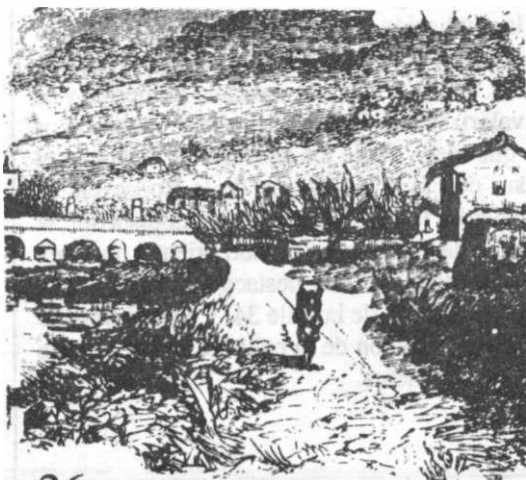
4. El crecimiento de sectores sociales altos y medios vinculados al desarrollo industrial y a las actividades terciarias modernas dieron lugar a la ampliación de demanda de tierras de uso residencial para estos sectores. Además en el período **1950-60**, el desarrollo del terciario en el casco antiguo de la ciudad y la demanda de espacio para estos usos dieron lugar a la elevación de los precios de la tierra en estas áreas y a cierto desplazamiento de vivienda desde el centro de la ciudad hacia el norte en torno de la avenida Sexta que existía como salida a Yumbo (Santa Mónica, San Vicente, El Bosque, La Hora, Prados del Norte) y hacia el sur sobre el eje de la calle Quinta que ya conectaba el centro de la ciudad con la salida a Popayán (Santa Isabel, Nueva Granada, El Lido, Tequendama, el Gran Limonar). Pero en el sur también se forman barrios populares (al

occidente de la calle Quinta: Caldas y Melendez, entre la calle Quinta y la línea férrea: Guabal, Panamericano, Colón, Santa Elena, San Judas), y además, algunas invasiones: La Playa, Lourdes, Lleras Camargo y ampliación de Siloé. Con la importancia que comienza a tener el sur en este período, se abre un sistema vial que ha de favorecer la expansión de la ciudad en esta dirección (prolongación de la avenida 3 de Julio, de la Roosevelt, de la calle 10). En este lapso (1950-60) durante el cual persistieron altas tasas de crecimiento inmigratorio y demográfico -como se ha señalado anteriormente- se presentó una rápida expansión del área ocupada por sectores populares, especialmente en el cuadrante sur oriental (al sur de la carrera Octava y al oriente de la vía férrea) donde se destacan: Unión de Vivienda Popular, Mariano Ramos, Antonio Narifio, Aguablanca (barrio), Sindical, Siete de Agosto, Nueva Floresta, Atanasio Girardot y Alfonso López entre la Octava y la vía férrea a Palmira. En este cuadrante aparecieron varias invasiones (Municipal, Cauquita). Pero el nor-oriente -entre la carrera Primera y el río Cali- también surgen otras invasiones (Bolivariano, Berlin, San Francisco, La Isla, Marco Fidel Suarez, Olaya Herrera), mientras en el norte aparecen Bellavista y Terrón Colorado, además de los que se señalaron en el sur (La Playa, Lourdes, Lleras Camargo y ampliación de Siloé).

Ante la presión demográfica, la apertura y la ampliación de vialidad crearon condiciones para la incorporación sucesiva de antiguas haciendas al uso urbano, al mercado de tierras y la valorización. Este proceso vial urbanizador -que viene desde los años 50- se ilustra en el sur con la prolongación de la Roosevelt, la calle 10, la construcción de la autopista Sur, la avenida Pasoancho. Al lado oriental de la vía férrea (calle 25) se destaca la ampliación y prolongación de la calle 34, y posteriormente la prolongación de la calle 44 desde el norte hacia el oriente.

5. En la década de los años 60 - a pesar del descenso de la tasa demográfica y de la inmigración- continúa la expansión física de la ciudad en varias direcciones. Al sur: Ciudad Jardín para grupos sociales altos y medio-altos; la ampliación de Tequendama y la construcción de la Unidad Santiago de Cali para sectores sociales medios; y Brisas de Mayo para sectores populares, con invasiones en Lourdes, Ñapóles, Primero de Mayo, Cañaveralejo. Al norte se inician los desarrollos de Vipasa y Calima. Al nor-orientel el barrio Jorge Eliecer Gaitán, con invasiones en el sector oriental (Valvanera, Puerto Nuevo, Lleras Restrepo, El Diamante, etc). Al sur-orientel continua la expansión de barrios ocupados por familias de muy bajos ingresos y aparecen otros como el Ángel del Hogar.

