

EL DESARROLLO ECONOMICO EN EL VALLE DEL CAUCA EN EL SIGLO XIX

Luis Valdivia Rojas
Profesor Universidad del Valle.

Introducción

En nuestra opinión el siglo XIX fué un período de transición entre el sistema colonial y unas formas de producción capitalista del siglo XX. Pero durante las primeras décadas del siglo persistieron algunas formas organizativas sociales y económicas coloniales; aquéllas que favorecían el control y poder de la élite criolla. Particularmente en la gran región caucana, la resistencia a los cambios fué abierta y combativa.

Indudablemente el Cauca como región histórica fué una gran entidad, mantenida como tal más por el poder político-social de su élite que por su posible homogeneidad regional. En efecto, las diferencias geográficas (físico-naturales), las diferencias de localización y de situación, las diferencias socio-económicas entre los diversos núcleos que constituían el Gran Cauca, comenzaron a manifestarse abiertamente, luego de la Independencia.^{1*}

Cali había sido una de las varias ciudades fundadas en el Valle del Cauca, emplazada en la parte alta del piedemonte oriental de la Cordillera Occidental que mira al Cauca y en una rinconada, al abrigo de la misma tuvo una posición de dominio sobre las tierras bajas y húmedas del Valle.

Sin embargo, hubo otras ciudades que contaron también con una localización favorable y que fueron fundadas casi simultáneamente: Cartago, en el Valle y en un punto de comunicación con el Magdalena por el camino del Quindío y con Antioquia; Buga, en el Valle dominando una vasta llanura; Popayán en un sector de clima templado dominando un hinterland de población y tierras indígenas, en el paso hacia la Audiencia de Quito en el sur, y también al Magdalena.

Todas estas ciudades estaban en algún punto de tránsito en el eje del Cauca que atravesaba diferentes zonas en el Occidente. De todas las ciudades mencionadas fué Cali, la que pudo salvar el carácter de Mediterraneidad; en efecto, el puerto de Buenaventura,

^{1*}. En el Valle se constituyó el grupo de ciudades confederadas del Valle, que proclamaban su autonomía del poder político de Popayán. Este proceso está expuesto documentalmente por J. Zawadsky: Ciudades confederadas del Valle del Cauca en 1811, Cali, 1943.

fue fundado casi en la misma latitud en el Pacífico, contemporáneamente con Cali y aunque la comunicación fue en extremo difícil, le permitió a Cali ser la puerta de entrada de mercancías provenientes de Perú, del Ecuador, de Panamá.

Nos parece que este fue el factor determinante porque hubo otras circunstancias históricas que fueron desplazando el centro de decisión política y administrativa hasta quedar definitivamente en la Villa de Popayán.

Hablar de comunicación con las vías marítimas es fundamental en el siglo XIX en razón de las expectativas de exportación de productos tropicales; en este sentido, el Valle geográfico del Cauca mostraría sus óptimas condiciones, no así el sector sur templado-frío cuyo centro era Popayán.

1. LA ECONOMIA AGRARIA

Economía y Condiciones Naturales

El "Valle" en el curso medio alto del Valle geográfico el río Cauca tenía unas condiciones que el sector de Popayán no tenía (pues aquí el Valle es apenas un pequeño cañón, con una topografía de lomas en clima templado y frío); en el sector norte de Caldas y Antioquia, el Valle es también estrecho. Un gran piedemonte (un extenso plan inclinado), amplias llanuras, variedades de pisos térmicos, vegetación boscosa, abundantes recursos de agua superficial (ríos medianos y pequeños, lagunas) y una estacionalidad del clima que permitía la continuidad de las actividades productivas en el año, eran condiciones que favorecían al sector de Cali y Buga.

Estas condiciones naturales permitieron el cultivo de productos tropicales que tuvieron una demanda en otras regiones: tabaco, cacao y praderas para la producción de carne. Es decir, que en términos relativos, el sector del Valle comprendido entre Cali y Cartago pasando por Buga tuvo una actividad que aunque limitada por diversos factores tanto internos como externos (por ejemplo falta de vías de comunicación aceptable) fue más dinámica que la desarrollada en el sector sur de Popayán. Por ejemplo, la exportación de mercancías del interior hacia la periferia minera del Raposo (Buenaventura), Chocó y Antioquia que se había originado en la colonia, continuó -con fluctuaciones- en el siglo XIX.¹⁷

¹⁷. Según J. Parson, "La Colonización antioqueña", ed. Carlos Valencia, 1979, p.53: la importación de cacao a la provincia de Antioquia al finalizar el siglo XVIII constituía 1/4 de todas las importaciones en peso y procedían de Timaná (Alto Huila) y Buga (Valle); en 1808 se importaban 2.250 cargas (cifra del historiador J.M: Restrepo). El fracaso de los intentos de cultivarlo durante los primeros decenios del siglo XIX, llevó a un crecido comercio después de 1850 provenientes de Cartago.

Estos flujos hacia Antioquia respondían a una demanda creciente, debida muy probablemente: al crecimiento de la población antioqueña, a las limitaciones naturales que encontraba allí la producción agrícola y al dinamismo de una actividad económica apoyada en la minería del oro.

Pero internamente en el Valle, el monopolio de las tierras planas por parte de la hacienda y el control aún persistente de la mano de obra esclava permitieron un crecimiento limitado de la producción.

En verdad durante la primera mitad del siglo la producción tuvo pocas posibilidades de incrementarse, la minería que había venido creciendo en el siglo XVIII, sufrió varios golpes: la separación del Chocó y la pérdida del control sobre esa periferia minera, la inquietud creada en torno a la posibilidad de la abolición de la esclavitud el ningún cambio en los métodos de producción (frente a las innovaciones que se estaban dando en Antioquia). Con todo, los propietarios continuaron recibiendo los beneficios de este sistema por lo menos hasta mediados del siglo.

En cuanto a la producción agrícola proveniente de las haciendas tuvo también posibilidades limitadas de crecimiento: en primer lugar se trataba de una producción poco diversificada (carne y uno o dos productos agrícolas), una demanda local limitada y el mercado extra-regional requería del desarrollo de vías de comunicación. Consecuentemente, se hacía un uso extensivo del suelo agrícola; por otra parte, la mano de obra de unos cuantos esclavos permitía un incremento limitado de la productividad.

Los factores productivos

Hasta la primera mitad del siglo XVIII la tierra representaba proporcionalmente el más bajo de los activos, llegaba en general al 10% y solo excepcionalmente superaba esa proporción; luego de 1750 el valor de la tierra parece incrementarse pues su inversión representaba en los activos de haciendas una proporción situada alrededor del 20% (por supuesto dada la diversidad de situaciones se registra casos, alrededor del 10%). Durante la primera mitad del siglo no hubo un mercado de tierras, luego de 1824 las transferencias se hicieron entre familiares y aún las ventas de derechos se hicieron en el seno del sector de propietarios por lo cual la demanda de tierras no se refleja en una alza de precios; si observamos la proporción en los activos ésta se situaba en torno al 20%²⁰.

²⁰. Salvador Camacho R: Memorias (1894), ed. Bedout, s.f., p. 99, señala que las propiedades de la Sabana eran de gran extensión podían llegar casi a las 2.000 hás; rentadas o vendidas a bajos precios hasta la década de 1860, tuvieron alzas espectaculares en 30 años, "conozco" una hacienda vendida en 1855 por 24.000 pesos que representaba en la actualidad (1984), más de medio millón con mejoras de muy poca consideración.

Aún la tierra sembrada de praderas artificiales (guinea) tenía precios modestos por ejemplo en la hacienda El Alisal, en 1841, la plaza valía 11.42 patacones (7.3 ptcs./há) y en la hacienda la Merced, en 1841, se había incrementado a 17.54 patacones (11.22 ptcs./hás).

Datos fragmentarios muestran, en la segunda mitad del siglo, el incremento de los precios de los potreros (pastales): por ejemplo en Yunde en 1864 la há. costaba 84 pesos y en la hacienda Santa Rosa de Trejo en 1880 tenía un costo de 96 pesos. La comercialización de la tierra, a juzgar por las pocas perceptibles variaciones de su precio,²¹ pareció tener un carácter limitado no obstante que en la segunda mitad del siglo "la movilidad" de tierras fue mayor y consecuentemente la de la propiedad territorial.

* Es decir que la transformación de la propiedad territorial en una mercancía de abierta compra-venta no fué total puesto que las transacciones parecen darse dentro del intrincado sistema de relaciones sociales familiares que caracterizaba al sector notable que continuó monopolizando las tierras planas del Valle.

Una inversión importante estaba en la ganadería, que había sido superior a la inversión que representaba la tierra y había llegado a proporciones significativas en las grandes haciendas de la "otra banda" en el siglo XVIII. En la primera mitad del siglo XIX parece no haber cambiado el carácter de la ganadería extensiva, puesto que los precios de vacunos tenían una evolución poco perceptible que será modificada, al parecer, a partir de la década del 60 con un incremento del consumo de carne.²²

Relativamente los precios de mulares eran superiores; esto podría deberse a sus características de animal de carga; su precio promedio parecía ser superior dos o tres veces el de los vacunos.²³ Finalmente el valor total de los esclavos era el más alto de

²¹. Unos cálculos estimativos nos permiten los siguientes resultados, en 1857 se vendía en Guabas un predio cuyo valor unitario sería 13.8 pesos há. En 1870 se vendía otro cuyo valor sería 15.1 pesos/há. En 1890 según otra transacción de lugar desconocido se vendía un predio en 15.0 pesos/há (se expresan en pesos de ley).

²². En Cundinamarca según Camacho R., op.cit., p.99: un novillo gordo valía de 25 a 30 pesos (1847) y traído del Csanare para engorde valía no más de 12 pesos. En 1867 el hacendado J.M. Cabal, vendía a la Compañía de Bogotá ganado por un total de 30.980 pesos promedio: el ganado de ceba tenía un precio unitario de 32 pesos y las reses de cría a 11 pesos (el precio promedio estaría en 15 pesos).

²³. Al acercarse al medio siglo su precio estaba alrededor de 30 pesos aunque en Quilichao algunos ejemplares alcanzaban los 38.7 pesos en 1841 y los 40 pesos en 1849; en Cundinamarca según Camacho no se daba más de 30 pesos por una mula.

los inventarios y su precio unitario promedio era también el más alto; pero estos precios fueron muy sensibles a las circunstancias políticas; es decir, que la inquietud provocada por las iniciativas abolicionistas provocaron grandes fluctuaciones de precios. Por ejemplo en transacciones notariales en la década de 1830 se registraban precios individuales de 260 y hasta 300 patacones, los precios promedios de algunas transacciones estaban en 159.2 patacones en 1832 y en 185 patacones en 1833.

El Crecimiento Económico

Esta economía, cuyos inventarios no mostraban variaciones notables, tenían sus posibilidades de crecimiento en 3 factores: en primer lugar estaban el potencial natural de las tierras y la reproducción del ganado que incrementaba globalmente los inventarios; luego el monopolio de la tierra y la crianza que podía permitir algunas acciones especulativas como las que percibía el Coronel Codazzi en Cali a mediados del siglo:

Unos pocos ricos especuladores que tienen el monopolio de las mulas..., con extremas ventajas para ellos, se opondrían a la apertura de cualquier camino que se intentase porque no ven sino sus propios intereses.²⁴

El tercer factor, fundamental, estaba en la incorporación de trabajo humano; primero esclavo y luego trabajo libre. La incorporación de trabajo libre a las haciendas se fue incrementando en el curso del siglo debido al monopolio de tierras. Con ello fue creciendo el beneficio percibido por el propietario. En 1853, el viajero I. Holton se refería al hacendado O'Byrne en los siguientes términos:

Ha estado siempre pronto a comprar trabajo humano cuando lo había en el mercado y asignarlo así a su amplio dominio para añadir a su valor permanente.²⁵

Pero luego del medio siglo, dentro del marco de las medidas nacionales que fomentaban la agricultura comercial, la producción entraría en una etapa de crecimiento: la incorporación del trabajo de familias campesinas a las haciendas fue fundamental; en la ganadería el mejoramiento de praderas con los pastos artificiales, desde aproximadamente 1840, mejoró el rendimiento en el Valle, el ganado ocupaba extensas superficies en los sectores de Tuluá, Buga, Palmira, Cali y Santander de Quilichao.