En las postrimerías de los años 60 e inicio de la década de los 70 intervinieron en la oferta de vivienda el Instituto de Crédito Territorial (ICT) e Invicali que fue reestructurado con la intención de mejorar su capacidad operativa. Pero también jugó un papel importante -especialmente en la oferta de vivienda para sectores sociales medios- la creación del sistema UPAC. Por esta época el ICT acomete la construcción de vivienda para estratos de bajos ingresos (Rivera I y II, Los Alcázares) y para estratos de ingresos medios (Los Alamos). Por su parte, Invicali adelantó, a comienzos de los años 70, los barrios Quiroga-Conquistadores a sur-orientel y la urbanización



Pasoancho para damnificados de las inundaciones.

Si bien, la tasa de crecimiento de la población de Cali se redujo en la década de los años 70, se presentaron nuevos fenómenos socio-demográficos y económicos que incidieron en el crecimiento de la demanda por vivienda: un rápido crecimiento del número de hogares asociado al fraccionamiento de la familia nuclear tradicional y a la disminución del número de personas por familia, expansión del sector informal como generador de ingresos, mejoramiento del nivel de ingreso de algunos sectores de la población; y en la primera mitad de la década la generación de empleo en las obras viales e infraestructura (apertura, ampliación y pavimentación de vías, anillo central, etc) adelantadas por la Secretaría de Obras y la oficina de Valorización del municipio para adecuar la ciudad como sede de los Juegos Panamericanos.

Por otra parte, aunque en los años 70 proliferó el número de invasiones, su crecimiento superficial y poblacional fué

.. nuevos fenómenos socio-demográficos y económicos incidieron en el crecimiento de la demanda por vivienda: un rápido crecimiento del número de hogares asociado al fraccionamiento de la familia nuclear tradicional y a la disminución del número de personas por familia, expansión del sector informal como generador de ingresos

DESARROLLO ECONOMICO Y URBANO EN CALI

más lento, pero ante el crecimiento de la demanda de espacio urbano para vivienda de sectores de ingresos muy bajos se reactivó la oferta de terrenos no aptos para urbanizar, promovida en buena medida por sus propietarios, dando lugar a urbanizaciones ilegales fuera del perímetro urbano sin ceñirse a las normas de planeación. Si bien, entre 1973 y 1980 hubo restricción -por parte del ICT- de oferta de viviendas legales para los grupos de bajos ingresos y el número de viviendas clandestinas no alcanzó a 10.000 unidades, esto significó una acumulación del déficit habitacional, de tal manera que ante el crecimiento de la demanda se produjo- en el período siguiente (1980-87) una gran expansión clandestina a través de ventas de terrenos no aptos, dando lugar a cerca de 50.000 unidades de vivienda. Ante esa demanda se incorporaron cerca de 1.100 hectáreas al espacio urbano, localizadas especialmente en la parte oriental de la ciudad y fundamentalmente en el Distrito de Aguablanca donde se alojaron predominantemente inmigrantes internos de Cali. Este fenómeno incidió en la disminución de la densidad de población de la ciudad. Entre 1980 y 1986 aparecieron en el sector sur-oriental varios barrios como Com-

uneros (I, II, m), Mojica, El Poblado, El Vergel, Ornar Torrijos, Alfonso Bonilla, Marroquín (I, II), Manuela Beltrán, Los Naranjos, Alirio Mora Beltrán, Los Lagos. También surgieron varias invasiones pero de poca magnitud superficitaria y poblacional (al norte: Bataclán; al oriente: Santa Fé, Cinta Azul, León XIII, Conquistadores; además Jordán-alto, Ñapóles, La Chagra, La Sultana, Villalaguna, y también, Aguacatal y Vistahermosa).

En este mismo período (1970-86) se construyeron urbanizaciones para sectores medios como La Merced al norte, y más recientemente El Ingenio (I, II) y los Bosques del Limonar, al sur.

La tendencia fundamental de expansión para los sectores de bajos ingresos fue el sur-oriente, pero también el nor-oriente. Un rasgo muy característico del crecimiento urbano en las dos últimas décadas fue la expansión al sur, hasta el punto que la calle Quinta se desarrolla como eje de la modernización urbana en las décadas de los 70 y 80 que se expresa en los grandes supermercados de nuevo tipo, superando en importancia a la modernización de los años 60 que tomó por sede la avenida Sexta.

NOTAS

1. A pesar de esta concentración de la población y de las actividades económicas en sus correspondientes núcleos metropolitanos, Colombia se diferencia de otros países de América Latina por tener múltiples centros urbanos importantes. Esta urbanización en varios polos "es más equilibrada...que la focalización sobre una sola ciudad caso del Perú con Lima, de Argentina con Buenos Aires, del Uruguay con Montevideo) y constituye un fenómeno original en América Latina" Pascal Bye, Lecciones y Lecturas de Economía Espacial. Bogotá, 175). Dentro de América Latina, Colombia es un fenómeno singular, y dentro de Colombia lo es el Valle del Cauca, en cuanto a una mejor distribución espacial de las actividades económicas y de la población.
2. Valdivia, Luis - Desarrollo Económico del Valle del Cauca 1850-1950, Sub-Capítulos sobre "La Posesión Campesina" y "Usos del Suelo y la Producción". Depto. de Historia de la Universidad del Valle.
3. Entre 1870 y 1910 se constituyeron 20.000 pequeñas fincas cafeteras en las vertientes de las cordilleras Central y Occidental al norte del Valle. Valdivia, Luis, Op. CiL)"El cultivo del café es, en el Valle, industria del pequeño propietario: el 0% de las fincas cafeteras sólo tienen de tres a diez fanegadas, siendo bien escasas las haciendas de gran cabida". Un "panorama Geoeconómico del Departamento del Valle".