Esta actividad tuvo una importante perspectiva en el mercado

²⁴. Citado por J. Escorcía: Desarrollo político, social y económico, 1800-1854. Banco Popular, 1983, p.87.

²⁵. Citado por R. Hyland: El crédito y la economía, Banco Popular, 1983, p. 87.

exterior, en efecto, se exportaron cueros bovinos hacia Europa y sobre todo a los Estados Unidos. Los boletines de exportación de 1878 registraban siempre más de 1.000 piezas hacia Nueva York, estas exportaciones por el puerto de Buenaventura representaban unos 800.000 pesos (corrientes?)²⁶ dentro de unas exportaciones nacionales de 13.712.000 pesos corrientes.²⁷

Dentro del marco de las haciendas fueron incrementándose las siembras de tabaco en el curso del siglo: la producción de Palmira en las primeras décadas era inferior a la de otros distritos de producción; en el año fiscal 1835/36 la producción era de 165 toneladas, en el año 1846/47 fue de 334 toneladas; luego del medio siglo con la caída de la producción de Ambalema (en la década del 60), la producción de Palmira continuó creciendo por encima de los otros distritos; en 1865 fue estimada en 1.738 toneladas y 1875 en 1.013 toneladas.²⁸ Esta producción tenía más bien una salida al consumo regional puesto que para el año fiscal 1864/65 la exportación de tabaco por Buenaventura era apenas el 4% del valor nacional exportado.²⁹ solo diez años después 1875 esta proporción parece llegar al 20%.

El cacao era también un producto de gran demanda interna, según Camacho de "primera necesidad" y su exportación era más bien secundaria. El Valle del Cauca era el mayor productor, no conocemos datos que permitan estimar las cantidades producidas pero considerando que su cultivo se practicaba tanto en las pequeñas parcelaciones de familias campesinas como en las haciendas, es probable que se llegará a cantidades importantes.

Si tomamos el caso del distrito de Santander de Quilichao en 1874,³⁰ veremos que aquí se producía: panela 9.788 cargas, azúcar 5.234 cargas, arroz 2.050 cargas, miel 2.477 cargas y cacao 916 cargas. El valor unitario del cacao era alto 6 pesos/carga, solo superados por el de la panela 8.1 pesos/carga y el trigo 10.8 pesos/carga.

Según Camacho "en la actualidad" (década de 1890) el cacao había incrementado su precio en 6 u 8 veces en relación al que se registraba a mediados del siglo (en el mercado de Bogotá la carga de 10 arrobas podía llegar hasta 240 pesos). Según este autor en

²⁶. El Ferrocarril, No. 108 de Cali, 18 de junio de 1880.

²⁷. M. Urrutia y M. Arrubla. Estadísticas históricas de Colombia, ed. Univeridad Nacional, 1970, p.408.

²⁸. Datos originales (en arrobas) tomado de L. Sierra, El tabaco en la economía del siglo XIX, U. Nacional, 1971, p. 43 y 98.

²⁹. Por la aduana de Sabanilla, que recibía el tabaco de Ambalema y Girón, salía al 7% del valor del tabaco exportado.

³⁰. Informe municipal de 1874, A.C.C.

el Valle del Cauca se recogían anualmente más de 20.000 cargas³¹ (unas 2.300 toneladas).

Internacionalmente, a fines del siglo, se incrementaban los precios del cacao pero la única región en condición de exportar era el Valle, que en 1882 exportaba una modesta cantidad a Nueva York: 359 toneladas que representaban unas 210,3 miles de pesos.³²

Con la agricultura comercial se constituyeron almacenes compradores de productos de gran demanda: cacao, café, tabaco y cuero. Parece haber acuerdo en que desde mediados del siglo se incrementan las relaciones comerciales y que la vida comercial de Cali se aceleró después de 1865.³³ La actividad que alimentó las relaciones comerciales fue la economía campesina con la variedad de sus productos provenientes de áreas de pequeños campesinos sin tierra que constituyeron explotaciones dentro de las haciendas; dado que hasta la primera mitad del siglo la renta se pagaba en trabajo, alimentaron con sus excedentes la actividad comercial.

Las casas comerciales no solo recibían mercancías para el mercado local y regional sino que también compraban la producción regional para exportarla o venderla a casas exportadoras localizadas en Buenaventura. Por ejemplo, en la prensa la casa comercial Gaviria e Hijos anunciaban compra de cueros de res y de chivo, la casa Payan Hermanos compraban cacao y cueros. Más aún algunas de estas casas comerciales entraban en el proceso de preparación de algunos productos; por ejemplo, la casa de R. Gaviria "rico comerciante" compraba todo el café que se le ofreciera y había establecido máquinas para limpiarlo, en cuya operación ocupaba diariamente varios hombres y cerca de 20 niños.³⁴ Algunas de las primeras compañías en operar eran: en 1856, "Manuel Garcés e Hijos"; en 1857, "Gonzalez y Vallejo" empresa exportadora de cueros constituida con un capital de 38.960 pesos; en 1859 "Borrero-Bermúdez" constituida con 8.000 pesos; en 1858, "Caicedo Hermanos", en 1860, "Sánchez, Uribe y Cía".³⁵

En las décadas siguientes surgieron nuevas empresas comerciales, por ejemplo la prensa de la época registraba los siguientes avisos en el año 1881:

- Casa Comercial Robledo, Holguín y Cía, casa importadora de mercancías.
- Pérez Hermanos, casa comercial que recibía mercancías inglesas, francesas y americanas.
- Sociedad Palau y Corrales y cia.
- Almacén Borrero y Bermúdez, papelería y librería.

³¹. S. Camacho, op.cit., p. 138.

³². El Ferrocarril. No. 240, de Cali marzo 1883.

³³. R. Hyland, op.cit.

³⁴. Según datos de Hyland, op.cit., p. 108.

³⁵. El Ferrocarril. No. 163, de Cali agosto, 1881.

- Tienda de Payán Hermanos, ofrece mercancías, papel, máquinas de coser, querosene, velas, vasos de vidrio, licores.
- Almacén de Argueta y Carvajal ofrece artículos de tocador, colonias y perfumes ingleses.
- Botica de Escobar y García, vende drogas, medicinas y perfumes.³⁶

Esta actividad comercial de Cali actuaba en relación con las actividades de las casas comerciales con sede en Buenaventura, aquí estaba la casa de Enrique Cortéz y Compañía, comisionistas con representación en Londres, Santiago Eder, comisionistas e importador de vinos y mercancías; posteriormente la "Santiago Eder y Cía", comisionista, exportadora e importadora, agente de la Hamburgo American Steam Ship Company; los agentes portuarios "Rodas y Otero" que llevaban un registro detallado del movimiento de mercancías por el puerto de Buenaventura.

Además de éstas se puede citar otras casas comerciales con sede en Buenaventura; según una lista publicada en abril de 1881 había una 15 casas comerciales, cantidad considerable para una localidad tan pequeña como el pueblo de Buenaventura. Entre éstos estaban: E. Cerruti y Cía, Caputto e Hijo, Francisco Menotti, Carmelo Pugliese, V. Pérez y Hermanos, Ruiz y García, Plugiese Hermanos.³⁷

Con el avance de las actividades comerciales se observa que además de las personas naturales, a menudo pertenecientes a familias tradicionales, se registraba la formación de empresas y asociaciones comerciales integradas principalmente por personas provenientes de otras regiones, Antioquia, Cundinamarca y de otros países (americanos y europeos). Esta situación fue generando un grupo que podría llamarse empresarios u hombres de negocios; personajes como Inocencio Cucalón, propietario de tierras, prestamistas y empresario de caminos; J. Domínguez propietario de tierras; J.M. Cabal hacendado, más otros hombres notables de la región; los extranjeros como Santiago Eder, exportador y hacendado, H. Blum agente de bienes raíces, H. Simonds comerciante. Todos participaron en empresas que propiciaron la construcción de caminos, el desarrollo de la navegación fluvial a vapor por el río Cauca, buscaron la construcción del ferrocarril del Pacífico y algunos participaron en la fundación del Banco del Cauca. Es decir, se había llegado dos décadas después del medio siglo a unas relaciones comerciales más complejas y a la conformación de un núcleo de hombres empresarios.

El incremento de la agricultura comercial que venía generando

³⁶. El Ferrocarril. No. 147-148-149-153-156-157-163- de marzo, mayo, julio y agosto de 1881.

³⁷. La lista publicada en El Ferrocarril No. 151, de abril de 1881, señalaba que por causa de un incendio 15 comerciantes habían tenido pérdidas por 194.000 pesos, a ellas se agregaba la pérdida de productos de exportación de comerciantes del interior, evaluada en 80.000 pesos.

un producto con demanda regional y extranjera, explica el surgimiento de instancias financieras y de medios de pago que hicieran expedito este proceso. En este contexto se explica la fundación del Banco del Cauca con sede en Cali y su capacidad de emisión; se había llegado a una etapa de cierto desarrollo de una economía caracterizada por un mercado de bienes agropecuarios que exigía la monetarización para realizar sus fines.

El nivel alcanzado en la generación de una producción excedente (creada por la producción campesina) de gran demanda y capitalizada por propietarios y comerciantes, permitió la asociación de capitales. Así por ejemplo aparecen las asociaciones comerciales pero fundamentalmente aparecen en la década del 70, el Banco del Cauca con su capital privado de acciones por un valor de 300.000 pesos; en 1880 la compañía del Camino Central del Cauca, Sociedad Anónima con un capital social de 300.000 pesos, en 60.000 acciones; las Empresas del camino de rieles entre Cali-Palmira, con un capital de 18.905 pesos que contaba entre sus accionistas a Santiago Eder (con 1.000 acciones), Julio Bertin (con 1.000 acciones), Pedro Cucalón, José Domínguez, Julio Varela, Pérez Hermanos, Reyes Hermanos y otros; en 1882, la empresa de navegación por el río Cauca que contaba entre sus accionistas a C.H. Simonds, "Sinisterra y Chaperon", Angel Borrero, todos de Cali; a "José Domínguez y Cia", "Ruiz García" y Santiago Eder de Palmira; a "Sinisterra y Borrero", Fortunato Cabal y J. Rivera de Buga; a Carlos Greisffestein, B. Chávez y Rodolfo González de Riosucio.³⁸

2. EL TRANSPORTE

En general el estado de los caminos era lamentable, las descripciones de viajes de los extranjeros que visitaron la Nueva Granada en el siglo XIX concuerdan sobre lo penoso de los recorridos.

Pero en este periodo, el interés por los caminos estaba dirigido más al tránsito de mercancías que a las dificultades del tránsito de las personas. En 1832, el periódico "El Constitucional" del Cauca señalaba que:

El comercio de esta provincia puede considerarse como nulo a consecuencia de que, por lo malo de sus caminos cuesta la conducción de una cantón a otro... 2 o 3 veces más..³⁹

Hasta mediados del siglo XIX, los productos extranjeros importados al Valle del Cauca debían recorrer largas distancias, afrontando graves dificultades en transporte a lomo de bestias y

³⁸. El Ferrocarril No. 116, Cali 13 de agosto de 1880, No. 112, Cali 16 de julio de 1880, No. 186, Cali 27 de enero de 1882.

³⁹. Citado por L. Florez, Cambios socio-económicos, 1820-1840, Ed. Univ. Santiago de Cali, 1979, p. 71.

aún de cargadores humanos. Las dificultades topográficas presentadas por las cordilleras, las lluvias intensas, la humedad, la espesa vegetación creaban unas condiciones en extremo difíciles para la actividad del transporte de mercancías. Por cierto que estas dificultades incrementaban los costos del transporte de los productos, a los cuales había que agregar los costos del transporte de los productos, por derecho de peaje, el impuesto al comercio y los beneficios del vendedor, resultando que los precios al consumidor se incrementaban considerablemente.

En 1848 se argumentaba que la construcción de un camino, eludiendo el río Dagua, bajaría los costos de 60 a 40 reales por carga en el viaje Buenaventura-Calí y de 50 a 30 reales en el viaje Calí-Buenaventura.⁴⁰ es decir, se lograría una importante rebaja en alrededor del 30%.

Considerando la importancia que la participación de los costos del transporte tenía en la composición de los precios, se comprende que se atribuyera el máximo interés a la construcción de vías y a la incorporación de nuevos medios de transporte.⁴¹ Como ocurría en las otras regiones productoras, todas en el interior del territorio, las posibilidades de exportación estaban en mejorar la ruta a las vías marítimas. Sin embargo, durante casi todo el siglo XIX el transporte entre Buenaventura y la Villa de Calí se realizó en dos etapas: una por canoa entre el puerto el pueblo de Juntas de Dagua, navegando difícilmente por el río del mismo nombre; la otra, continuaba entre Juntas y Calí por ruta de montaña.

En 1878, a pesar de los esfuerzos para eludir la peligrosa travesía por el Dagua, la situación continuaba casi sin modificaciones; los comerciantes buscaban los medios para resarcirse de las pérdidas; por ejemplo los "bogas" (canoeros) protestaban contra los comerciantes de Buenaventura por el pago de 40 a 50 centavos por carga (de 70 a 80 kg), por los pagos con mercancías rezagadas y por ninguna puntualidad en el pago.⁴² Había que esperar algunos años para que se concretara la política de mejoramiento de vías y la de fomento para la navegación fluvial, aunque desde hacia algunos años se contaba con algunas leyes que daban seguridad al transporte de mercancías. En efecto, en 1870 aparece el primer código de comercio pero solo en 1887 se unificó la legislación nacional y más tarde vendrían leyes que reglamentaban la constitución de sociedades de cámaras de comercio y de empresas de transporte. Pero dada la importancia del transporte

⁴⁰. L. Florez, op.cit., p. 71.

⁴¹. Indudablemente la reducción de costos de transporte beneficiaba a los comerciantes, habida cuenta de la influencia que podían ejercer sobre los otros factores (peajes e impuestos).

⁴². El Ferrocarril No. 4 de Calí marzo 1878.

fluvial se encuentra que desde 1856 aparecen las primeras leyes que confirmaban la libre navegación y la prohibición a los gobiernos municipales para cobrar derechos; en décadas posteriores se reglamentó lo relativo a las pólizas de seguro de mercancías y a la responsabilidad de las empresas transportadoras.⁴³

Los Caminos

En lo que respecta al Cauca, desde mediados de siglo se observa un movimiento generalizado que cubre todo el Cauca:⁴⁴

- En la provincia de Tuluá el gobernador decretaba, con la ley 33 de 09.01. 1858 (esta se apoyaba en la ley de 05.11.1855 de la antigua provincia del Cauca) la contribución del servicio personal para la reparación de caminos en los distritos de Tuluá y San Pedro, en total 10 distritos de la provincia.⁴⁵
- En junio de 1859 se decretaba el arreglo del camino de Túquerres - Carlosama mediante el servicio personal subsidiario de 3a. clase.
- En 1859 la gobernación de Popayán solicitaba el servicio personal para la vía Pasto-Ipiales.
- En 1859 la Corporación Municipal de Caloto, considerando que el camino Caloto-Río Cauca (Paso de la Bolsa) había sido declarado camino parroquial por la legislatura provincial, resuelve su reparación con las rentas y contribuciones.

Pero en el Cauca no solo los caminos eran una necesidad para el desarrollo de flujos mercantiles y de personas, también lo eran los puentes; especialmente si se considera los innumerables cursos de agua que eran una característica de la riqueza hidráulica del Cauca: en las tierras planas del Valle era necesario no solo atravesar el Cauca, sino que en un trayecto de 386 kms. era necesario cruzar 13 afluentes del Cauca tanto por su ribera occidental como oriental; es decir, que cada 30 kms era necesario un puente.

- En enero de 1859, un particular que era privilegiado para establecer barcas y puentes colgantes en los pasos públicos

⁴³. Eduardo Rodríguez Piñeres, código colombiano de comercio, Bogotá, 1932.

⁴⁴. Informe de la Secretaría de la Gobernación de la Provincia de Tuluá de 1859, A.C.C. pgte. 72, leg. 27.

⁴⁵. El trabajo personal subsidiario consideraba 3 clases según las posibilidades económicas: en la 1a. clase estaban los contribuyentes pudientes que debían realizar 7 días de trabajo; en la 2a. los ciudadanos medios que debían pagar 5 días y en la 3a. clase estaban los contribuyentes pobres que eran verdaderamente los que pagaban con su fuerza de trabajo.

de los ríos Cauca y La Vieja (en Cartago), informaba a la gobernación del Estado que nombraba 2 ayudantes para los pasos de Latorre, Rincón y La Bolsa.

- En el mismo año, el Estado aprobaba los remates de derechos de peaje (pontazgo) de los pasos de: La Bolsa, Navarro, Piedras, Yunde, Moreno y Guayabal.

Pero eran varias las dificultades que afectaban el desarrollo del sistema de vías. Una de éstas era, por naturaleza misma del privilegio a un particular, la contradicción entre el beneficio particular y el interés general; por ejemplo:

- En agosto de 1859 la gobernación exigía al privilegiado poner en buen estado de servicio el camino y los puentes. Este había ganado el privilegio en enero del mismo año y se comprometía a establecer barcas y puentes colgantes.

- Hacia 1859 los pasos sobre el río Riofrio y el paso de Moreno, fueron declarados insubsistentes por la falta de licitadores. Indudablemente esta situación se ligaba a su escasa rentabilidad.

- En 1867 en el remate de varios pasos (Mediacanoa, El Diamante), el de Vije no había podido rematarse desde 1864, perdiéndose su renta durante esos 3 años.

Las guerras civiles provocaban las variaciones de la renta, en efecto la guerra de 1860/63 ocasionó perjuicios en los años posteriores: por ejemplo, el paso de Mediacanoa que se remataba hasta 1866 por sumas que no excedían 40 pesos, llegó en el remate de ese año a 80 pesos; el paso del Diamante que se había rematado en 8 pesos, llegó hasta 42 pesos. Pero aún en 1867 "las circunstancias han sido desfavorables a los remates, aunque se ha abierto diferentes veces la licitación, no se ha ofrecido ninguna postura admisible".**

Las dificultades eran casi permanente: una comunicación al Secretario de Hacienda de Buga (1867) ponía de presente la falta de cumplimiento en las remesas que cada municipio debía remitir por concepto de remate de los pasos.

En todo caso la responsabilidad del Estado no parecía del todo libre del desarrollo de vías. Por ejemplo, según ley 62 del 21-09-1859 se auxilia a la empresa del camino de herradura de Túquerres a Barbacoas.

En 1859 por carta oficial del Estado informaba a la gobernación de Pasto que los capitales de censos reconocidos por el Tesorero Nacional se habían enajenado para construir el puente de Juanambú.

Dentro del contexto de reforma liberales el surgimiento de empresas privadas, en este problema de vías y transporte, no tuvo impedimentos; la modalidad adoptada, fue la concesión de baldíos para construir el camino y el privilegio de la explotación a favor del empresario, además de exenciones de importación de instrumen-

** Informe 1859. Según parágrafo del Art. 3 de la ley 160 no era admisible ninguna factura que no llevar la suma producida en el año anterior.

tos.

- En 1854 el General Mosquera obtenía por ley nacional el privilegio sobre el camino Cali-Buenaventura. Se constituyó para ello una empresa con los socios fundadores colombianos y extranjeros (americanos).⁴⁷ Por medio de un agente en Cali (Miguel Borrero) se buscó la suscripción de vecinos del Valle; se emitieron acciones de 25 pesos fuertes cada una, se esperaba reunir un millón de pesos fuertes.⁴⁸

Sin embargo solo después de 10 años, en 1866, se logró unir Cali-Buenaventura por un camino de herradura.

- En 1880 se constituyó la Empresa del camino central del Cauca, sociedad anónima con un capital de \$300.000 en 60.000 acciones (5 pesos por acción). Esta sociedad tuvo agentes en el Valle para la suscripción: por ejemplo, en Pradera se inscribieron 24 personas con 350 acciones por \$ 1.765.00; en Popayán 45 socios con 408 acciones por \$ 2.040.00. También en Buenaventura, San Juan, Atrato, Tumaco, Silvia, Caloto, Santander, Buga, Roldanillo, Tuluá, Cartago, Bogotá.

- En el año 1880 el empresario Rodolfo González, obtenía privilegio para abrir camino por la Cordillera Occidental hacia Supía y Antioquia, para uso de habitantes y comerciantes.⁴⁹

Sin embargo, hacia fines del siglo la situación empezó a cambiar, sea por la poca efectividad de las modalidades seguidas, sea por los cambios en las políticas del Estado.

- En 1881 la ley 56 del 29 de septiembre: la legislatura del Estado del Cauca llamaba a licitación la apertura del camino de Jelima (Popayán-Cali), para lo cual se destinará \$6.000 de fondos comunes.⁵⁰

- La ordenanza 51 de 1888 de la Asamblea del Cauca autorizaba a la Gobernación para que procediera a la rectificación del camino del Quindío por Calarcá. Se adjudicaba contrato por \$20.000 para el contratista y otros 10.000 para la conservación durante 3 años.

- La ordenanza 25 de 1890 de la Asamblea del Cauca destinaba para las provincias de San Juan y Atrato \$5.000 anuales (que se ampliaron a \$15.000 en 1892) para camino de Chami-Tadó-

⁴⁷. Boletín de la Academia de Historia del Valle del Cauca No. 137, Nov. 1964: Socios General Herrán, J. Arboleda, A. Mosquera, M.M. Mosquera, Luis Sta. María, F. Montoya, Fco. Parraga, S.K. Everet, S. Franklin Tracy, W.H. Aspinwall.

⁴⁸. En 1859 suscriben en la Notaría de Roldanillo una acta de participación en la empresa del camino a Buenaventura.

⁴⁹. El Ferrocarril No. 160, Cali junio 1880; el privilegiado anunciaba que en julio de 1881 estaría abierto el camino.

⁵⁰. El Ferrocarril No. 172, de Cali 21 de octubre de 1881.

Atrato.

En realidad la ineficiencia del sistema del privilegio obligó al Estado a financiar directamente el mantenimiento de vías.

Pero el estudio de las vías y transportes no se agota en los aspectos institucionales (leyes, asignación de recursos) ni en las consideraciones microeconómicas (beneficio/costo), hay otros factores vinculados a la organización espacial de la red vial, éstos se encuentran en la unidad estructural del paisaje del Valle del Cauca.