- Revista Economía y Estadística, Departamento Administrativo Nacional de Estadística, No. 80., febrero 20 de 1955.
4. Rojas, José María. *Empresarios y Tecnología en la Formación del Sector Azucarero en Colombia 1860-180*". Biblioteca Banco Popular. Bogotá, 183.
 5. Revista Economía y Estadística. DAÑE No. 80, febrero 20 de 1955; se agrega que la zona cafetera del norte es "quizá la única aprovechada total y eficientemente.
 6. Kalmanovitz, Salomón. *El Desarrollo de la Agricultura en Colombia*. (Carlos Valencia, Editores. Bogotá, 1982)
 7. Revista Economía y Estadística. DAÑE. Febrero 20 de 1955.
 8. Latorre, Emilio. *Análisis Cuantitativo sobre la Tenencia de la Tierra en el Valle del Cauca 1947-1977*. Revista Historia y Espacio No. 2, mayo-junio 1979. Departamento de Historia de la Universidad del Valle.
 9. Posada, Antonio J. y Castro de Posada, Beatriz. *Bases para un Desarrollo Armónico del Departamento del Valle*. Cali, 1982.
 10. Corchuelo, Alberto; Escobar, Jaime; García, Diego. *Los Determinantes del Comportamiento de Corto Plazo de la Economía del Valle del Cauca*. Boletín Socio-Económico No. 19, CIDSE-Universidad del Valle.
 11. Al comenzar el Siglo actual Cali tenía, además, cerca de cien establecimientos comerciales y algunas casas de representación que requerían servicios bancarios para las transacciones internas y giros sobre el exterior. En 1903 existía el BANCO COMERCIAL (J. Giraldo y J. Garcés Borrero) que en 1911 se constituye en sociedad en comandita (Banco Giraldo) y más tarde se conforma como sociedad anónima (Banco Hipotecario del Pacífico) que en 1928 se fusiona con el Banco de Colombia. (Luis Valdivia: "Desarrollo Económico del Valle del Cauca 1850-1950". Departamento de Historia - Universidad del Valle).
 12. Ocampo, José Antonio. *El Desarrollo Económico de Cali en el Siglo XX*. (Incluido en "Santiago de Cali - 450 años". Alcaldía de Cali).
 13. Valderrama Alvarez, Jesús. *Aprovisionamiento de Agua para Cali 1903-1935*. Tesis de Grado, Departamento de Historia. Universidad del Valle (1989).
 14. Economía y Estadística. Revista del Departamento Administrativo Nacional de Estadística. No. 80. Julio-diciembre de 1954, p. 21.
 15. Posada Antonio, J. de Posada Jeanne. "CVC, un Reto al Subdesarrollo y al Tradicionalismo". Tercer Mundo. Colección Aventura del Desarrollo. Bogotá, 1966. p. 78 y ss.
 16. Estudio sobre la Industria Metropolitana Cali-Yumbo. (1965-1974) DAÑE.
 17. Croydon es fundada en 1937 como filial de la Croydon Manufacturing Co Limitada del Canadá y de la Respolco S.A. Suiza. Pero en 1943, durante la guerra, se asocia con la United States Rubber Export Co. de Nueva York. (Royal), como medio para responder a una creciente demanda de llantas, insatisfecha por la coyuntura del sector externo.
 18. Imprentas y editoriales e industrias conexas (342) que en 1974 presentó una participación de 5% en el valor agregado del área metropolitana Cali-Yumbo aumentó dinámicamente esta participación a partir de 1980.
 19. Índices de Precios al Consumidor - Cali

Año	Obreros	Emplea
1965	15.3	15.6
1966	9.7	10.4
1967	7.7	8.0
1968	4.1	6.5
1969	8.9	9.1
1970	7.5	9.1
1971	19.5	15.2
1972	12.0	12.2
1973	25.1	21.6
1974	23.3	24.8
 20. El intento de periodización de la expansión física 1900/1930, 1930/40, 1940/50, etc, sólo pretende señalar a grandes rasgos las fases en las cuales irrumpieron o predominaron ciertas características físicas de la ciudad, pero no debe entenderse como si los procesos urbanos comenzaran y terminaran en fechas tan precisas y definitivas. Sólo se trata de ubicar aproximadamente las fases en las cuales predominaron tales o cuales procesos.