El Valle del Cauca es un rectángulo, este carácter estructural del relieve fué ya percibido por los cartógrafos que construyeron en el siglo XVIII un mapa del Valle desde el río Ovejas (al sur de Santander) al río la vieja en Cartago; el gran corredor está ocupado por el Valle del río Cauca y flanqueado por dos cordilleras. En este paisaje las villas fundadas que se emplazaron en la cota de los 1.000 m.sm. fueron comunicadas por dos caminos que recorrían el Valle de Norte a Sur por ambas riberas. Las dificultades topográficas se presentaban en las comunicaciones con otras regiones geográficas, las vías se hicieron atravesando las cordilleras: de Popayán al Magdalena atravesando la cordillera central; desde Cartago pasando por el sector del Quindío en la cordillera central para llegar a la villa de Ibagué en el Magdalena; de Cali a Buenaventura subiendo a la cordillera occidental; desde Cartago salía un camino que atravesaba la cordillera occidental, para bajar al Chocó. Esta comunicación lateral se completaba con otra de caminos locales que se conectaba con los ejes longitudinales.

Hasta comienzos del siglo XIX, había pues un modelo muy simplificado de localización de pueblos y de las vías que los comunicaban; no obstante la simplicidad geométrica de los desplazamientos, éstos eran retardados por la espesa vegetación, las crecidas de los ríos, los terrenos inundados, la agresividad de las lluvias.

Observando la carta geográfica de la Provincia del Cauca de 1843, se ve que el modelo de la red de transporte se mantenía: por la ribera izquierda del camino que cruzando pueblos llegaba a Antioquia; del mismo salían dos caminos que partiendo de Cartago y pasando por Ansermanuevo uno llegaba a Nóvita y el otro, más al norte por Risaralda llegaba a Quibdó en el Chocó; por la ribera oriental, venía el Camino Real desde Popayán, llegaba a Cartago (de aquí salía el camino de Ibagué en el Magdalena); desde aquí seguía como camino de montaña, uniendo los pueblos de colonización (Santa Rosa de Cabal, Salamina) para llegar a Antioquia.

En el curso de la segunda mitad del siglo XIX, la constitución de nuevas propiedades, la colonización de laderas y la formación de pueblos, llevaron a construir caminos rurales que se conectaban con los ejes longitudinales; en el Valle muchos de los poblados constituidos (hoy ciudades) se fundaron en los ejes de comunicación norte-sur. Es decir que espacialmente se conservó un ordenamiento en la organización del poblamiento y la red de vías.

Dentro del Valle las dificultades fueron menos topográficas y

más de orden climático. Se trataba de mantener los caminos libres de vegetación, de la gran humedad, de la destrucción que ocasionaba las lluvias e inundaciones, de conservar los puentes y los "pasos" en los ríos.

Las vías de transporte fluvial

Los ríos tropicales, dadas sus características de gran volumen de agua y grandes dimensiones fueron utilizados como vías de transporte por embarcaciones (canoas) a energía humana; por ejemplo, el río agua había sido utilizado como vía de comunicación a Buenaventura ya desde el siglo XVIII, navegando en canoas manejadas por negros, "los bogas" del Dagua. En el Valle se navegaba por los ríos afluentes al Cauca; por ejemplo, los pequeños productores campesinos de Yunde utilizaban la navegación por el río Bolo para llegar al Cauca y aprovisionar el mercado de Cali.⁸¹

Pero la navegación principal era indudablemente la del río Cauca. Este presentaba varias cualidades, una suave pendiente longitudinal (que origina meandros y lagunas), importantes volúmenes de agua pero poca profundidad. Ya desde 1878 se promovía la idea de introducir la navegación a vapor en el río.⁸² En la prensa de febrero de 1878 se llamaba a la licitación para transportar de Buenaventura piezas de barcos a vapor.⁸³ Más aún, en el contrato firmado entre el General J. Trujillo (presidente de Colombia desde 1878) con F. Cisneros, que especificaba las condiciones para la iniciación de los trabajos del Ferrocarril del Pacífico, se consideraba en el artículo 11 la constitución de una empresa de vapores (sin conceder privilegios para la navegación).⁸⁴

Ya en 1875 algunos hombres de negocios se habían asociado para constituir la empresa de navegación a vapor, con un capital inicial de \$25.000 (con acciones de \$500 c/u). Esta iniciativa fracasó por cuanto otros competidores de Popayán reclamaban para sí las concesiones, y la guerra civil de 1876 intemrrumpió todo proyecto.⁸⁵

En 1880 se protocolizaba nuevamente, en octubre, el proyecto de navegación mediante escritura en la notaría 2a.; entre sus 11

⁸¹. El Ferrocarril No. 300, Cali enero 13 de 1878. Una creciente en 1825 produjo el cambio de cauce de los ríos Bolo, Fraile y Párraga arruinando las concentraciones de campesinos de este sector.

⁸². En el río Magdalena esta ya se promovía desde 1825.

⁸³. El Ferrocarril No. 5, Cali 15 de marzo de 1878.

⁸⁴. El Ferrocarril No. 9, Cali 12 de abril de 1878.

⁸⁵. El Ferrocarril No. 178, Cali 2 de diciembre de 1881.

socios estaban: el General Trujillo (recien terminada su presidencia), C.H. Simonds, Francisco Cisneros y Santiago Eder. Se reconstituía la empresa con un capital de \$80.000 y 4.000 acciones, se le otorgaba licencia por un periodo de 20 años prorrogables.⁶⁶

Por decreto número 59 emitido el 11 de noviembre de 1880 el Estado del Cauca reconocía a la Compañía Anónima de Capital limitado denominado "Cia. de Navegación por vapor del río Cauca", se reconocía su carácter comercial e industrial.

El gerente era el General J. Trujillo y los accionistas eran: Carlos Simonds, Tomás Rengifo, Francisco Sinisterra y Cia, José Rivera, José M. Domínguez y Cia, Ruiz y García, F.Cisneros, Santiago Eder, F. Olave y J. Trujillo.

El Estado se comprometía a garantizar a la Compañía el interés del 10% sobre un capital de hasta \$40.000 que se invirtiera en el establecimiento de la navegación por un espacio de 6 años (con arreglo a la ley de fomento de la navegación, ley 56 de 1875). La garantía se computaría sobre el producto líquido.

Los fondos se depositarian en el Banco del Cauca. Se establecía que el Gerente podría contratar con el gobierno la inversión y administración de los fondos nacionales que por ley 41 de 1875 el Congreso había destinado para explotar científicamente el río Cauca.

Las directivas de la empresa deberían instruir a sus socios para que se dirigieran a las municipalidades con el objeto de que se destinaran en sus presupuestos algunos fondos a fin de aplicarlos a la canalización del río y sus afluentes.⁶⁷

La compañía se obligaba a poner el primer vapor dentro de dos años contados desde octubre 1 de 1881 bajo multa de 1.000 pesos. Pero hacia 1881, la prensa reconocía que la empresa no había prosperado: "la sociedad no ha vuelto a dar señales de vida". Hacia 1882 entre sus accionistas se contaban empresarios y sociedades comerciales: C.H. Simonds, Angel María Borrero, S. Eder, F. Cabal, J. Rivera, D. Greiffestein, E. Chávez, E. González, "Sinisterra y Chaperon", "José Domínguez y Cia", "Ruiz y García", Sinisterra y Borrero, todos accionistas de diferentes ciudades del Valle.⁶⁸

En 1890 los accionistas de la Compañía de navegación y el monto de sus acciones era:

⁶⁶. El Ferrocarril No. 127, Cali 29 de octubre 1880. No. 131, Cali 26 de noviembre de 1880.

⁶⁷. Contrato entre el secretario de hacienda y el gerente de la Cia. de Navegación ley 3 de 1880. A.C.C.

⁶⁸. El Ferrocarril No. 186, Cali 27 de enero de 1882.

Accionistas	Vr. Accion.	Accionistas	Vr. Accion.
Bartolome Chávez	\$ 30.250	José M. Domínguez	2.000
Chávez Hermanos	2.600	Angel M. Borrero	1.500
Sinisterra y Cabal	1.500	Sinisterra, Borrero	
Belisario Zamorano	1.000	y Cia.	1.500
Santiago Eder	1.000	Rodolfo González	1.000
José M. Rengifo	1.000	Francisco Cisneros	1.000
Carlos Greiffestein	6.000	Francisco Vázquez	1.000
		Juan D. Ulloa	350

FUENTE: EL Ferrocarril No. 410, Cali 5 diciembre de 1895.

Posteriormente, en 1892, la Compañía había aumentado su capital como se puede ver en el balance ** siguiente:

Activo	\$ 67.886.84
Pasivo	1.874.9
Saldo Capital	66.011.94

La Compañía no pudo cumplir con el contrato de 1880 puesto que en el curso de esta década no logro poner un vapor en el Cauca, no hay información en tal sentido; solamente a comienzos de la década siguiente, desde 1890, navegaba por las aguas del río Cauca el vapor "Cauca".

Con todo, había aquí un hecho fundamental; se trataba de la importancia dada a la realización de proyectos de valor regional que de paso atraía la formación de un grupo de empresarios de diversas ciudades del Valle. El Cauca era un vaporcito cuya capacidad, probablemente, no excedía las 100 toneladas, realizaba viajes entre Cali y Cartago deteniéndose para cargar cacao, tabaco, café en algunos puertos intermedios. Los puertos fluviales eran numerosos lo cual era revelador de la importancia que adquirió esta modalidad de transporte.

El 6 de octubre de 1891 el viajero francés George Brisson emprendía el viaje en vapor entre Cali y Cartago, en su relato describía su viaje:

Una legua separa a Cali del puerto de embarque en el río Cauca, en donde se toma el pequeño vapor fluvial que en tres días baja hasta Cartago. Desgraciadamente el Cauca no tiene en épocas del año una cantidad de agua suficiente y la navegación se halla a menudo interrumpida, como por ejemplo ahora desde hace dos meses. Me embarco inmediatamente a bordo de un vaporcito sucio y desmantelado sobre el cual voy

** El Ferrocarril No. 468, Cali 5 de febrero de 1892.

a recorrer 90 leguas que me separan de Puerto Chaves-
(Cartago).

El día 7 por la noche el vaporcito llegaba a Puerto González en Roldanillo, desde donde saldría al día siguiente para cubrir la última etapa a Cartago:

El jueves 8 de octubre salimos a las 9:30 de la mañana y a las 11:30 hacemos una parada para cargar zurroneos o fardos de cacao y tabaco.

A las dos de la tarde llegamos a Puerto Sucre, penúltimo puerto en donde puede bajar el vapor en el río Cauca. El último es Puerto Chaves próximo a los rápidos que interrumpen la navegación.⁴⁰

El río Cauca tuvo condiciones de navegabilidad en el sector comprendido entre la Balsa (Timba) hasta la Virginia (Cartago); éste es el sector del Valle en el curso medio superior del río; más al Sur en el curso alto, el río está encajonado y al norte, en el curso medio-bajo es un cañon entre las cordilleras.

En el trayecto recorre unos 386 Kms ⁴¹ de planicie cuya poca pendiente permite las divagaciones del río, formando en todo su trayecto numerosos meandros ⁴²; el río Cauca tiene poca profundidad y la navegación debía adecuarse a estas condiciones; fueron barquitos de poco calado que debían navegar por el río que no parece tener más de 250 metros de ancho promedio; a estas limitaciones físicas de la navegación, se debe agregar otra, ésta era de carácter climático; en efecto, los ríos tienen un régimen pluvial y dado que aquí el régimen de lluvias tiene unas variaciones estacionales,⁴³ también el río variaba su caudal de aguas.

De ello resultaba que en los periodos de enero-marzo y julio-septiembre (invierno y verano del hemisferio norte) las lluvias descendían y por tanto el caudal de los ríos, registrándose en la

⁴⁰. Descripción de J. Brisson (1891) citado por Magazine "Despertar Vallecaucano" No. 51, Cali, 1980.

⁴¹. Medición actual de la C.V.C; en 1955, un estudio geoeconómico del Valle da una medición de 235 Kms.

⁴². Aproximadamente relacionando las numerosas divagaciones en relación al trayecto se puede estimar que cada 7 Kms hay una vuelta.

⁴³. Los meses de abril, mayo, junio y octubre, noviembre, diciembre concentran el 60% de las lluvias (se trata de lluvias equinociales, de estaciones intermedias en clima tropical andino); de igual manera variaban los caudales, p.e., una medición hecha en Juanchito en el año 1935/36 muestra que el caudal del río Cauca, subía en el mes de noviembre en un 70% en relación a su caudal medio anual y en febrero baja en un 39% en relación al mismo.

actividad fluvial también un sensible descenso.

Recordemos que Brisson decia en octubre de 1891, al momento de embarcarse que:

Desgraciadamente el Cauca no tiene en todas las épocas del año una cantidad de agua suficiente y la navegación se haya a menudo interrumpida como por ejemplo ahora desde hace dos meses.**

Otro factor que puede considerarse adverso por la gran variabilidad interanual de las lluvias y por supuesto de los caudales eran las crecidas que provocaban no solo inundaciones sino también cambios en los cursos de los ríos afluentes al Cauca y en el Cauca mismo, abandono de algunos meandros y formación de lagunas.

De manera que no solo la carencia de agua sino también la violencia de las crecientes afectaron la navegación.

La navegación fluvial en vapores se practicó solo entre Cali y Cartago aún cuando se admitía que hacía el sur, hasta el paso de San Julian a 107 Kms de Puerto Simonds en Cali, se podía navegar en embarcaciones de poco calado. Es probable que no hubiera interés en prolongar la navegación a un sector que estaba bajo el control de los señores del Cauca (los terratenientes Payaneses).

Según Brisson, entre Puerto Simonds y la Virginia (Cartago) se debían cubrir 90 leguas (459Kms).** En esta trayectirua, sur-norte el río Cauca recorría todos los sectores de producción y población que se disponía longitudinalmente en el Valle. A pesar de las limitaciones estacionales la navegación a vapor tuvo un rol importante en el tránsito de personas y mercancías.

Aunque la vía fluvial parecía más larga en cuanto a leguas recorridas, la rapidez de la navegación era notoria; mientras por el río la distancia entre Cali y Cartago se cubría en vapor en 3 días, por vía terrestre se necesitaba aproximadamente 6 días. Por lo mismo el transporte fluvial era más caro y solo pudo ser soportado por mercancías de gran demanda; por ejemplo, en 1782 la producción de aguardiente era movilizaba en balsas por el Cauca, desde el Embarcadero a Cartago.**

**. Citado por Magazine, op.cit.

**. Probablemente la disminución en Kms, se debió a trabajos de rectificación del curso.

**. La carga se movilizaba a buga por 2 pesos (patacones), vale decir que a Cartago debía ser multiplicada por 3, un precio elevado, por cierto.

Tabla: PUERTOS FLUVIALES EN EL RIO CAUCA

Puertos		
1890	1930	Distancia Kms.
Puerto Simonds	Puerto Mallarino	
	Puerto Simonds	10
	Puerto Isaacs	12
Puerto González	Paso de la Torre	18
	Paso de Mediacanoa	60
	Paso de Tuluá	70
	Paso del Salto	20
Puerto Sucre	Almorzadero	20
	Bolívar	20
	Roldanillo	20
	La Cañada	30
	Toro	20
Puerto Cháves	Cartago	30
Total		330

Fuente: Magazine "Despertar Vallecaucano" Op.cit.

Los puertos fluviales parecen tener su origen en los numerosos "pasos" del Cauca: La Bolsa, la Balsa, Yumbo, Mediacanoa, Riofrio, Roldanillo; durante la Colonia permitian no solo la comunicación de una ribera con la otra del río sino que eran lugares de llegada de productos y venta de víveres: por ejemplo, el paso del río Cauca en la desembocadura del río Calí, llamado "El Embarcadero" se constituyo en Puerto Simonds (conocido como el "Paso del Comercio").

Enmarcado por un relieve ordenado longitudinalmente, el río Cauca se disponia como una gran vía que siguió el mismo sentido, recibia en su trayectoria numerosos afluentes que nacian en las dos cordilleras que ordenan todo el paisaje. Decimos recibia porque hasta el siglo XVIII el número de afluentes era mayor, la desaparición de algunos pudo deberse a disminución de la humedad causada probablemente por el talado de la vegetación boscosa; se sabe que algunos rios cambiaron de curso y dejaron de llegar directamente al Cauca para desembocar a través de otro cauce (p.e., el río Bolo).

Dado que el río Cauca fluye cerca de la cordillera occidental y por el hecho que ésta es de reducidas dimensiones (no excede los 3.000 mts.s.m.), las hoyas hidrográficas secundarias que fluyen por el occidente tienen una corta trayerctoria; la longitud máxima

es la del Jamundi con 50 Kms., y la longitud mínima es la de Yumbo con 14 Kms., el promedio de los 13 grandes afluentes actuales es de 26 Kms. Desde la cordillera central llegan los afluentes mayores: los cursos altos tienen un gran desarrollo en esta cordillera de grandes dimensiones y los cursos inferiores recorren la amplia llanura oriental del Valle: la longitud menor es la del río Sonso con 25 Kms y la mayor la del Bugalagrande con 81 Kms, el promedio para los 13 afluentes actuales del lado oriental es de unos 50 Kms.*7

La red transversal de cursos de agua que jugó un importante papel en la actividad económica agropecuaria, sirvió pues como medio de transporte de las poblaciones campesinas localizadas en los valles y en las laderas.

Aun cuando no hay muchas evidencias sobre los embarcaderos fluviales en los ríos afluentes, si se conocen informaciones fragmentarias sobre la utilidad que le proporcionaban los ríos a los campesinos: p.e., la utilización que hacían los campesinos hasta comienzos del siglo XIX del río Bolo para llegar al Cauca frente a Cali; en el sector de Santander-Caloto los numerosos ríos sirvieron para la navegación en balsas, en la confluencia de los ríos Palo, Paila y Guengue a una distancia aproximadamente de 13 Kms. del río Cauca, llegaban las balsas al mercado que aquí se había constituido y que posteriormente en 1897 originó una población que recibió el nombre de Puerto Tejada** . Según informe de la misma fecha se reconocía que en este lugar a 1.022 m.s.m. "existe un mercado al que concurren 400 personas y semanalmente parten 40 balsas a Cali cargadas de plátano, maíz, cacao, panela.*8

El Ferrocarril del Cauca.

En 1878 se atribuía a la construcción del Ferrocarril un efecto multiplicador enorme; en un editorial de El Ferrocarril del 14 de febrero se escribía:

Se espera que el ferrocarril que se proyecta para poner en comunicación a Cali con el Puerto de Buenaventura dará origen a otras mejoras; el establecimiento de vapores en el río Cauca, el laboreo de las minas de carbón y de hierro, la aplicación y arte a la agricultura, el ensanche de todas las plantaciones, más transacciones comerciales, estímulo para el trabajo de parte de los proletarios, la estabilidad de los

*7. Datos de longitud tomados de C.v.C., División Estudio Técnico en Anuario Estadístico del Departamento del Valle. 1977.

** . Nombre dado en homenaje al terrateniente General Manuel Tejada, de Caloto.

*8. Informe técnico del señor A. Paz, citado M. Sendoya, op.cit., p. 56.

bancos, el desarrollo de la industria, la solidez de la instrucción, la moderación en las cuestiones de partido ..., 70

Estos eran sin duda las aspiraciones de desarrollo de los sectores liberales cuyas opiniones fueron expresadas por este periódico que se originó para promover la empresa del Ferrocarril. El gobierno nacional contrató⁷¹ al Ingeniero Francisco Cisneros (cubano) para la construcción del "camino de rieles" que partiría de la bahía de Buenaventura y terminaría en el río Cauca. De los 3 diseños hechos, el menos costoso por tener el trazado más corto y por aprovechar la mayor depresión de la cordillera era el que llegaba al distrito de Yumbo a unos 20 Kms. aproximadamente de Cali, pero se propuso un pago adicional de cuenta de la ciudad para que terminara en Cali.

Una rápida revisión de la topografía revela que el diseño seguido debía remontar los 2.000 m.s.m., en tanto que más al norte el paso de la cordillera se podía realizar solo sobre 1.500 m.s.m., probablemente se incrementaban los costos por la trayectoria más prolongada; pero la razón que parece definitiva es que otra alternativa alejaba el Ferrocarril de la ciudad de Cali más allá de 30 Kms. y lo acercaba a Buga.

En 1878, bajo la dirección de Cisneros había dos equipos que trabajaban en el trazado y nivelación. Uno a cargo del Ingeniero D.J. Thayer en Buenaventura-Cordoba y el otro a cargo del Ingeniero R.B. White (inglés) entre Pavas-San José (distrito de Yumbo).⁷²

La línea del ferrocarril siguió en su trazzado el Valle del Dagua y remontando la cordillera más al norte, seguía por una trayectoria montañosa y difícil.⁷³ Como ocurría con las obras públicas nacionales el Estado asumió una carga financiera enorme, según el contrato el gobierno nacional aportaría la mitad de los 6 millones de pesos que era el costo total de la obra; se otorgaría a título gratuito la propiedad de 200.000 hás. de la tierras baldías y se le entregaba a Cisneros la concesión por 30 años.

A esto cabía agregar el compromiso asumido por el Municipio de Cali para traer la línea a la ciudad: se entregarían las rentas destinadas a la construcción y mejora de caminos por el tiempo necesario para cubrir el valor de 100.000 pesos, si éste no cubría

70. El ferrocarril No. 1, Cali 14 de febrero de 1878.

71. Contrato aprobado por el Presidente General Julián Trujillo y sus ministros: Rafael Núñez de hacienda y fomento y Salvador Camacho Roldán de tesoro y crédito nacional, en Bogotá el 18 de marzo de 1878. Se daba un plazo de 6 años para terminar la obra.

72. El Ferrocarril No. 7, Cali 29 de marzo de 1878.

73. En la fecha se proponía en "El Ferrocarril" otra vía por Tocotá, cercana al camino a Dagua.

el costo de la línea hasta Cali se impondría una contribución directa y general para cubrir el déficit. A esto se agregaban unas 500 hás. de tierras de ejidos.⁷⁴

En septiembre de 1880, el Ingeniero Thayer anunciaba las primeras pruebas en la locomotora "Cali" en un corto viaje de 3 Kms. desde Buenaventura. Pero solo en 1882 se logró cubrir la distancia de 20 Kms. hasta Córdoba, trayectoria que fue utilizada efectivamente durante el siglo XIX.

Luego de la renuncia de Cisneros, solo en la década de 1890 se continuó con otro corto tramo de 20 Kms. por dos empresas que abandonaron la continuación; a comienzos del siglo XX en 1909, otras dos empresas continuaron para completar los 174 Kms. hasta Cali. En esta accidentada construcción se alternaron empresas Colombianas y Americanas.

No obstante, el limitado servicio que prestó el Ferrocarril en el siglo XIX, los hombres de negocios (entre ellos Gaviria e Hijos, J. Restrepo, E. Cerruti y Cía), comparando los costos entre el ferrocarril y la navegación fluvial por el Dagua, en la trayectoria Buenaventura-Córdoba, concluían que los costos eran menores por el ferrocarril.

Estos cálculos optimistas de los comerciantes se inspiraban en las tarifas del concesionario Cisneros, fijadas con ocasión de la puesta en servicio el 20 de julio de 1882 del ferrocarril Buenaventura-Córdoba (20 kms); consideraban para sus cálculos unas cantidades medias de importación y exportación en un mes. De allí resultaba un costo mensual de 1.897 pesos en el ferrocarril contra 4.440 pesos por vía fluvial pero a este último costo le agregaban el empaque que la mitad de mercancía necesitaba (a 4.0 pesos c/u) resultaba un costo final mensual de 16.440 pesos.

Por supuesto que una obra ferroviaria de dimensiones reducidas -atribuibles a las dificultades del medio y a la incapacidad técnica de las empresas responsables- no tuvo el impacto esperado. Con todo, se observa que el flujo de mercancías alcanzó una cifra superior a los 5.000 bultos mensuales y se mantuvo estable entre 1882-84; se aseguró el transporte de ganado y se incrementó el transporte de pasajeros.

3. EL CRECIMIENTO DE LA POBLACION

El crecimiento demográfico: en el examen de las características generales de la población de los Estados de la Unión Colombiana y del equilibrio demográfico por provincias se observa que se registraba un crecimiento de la población (visible en un alto porcentaje de infantes), aunque globalmente la tasa de crecimiento de la población no superaba el 2.0% debido a la alta

⁷⁴. El Ferrocarril No. 1 de febrero de 1878 y No. 9 de abril de 1878.

mortalidad.

La situación de la población del Valle puede situarse, en general dentro de los parámetros fijados. De otro lado, la población del Gran Cauca estaba en orden de importancia después de las poblaciones de Santander, Cundinamarca y Boyacá, representaba en 1843 aproximadamente un 14%; una población modesta para un territorio tan considerable. Pero más modesta era la población del Valle, comprendida entre Santander de Quilichao y Cartago, que representaba nacionalmente solo el 4.96% y regionalmente el 35.7% de toda la población del Gran Cauca (sobre aproximadamente un 6% del territorio caucano). Es una tarea imposible pretender calcular tasas demográficas por cuanto los datos son defectuosos; si se trata de nacimientos, estos corresponden solamente a los registrados por la Iglesia y es probable que hubiesen nacimientos no registrados. De otro lado para calcular una tasa bruta se requiere de totales de población y aquí no hay coincidencia entre los totales y las cifras del fenómeno que se quiere medir.

Frente a esta situación intentaremos tener una percepción sobre el equilibrio demográfico y el posible crecimiento de la población, analizando las cifras absolutas.

ESTUDIO DE CASO: EL DISTRITO RURAL DE YOTOCO

	T O T A L E S				
	1883*	1843	1846	1851/52+	1853*
Nacimiento	42	93	-	54	30
Fallecimientos totales	-	29	20	27	10
Crecimiento vegetativo					
absoluto.	-	64	-	27	20

FUENTE: Padrones de Población. A.H.M. Cali- Censos Nacionales.

+ Año sept-agosto.

* Periodo de seis meses: ener-junio.

- Los datos aunque fragmentarios nos permiten ver las siguientes características de los nacimientos y la relación entre los sexos: por ejemplo, en 1843 nacieron 25 hombres contra 27 mujeres, en el año 51/52 fueron 30 hombres y 24 mujeres y en el primer semestre de 1853 fueron 30 hombres y 10 mujeres y en el primer semestre de 1853 fueron 19 hombres y 10 mujeres. Al avanzar hacia mediados del siglo se rompe el equilibrio entre los sexos.

- Casi la mitad de los nacidos se registraron como hijos naturales (no legítimos), es decir habidos fuera del matrimonio o

no reconocidos por el padre. En el primer semestre de 1838 los hijos naturales eran 21 sobre 42, esto es, 5 de cada 10 nacimientos eran ilegítimos; en 1843 los naturales bautizados fueron 25 contra 52 legítimos bautizados, 20 hijos naturales en 30 nacimientos, esto es 6.6 sobre 10 niños legítimos.

- Sobre la mortalidad infantil no hay datos confiables, un pequeño registro muestra que en los 8 primeros meses de 1857 de 14 fallecimientos, 4 eran infantes, esto es, aproximadamente .3 por cada 10 personas.

- así imperceptiblemente parece registrarse una disminución de la natalidad: 42 nacidos en el primer semestre de 1838, 26 en el primer semestre de 1838, 26 en el primer semestre de 1843 y 30 en el primer semestre de 1853.

Los mayores nacimientos se registran en las estaciones relativamente más secas de invierno y verano, como puede verse en la tabla siguiente:

TABLA: NACIMIENTOS Y MUERTES SEGUN ESTACIONES

Estación	Meses	Nacimientos			Muertes	
		1838	1843	1853	1846	1853
Invierno	E - F - M	29	13	18	4	4
Primavera	A - M - J	15	13	12	5	6
Verano	J - A - S	-*	16	-	9	-
Otoño	O - N - D	-	10	-	4	-
		52			20	

* En julio y agosto de 1838 nacieron 17 niños, en los mismos meses de 1853, nacieron 2.

- La mortalidad no parece incrementarse y antes parece disminuir.

- Se da un crecimiento vegetativo absoluto debido al mayor número de nacimientos, pero este crecimiento disminuye en aproximadamente un 40% a mediados del siglo, respecto al que se registraba una década antes: en 1843 había un excedente de 64 personas y en el primer semestre de 1853, este excedente era de 20 personas.

- Según los censos nacionales el distrito de Yotoco tuvo la siguiente población: en 1843, 2.094 habitantes; en 1851, 1.834 habitantes y en 1879, 1.689 habitantes.

- Pero a qué podía deberse este descenso en la población que, entre el censo de 1843 y 1851, registra una disminución de 36% de los efectivos; la respuesta, tentativa, puede estar en que este

distrito rural tuvo desde fines del siglo XVIII un cierto dinamismo económico debido al dinamismo general de la economía de campesinos; y en particular el distrito rural de Yotoco y otras del sector atrajeron familias de labradores. Pero el desarrollo de la agricultura comercial creó otros focos de atracción de población como lo fue el área de Llanogrande cuyo centro fue Palmira; de otro lado, un factor endógeno fue la expulsión posible de familias con la "movilidad" de tierras que se dió en este periodo.^{7*}

Pero la decadencia que afectó el sector norte de Cali, no parece darse antes de 1840 puesto que entre comienzos del siglo y este año hay un incremento de la población no solo en los poblados o "sitios" de población, también lo hubo en las haciendas.

Tabla: CRECIMIENTO DE LA POBLACION RURAL AL NORTE DE CALI.

LUGAR	1808	1830	1843	1850
Sector de Yotoco	434	927	2.094	1.334
Sector de Yumbo	438	798	1.539	1.374
" de Roldanillo	2.442	-	5.546	4.800
Hacienda Bermejál	64	83*	-	-
Hacienda Mulaló	96	117	-	-
Hacienda San Marcos	87	35	-	-
Hacienda Las Tapias	31	40	-	-
Hacienda Guavina	75	82	-	-
Hacienda Arroyohondo	55	70	-	-

FUENTE: Padrones de población de 1808 y Estado de Cali y sus partidos en 1808, en Luis Valdivia "Origen y situación de la pequeña posesión" campesina en el Valle del Cauca, siglo XIX, Rev. Historia y Espacio, No. 10, 1984. Censo de la Parroquia de Yumbo en 1831, Informe de Seminario Ramón Lara y Alvaro Díaz, 1981.

Censos Nacionales de Población.

* Datos de 1831.

Como sucedía con el caso particular de Yotoco, este sector nor-occidental del Valle perdía población hacia 1850; pero también sucedía lo mismo al sur de Cali. En el sector de Jmudi relativamente atrasado se dió una situación similar: crecimiento hasta mediados del siglo y descenso luego; en 1843 continuaba creciendo hasta 2.147; pero luego en 1851 bajan a 1.855 habitantes.

Pero este proceso no ocurría en todo el Valle había sectores cuya población continuó creciendo, la respuesta probable de este

*. Valdivia, Luis: Origen y situación de la pequeña posesión campesina en el Valle del Cauca, siglo XIX, Rev. Historia y Espacio, No. 10, 1984.

proceso estaría en la migración de población: por ejemplo las Parroquias de Palmira y Candelaria tenían en 1832 unos 6.864 habitantes y 3.024 habitantes respectivamente;⁷⁴ en 1850, 10.055 y 2.367 (12.367?) respectivamente y en 1870, 12.390 y 5.805 respectivamente.⁷⁷

La hipótesis de la inmigración puede apoyarse en la movilidad de las familias labradoras, por ejemplo en Yumbo había en 1809 unos 140 labradores adultos libres (montañeses y pardos) y en Yotoco estos eran aproximadamente 160; un empadronamiento posterior, de 1830, registra para Yumbo 90 labradores y para Yotoco 134; probablemente puede estar aquí el comienzo de un nuevo proceso migratorio de familias campesinas hacia zonas de mayor dinamismo económico.

Tabla: CRECIMIENTO DE LA POBLACION EN DISTRITOS PRODUCTIVOS Y COMERCIALES

Distritos	Población por años	
	1843	1850
Quilichao	4.061	4.222
Buenos Aires	2.732	3.024
Tuluá	3.873	4.352
Zarzal	1.792	2.151
Cerrito	3.168	3.331
Palmira	7.375	10.055
Cali	10.376	11.848
Buenaventura	1.378	1.956

FUENTE: Censos Nacionales de Población.

ESTUDIO DE CASO: distrito urbano, la Parroquia de Cali, 1845 (Parroquia de San Pedro).

- En las parroquias urbanas parece darse el proceso contrario al que se registraba en parroquias rurales. En Cali hubo, en el segundo semestre de 1845, un número de nacidos de 261; es decir que en el año se podía esperar un número considerable de nacimientos. Dentro de este número de nacidos, 4.6 de cada 10 se catalogaban como hijos "naturales" y aproximadamente uno de cada diez era hijo de esclavo.

- Contrariamente a lo registrado en distritos rurales los

⁷⁴. A.C.C. leg. 33, 1833.

⁷⁷. Censos Nacionales.

nacimientos parecen darse en mayor número durante las estaciones lluviosas, en este caso durante el otoño.

- En cuanto a la mortalidad, ésta parece bastante elevada por ello el crecimiento vegetativo se reduce enormemente, no obstante la elevada natalidad. Tanto más si consideramos la mortalidad de infantes que correspondía a un 37.5% de los nacimientos; los decesos de niños parecen registrarse en las estaciones secas: 63 casos en verano contra 35 casos en otoño.

- En todo caso quedaba un número considerable de niños vivos, 163 (los adultos muertos eran 79).

NACIMIENTOS Y MUERTES EN CALI, 1845

ESTACION	NACIMIENTOS		MUERTES			CREC.ABSOL.	
	Homb	Muj.	Tot.	Homb	Muj.	Tot.	
Verano	71	55	127	49	39	88	39
Otoño	69	65	134	45	44	89	45
Totales	140	121	264	94	83	177	84

FUENTE: Registro de Nacimientos, matrimonios y muertes en las parroquias de Cali en 1845, v.92, p.79, A.H.M., Cali.

En 1832 el Cantón de Cali (9 parroquias) tenían 11.277 ⁷⁰ habitantes y según el censo de 1843, 17.299 habitantes, esto permite calcular una tasa intercensal de crecimiento promedio anual de 3.8%; pero, en la década de 1840, entre 1843/51, hubo un brusco descenso en la tasa de crecimiento a un 1.7%.

Luego de 1850 parece darse una recuperación general de la población en el Valle, pero los incrementos absolutos de la población parecen modestos: en Cali la población pasó de 11.848 habitantes en 1851 a 12.743 habitantes en 1870.

En verdad estas cifras globales concuerdan con la información fragmentaria de nacimientos y mortalidad; los datos de dos parroquias muestran que, probablemente, la natalidad absoluta estaba alrededor de 300 niños por año, resultando inferior a las cifras que se daban en la década de 1840. La mortalidad parece haber disminuido pero de todas maneras cubría más del 60% de los nacimientos por lo cual el crecimiento vegetativo era modesto.

⁷⁰. Cifra del Censo de 1832, en A.C.C., leg. 33, Popayán.

Tabla: NACIMIENTOS Y MUERTES EN CALI, 1867-1877

EVENTO	PARROQUIAS	
	SAN PEDRO	SAN NICOLAS
Nacimiento	3.487	3.772
Muertes	2.116	2.857
Crecimiento vegetat	1.371	915

FUENTE: Datos notariales cit., por el Ferrocarril No. 7 de Cali 29 de marzo de 1878.

Estos datos eran registrados en las parroquias de San Pedro y la del barrio San Nicolás; la primera (posteriormente Catedral) se encontraba en el centro de la ciudad y la segunda, en la periferia en un barrio popular.

De allí se puede desprender que ésta última registrara una natalidad relativamente más alta pero también una mortalidad más elevada. En efecto, la prensa de 1878 ⁷⁷ señalaba que en las partes bajas de la ciudad: en "El Vallano" y en la parroquia de San Nicolás, la mortalidad y las fiebres eran más numerosas que en la parte alta de la ciudad de Cali.

Las causas estaban, según la prensa, en las condiciones de insalubridad, la gran humedad y los pantanos que se creaban, generando epidemias; se decía que en estos sectores bajos los niños pagaban un alto tributo a las enfermedades: raquitismo, mortalidad infantil, deformaciones.

Pero esto no solo sucedía en las áreas húmedas y pantanosas que rodeaban la ciudad de Cali, también se producían en las partes bajas rurales: en Yumbo, en Aguablanca, en Palmaseca.

El incremento de la natalidad que se dió en el curso de la década de 1870 continuó, pero la mortalidad general continuó alta y es probable que estas circunstancias se mantuvieran constantes hasta finales del siglo.

Los niños considerados "hijos naturales" correspondían al 61% de los nacimientos totales del año 1878 en el distrito de Cali.

Luego de este "balance" que hemos tratado de presentar con cifras absolutas fragmentarias, que se puede decir del crecimiento de la población?

En primer lugar parece claro que la alta mortalidad se debía a las epidemias provocadas por condiciones de insalubridad y en este caso afectaban diferencialmente a la población: resultaba más afectados los sectores sociales pobres y preferiblemente más la ciudad que el campo.

⁷⁷. El Ferrocarril, No.4, Cali 8 de marzo de 1878.

Pero la mortalidad de adultos era también importante y en este caso las causas eran de tipo económico, básicamente se debía a las dificultades de un sector social desfavorecido y de escasos ingresos.

Pero hubo en realidad crecimiento de la población?, en efecto hemos visto que hubo siempre un crecimiento vegetativo pero modesto. De otro lado, hemos observado que en las décadas anteriores al medio siglo hubo un rápido crecimiento que pierde ritmo a mediados del siglo y sólo comienza a recuperarse en el curso de la década de 1870.

Cuáles podían ser las causas exógenas de estas fluctuaciones? En el área rural el crecimiento de la población pudo estar ligado al desarrollo de economías campesinas independientes pero que se vieron afectadas por el marco político creado por las reformas liberales (por ejemplo las ventas de tierras, el control de comerciantes y prestamistas). Inversamente desde mediados del siglo fue notorio el crecimiento de otros distritos donde las haciendas atrañeron familias de labradores; es decir, que se dio internamente en el Valle del Cauca, otro proceso migratorio: por ejemplo, el distrito de Palmira, centro de una gran área productiva tabacalera, cacaotera y de actividades comerciales, creció rápidamente y en 1870 su población era casi igual a la de Cali, ambos con más de 10.000 habitantes. Esta situación continuó puesto que en la década de 1880, la prensa registraba la fuerte inmigración que llegaba al municipio de Palmira cuya población era en la fecha no inferior a 15.000 habitantes.⁶⁵

Qué pasaba en las ciudades?, estas se vieron beneficiadas por el desarrollo de una agricultura comercial puesto que las transacciones comerciales se realizaban en ellas. Hubo en general un desarrollo de la división del trabajo y un proceso creciente de monetarización de la economía. Actividades como artesanado, servicios, jornaleo llevaron a un crecimiento de la población que no pudo deberse todo al crecimiento vegetativo interno sino también a un incipiente proceso migratorio.

En efecto, algunos factores que afectaban las actividades económicas del campo: destrucción de cosechas por plagas, las guerras, la venta de tierras eran factores de expulsión.⁶⁶

Así se creó en la periferia, en las partes bajas, comunidades de poblaciones pobres que ocupaban los antiguos terrenos de ejidos. En estas circunstancias podría encontrarse la respuesta a la alta tasa de niños considerados como "hijos naturales", es

⁶⁵. El Ferrocarril, No. 192, Cali 10 de marzo de 1882.

⁶⁶. En 1878, El Ferrocarril, No 4 de Cali marzo 8 de 1878, hacia notar que las plagas de langostas destruían los campos y los labriegos venían a las ciudades a pedir trabajo.

decir, concebidos por parejas no constituidas ante al Iglesia.⁸²

4. LA FORMACION REGIONAL DEL VALLE DEL CAUCA

Dentro de las grandes regiones históricas surgieron nuevos focos de desarrollo, éstos se fueron formando en el proceso de transformaciones de mediados del siglo: Manizales, Barranquilla, Ibagué, Cali. Estos nuevos polos de atracción de actividades comerciales, financieros, productivos, de población, no tuvieron en el siglo XIX el rango de centros de decisión política pero si estaban dentro de la lógica económica que se estaba generando. Sin embargo, aunque a comienzos del siglo XX la nueva división territorial le reconocería a estos nuevos focos un territorio jurisdiccional, cabe preguntarse se estaban constituyendo nuevos sistemas regionales?

La "fragmentación de hecho" que se estaba produciendo en las grandes regiones históricas (administrativamente los grandes estados) era insuficiente sin la existencia de un foco; puesto que un nuevo sistema supondría la constitución o reformulación de relaciones sociales, económicas, políticas y territoriales. Otras zonas quedaron liberadas administrativamente, no obstante su potencial natural, no constituyeron sistemas regionales, es el caso del Chocó, del sector del Raposo, de Riohacha, de Tumaco; estas zonas fueron periferias en las grandes regiones, su poblamiento fue precario y las decisiones que las afectaban se tomaron siempre fuera de ellas, es decir, que en ellas no se constituyó un sector social que tomara el liderazgo (foco político, social, económico).

En el Valle del Cauca, como se sabe, se había constituido desde la Colonia un sector de notables propietarios de tierras, minas y esclavos que controlaban además el comercio de importación y el comercio interno (venta de carne y mieles).

Luego de la Independencia este sector propietario cohesionado por una serie de mecanismos sociales, pretendía aún mantener las relaciones sociales del pasado en tanto ellas les aseguraban alta rentabilidad y bajos costos. Por ejemplo en 1822 varios propietarios -R. Cobo, J.M. Rivera, J. Borrero, C. Velasco, J.R. Barona y otros vecinos de Cali- conferían un mandato a un Procurador de número, funcionario oficial, para que:

"...Manifieste los perjuicios que le resultaban con la expedición de la ley 19 de julio de 1821, sobre libertad de partos de negros esclavos".⁸³

⁸². Es necesario recordar que todos los servicios de la Iglesia eran pagados: el matrimonio, las misas, los bautizos, las honras fúnebres.

⁸³. Citado por J. Escorcía, Op.cit., p. 79.

Una prueba de la defensa de sus intereses estaba en su vocación política por el autoritarismo y el conservadurismo. Este estaba encarnado en las posiciones del partido ministerial o "retrógrado" (según palabras de Camacho Roldán ²⁴) que en la elección de 1848 -efectuada por Asamblea de Electores- llevaba como candidatos a la presidencia a R. Cuervo de Boyacá y a M. Ospina de Cundinamarca; los sectores liberales postularon al General J.H. López de Popayán. (ver tabla en la página siguiente).

Es clara la preferencia política de los electores de Cali sobre el candidato ministerial Gori contra el General López, ²⁵ es decidora de la fuerza del pasado aún en un momento de expectativa de apertura al comercio internacional. Resulta curiosa la preferencia de Popayán por un candidato liberal pero la respuesta debe buscarse en su mismo tradicionalismo que lo llevaba a apoyar un hombre nacido en su cuna (lo mismo sucedía con Obando, no obstante sus contradicciones de caudillo que resultaban peligroso para el sector tradicional).

La también tradicional Buga apoyaba a López, pero no podía ser de otra manera con ello se buscaba romper las ataduras con los sectores tradicionales de poder: Buga buscaba la oportunidad para emerger como centroa regional alternativo.

En todo caso el equilibrio de posiciones en el Valle revelaba de manera clara la contradicción existente entre las tendencias renovadoras y conservadoras. Esta contradicción se daba no solo en el sector propietario, que era básicamente conservador, se manifestaba también en el sector de comerciantes locales y extranjeros. ²⁶ Pero el sector social tradicional conservó en este periodo de conflictos su cohesión por alianzas, comunidad de intereses, relaciones de parentesco, asociaciones comerciales.

El monopolio que tradicionalmente ejerció el sector tradicional sobre todas las posibilidades económicas, propiedad de la tierra, las minas y el comercio, le permitió en el siglo XIX el control económico regional.

En efecto, apoyados en la posesión de las tierras y de minas pudieron proyectarse a las transacciones comerciales y especulativas: por ejemplo P. Rengifo importante propietario, era un comerciante de tabaco que realizó asociaciones comerciales con otros propietarios (en el momento de su muerte su herencia era de

²⁴. S. Camacho, Op.cit., p. 20.

²⁵. Finalmente el presidente elegido por el Congreso fue el General López por 45 votos -mayoría absoluta- sobre el Sr. Cuervo con 37 votos.

²⁶. Para el historiador J. Escorcía, Op.cit., p. 115. En el Valle del Cauca el partido conservador era entre 1840 y 1860 el partido de los propietarios pero no únicamente pues los pocos grandes comerciantes se identifican también con el partido conservador. Cita los casos de J. Lloreda, J. Isaacs y F.O'Byrne.

123.464 pesos); "Manuel Garcés e Hijos", asociación (de 1856) de una importante familia de terratenientes y mineros de la Colonia, cuyos activos estaban respaldados por la riqueza inmueble de la familia (haciendas y propiedades urbanas); la firma "González y Vallejo", formada en 1857 por Rafael González propietario de haciendas en Jamundí, comerciaba en cueros y tabaco, las crisis que afectaron sus negocios fueron amortizados por el producto de minas de oro que la familia poseía en Jamundí y en 1881 tenía un saldo neto a favor; las firmas "Borrero y Bermúdez" de 1859 y la de "Caicedo Hermanos" de 1858 estaban probablemente respaldados en los patrimonios de las familias Caicedo y Borrero.⁹⁷

Indudablemente, las actividades económicas se vieron afectados por numeroso factores adversos propios del proceso que se vivía: conflictos políticos y guerras civiles, actividades especulativas, acción de usureros, supresión del sistema de préstamos eclesiásticos (censos y capellanías) y en general por los restringidos marcos de una región aún aislada.

Sin embargo, como lo señalaba el historiador americano Hyland cuya visión es adversa al proceso de reformas liberales y de secularización, había sectores socio-económicos más tradicionales cuya postura sobrevivió a la tormenta política de los años 60, de la misma manera lo habían hecho en las décadas y aún en los siglos pasados. Estos grupos eran las familias tradicionales y las alianzas familiares que, al menos en Cali, habían alcanzado preminencia social y económica durante el boom minero y comercial del siglo XVIII. El proceso de secularización privó a estas familias de los recursos de capellanías y censos; sin embargo, las grandes familias de Cali no solo sobrevivieron sino que prosperaron y según Hyland las condiciones económicas turbulentas de los años 60 y la ausencia manifiesta de fuentes de créditos llevaron a las familias de la élite a refugiarse en sus propias redes - internas de crédito y de capital existentes de vieja data, los casos de las familias Garcés y Barona fueron un buen ejemplo de este proceso.⁹⁸

Este sistema de relaciones sociales, familiares y económicas dominantes eran concordantes con las condiciones políticas existentes hasta mediados del siglo: Un sistema político autori-

⁹⁷. Los antecedentes históricos se han tomado de R. Ryland, Op.cit., p. 105 y sig.

⁹⁸. R. Hyland, Op.cit., p. 90 y sig. El caso de H. Garcés revela los intrincados sistemas de redes: muerto en 1853, vino luego la liquidación de la firma "Manuel Garcés e Hijos" en 1861 por deudas de más de 31.815 pesos, deudas hipotecarias y comerciales a acreedores diversos. Las operaciones salvadoras fueron diversas: transferencias de deudas entre miembros de la familia, préstamos entre miembros de la familia y de otros grupos familiares emparentados (por ejemplo Molina Cabal de Buga), venta entre los miembros de la familia, aplazamiento de pago hasta por 15 años, pago diferido de las deudas.

tario, restrictivo de la participación general de la población en las decisiones. De tal manera que no resultaba sorprendente ver como los miembros de la élite monopolizaban los cargos de decisión política, en el Cabildo, en el Congreso, en la Gobernación, en los Ministerios.

Desde el siglo XVIII los propietarios habían iniciado la apropiación de los terrenos más cercanos y accesibles en torno a las ciudades, estos eran los ejidos⁶⁷. Se habían creado en torno a Cali grandes haciendas sobre estas tierras comunales y también sobre tierras de ladera de los pocos resguardos indígenas, Yanaconas, Ambichintes, Yumbo. Las tierras de Ambichintes en las márgenes del río Cali pertenecían en 1778 a José Fernández de Córdoba; las tierras de la Floresta al oeste de la ciudad en el camino público que conducía al Embarcadero, habían pasado a constituir la hacienda la Floresta de R. Caicedo; hacia el Oriente la hacienda el Guavito pertenecía a M.M. Barona; y al sur Pasancho a M. Garcés.

Estos son algunos ejemplos de un proceso general de monopolio de tierras que se profundizará en el siglo XIX. Pero las estructuras socio-económicas dominantes se vieron afectadas por 3 grupos de factores: el comercio, los conflictos sociales y las reformas políticas.

El comercio ~~era ya una actividad~~ conocida y practicada pero en el siglo XIX, dentro del proceso general de cambios, había llevado a que se generaran asociaciones comerciales como las que ya se han mencionado, probablemente no todas fueron exitosas pero lo fundamental era que los sectores tradicionales entraban a participar de nuevos procesos económicos que finalmente los beneficiarían. A ello debe agregarse el rol jugado por comerciantes y hombres de negocios extranjeros llegados al Valle antes del medio siglo, éstos no solo practicaron las actividades comerciales sino que se legitimaron socialmente convirtiéndose en propietarios de tierras. Como había sucedido en el siglo XVIII, ahora el sector tradicional también incorporó en su seno a estos comerciantes extranjeros.

Finalmente desde mediados del siglo se hizo notoria la presencia en empresas y asociaciones comerciales, de empresarios que no pertenecían a la élite tradicional, nombres como Correa, Mejía, Gaviria, Restrepo, Chaves, hacen ver un origen Antioqueño. De todos ellos surgió el núcleo de hombres de negocios que veremos actuar en la segunda mitad del siglo en asociaciones de agentes de bienes raíces, de accionistas de empresas de caminos, de accionistas del Banco del Cauca.

Pero de dónde provenían los capitales de estos hombres de negocios?, los sectores tradicionales se respaldaban con los activos y patrimonios acumulados por generaciones; los extranjeros

⁶⁷. La historia de los ejidos de Cali se encuentra en Griseldino Carvajal: Información general sobre los ejidos del distrito de Cali, Imprenta Arboleda, 1926; M. Pacheco: Ejidos de Cali siglo XIX, Rev. Historia y Espacio No. 6/7, 1980.

llegaban probablemente con algún capital; se puede pensar en lo mismo de los hombres provenientes de la región antioqueña. Fundamentalmente, los beneficios y la reproducción de los activos que estos hombres de negocios lograron entre mediados del siglo y fines del mismo estuvo en : la captación de los excedentes económicos creados por las familias de labradores de la tierra que en calidad de arrendatarios trabajaban en las haciendas y en los beneficios provenientes de las exportaciones de productos de demanda externa.

Aunque por fuera de las posibilidades de ejercer derechos ciudadanos los sectores sociales populares, no propietarios, cobraban presencia dentro del marco de restringidas libertades formales: los artesanos y jornaleros en las ciudades, los labradores en el campo. En Cali, los vecinos no-propietarios se quejaban en 1829 ante el libertador por las apropiaciones de tierras ejidales que habían hecho los notables, lo cual obligó a las autoridades a buscar alternativas de solución; los conflictos latentes impulsaron a los propietarios a tener que ceder parte de las tierras apropiadas: por ejemplo, en 1848 el propietario M.M. Barona:

"...Cede y renuncia a favor de dicha población: esto es a las clases menesterosas 100 plazas cuadradas de tierra de las que tienen en el llano de esta dicha ciudad que lindan por una parte con las del señor M. Garcés, por otra con los del Doctor R. Caicedo..."⁹⁰

Según la prensa de la época, "El Sentimiento Democrático" de agosto de 1849: en esto, los hacendados son más interesados que el pueblo, porque mientras que a éste no se le dé lo que es suyo, todo el terreno estaría proindiviso y creemos que los vecinos tienen derecho a criar, sembrar, hacer casa y usar el terreno como indiviso, con tal que no impidan el uso común de todos."⁹¹ En realidad se trataba de un retroceso "táctico" de los grandes propietarios, de las tierras. En efecto, en las décadas siguientes y hasta fines del siglo, los grandes propietarios, cedieron en juicios divisorios parte de las tierras de ejidos al municipio de Cali pero quedaron en posesión de parte de las mismas.⁹²

En el campo, la movilidad de labradores libres era un proceso que se venía manifestando, probablemente, desde fines de siglo XVIII; estas familias migrantes escapaban al control económico de los propietarios, de allí que no fueran mirados con buenos ojos

⁹⁰. Citado por J. Escorcia, Op.cit., p. 88.

⁹¹. Cit. por Escorcia, op.cit., p. 89.

⁹². Según J. Carvajal, op.cit., p. 19-20, ateniéndose a las antiguas diligencias de deslinde de los terrenos ejidales, se logró recuperar más de 2.525 há, cifra que apenas representaba algo más de 1/4 del territorio cedido en 1775 por la corona Española al distrito de Cali.

por las autoridades. Por ejemplo en 1836, el jefe político del Cantón de Roldanillo informaba al Gobernador de la Provincia de Buenaventura que en la Parroquia del Pescador (Bolívar) y en el sitio de Naranjal (Bolívar) en tierras baldías:

"... Se ha concentrado allí un número considerable de hombres de distintas provincias, lugares y cantones, en estado de estar formándose ya una colonia..., con el objeto de labrar las tierras..."⁷³

La preocupación del jefe político estaba en que este lugar se transformará pronto en "un agregado de hombres perversos". A esta preocupación había que agregar la que se creaba con alguna rebeliones de esclavos en los sectores de Cerrito y Caloto. Las reformas de medio siglo no solo abrieron posibilidades económicas con el fomento de una agricultura comercial, con proyectos de vías, con reformas arancelarias, con reformas fiscales, también abrieron las puertas a las inquietudes sociales: se manifestaron las protestas de los artesanos, de los ex-esclavos de las haciendas, la movilidad de los campesinos libres buscando tierras baldías y de ejidos.

Sin embargo, la elite propietaria-comercial en el marco de la misma legislación amplió su monopolio sobre las tierras planas del Valle, logró el control comercial sobre la producción campesina, por compra y venta de tierras desalojó labradores de sus posesiones, también a propietarios desfavorecidos con múltiples procedimientos: por ejemplo embargos que culminaban con la expulsión.

Ramón Mercado que había sido Gobernador de la Provincia de Buenaventura, en su "Memoria sobre los acontecimientos del sur de la Nueva Granada" (1853), percibía la acción de la elite en los siguientes términos:

"Luchando las clases privilegiadas por sostener a todo trance su predominio, supieron incrustar la religión hasta en las exiguas especulaciones del pobre; tal sistema hizo tributario al pueblo ya de los ministros del culto, ya de los dueños de las tierras, ya de los magnates de las ciudades y apenas bastaba un trabajo diario y penoso para satisfacer sus debitos".⁷⁴

En la reorganización de la economía regional hay también la contradicción entre elementos del pasado, ancestrales, y las exigencias de una economía empresarial.

La propiedad de la tierra continuó monopolizada por algunas grandes familias quienes para conservar su poder territorial entraron en alianzas con los hombres de negocios llegados en el siglo XIX.

Este nuevo núcleo social logró controlar progresivamente las tierras planas del Valle, lo cual a su vez les permitía tener

⁷³. Citado por J. Escorcía, op.cit., p. 81.

⁷⁴. Citado por R. Hyland, op.cit., p. 75.

disponible mano de obra campesina. Probablemente este control social explique la evolución lenta del precio de la tierra, la existencia de un imperfecto mercado de tierras.

Pero las grandes haciendas dieron paso a nuevas explotaciones de la tierra, aún en los indivisos legales, se trataba de haciendas de dimensiones más reducidas cuyo manejo fue de tipo empresarial tanto agrícola como ganadero. En el marco de una agricultura y demanda comercial, los cultivos de tabaco, cacao, café y las praderas artificiales para engorde de ganado parecen generalizarse en el Valle.

Este proceso llevó implícito una fase de reorganización productiva, la introducción de las familias arrendatarias a las haciendas en áreas rústicas e innundables permitió ganar progresivamente terrenos para las actividades económicas; las actividades ganaderas para engorde, la crianza de novillos y la siembra de pastos artificiales, llevó a construir potreros cercados; la existencia de numerosos cursos de agua superficial, pero también las fluctuaciones estacionales de los caudales llevó a mejorar la incipiente infraestructura de riego por el sistema de acequias.

Estas mejoras ya se percibían en las nuevas propiedades originadas en El Cerrito.⁷⁵ Igualmente, las mejoras productivas involucraron mejoras como la introducción de ruedas hidráulicas para aprovechar la energía de los cursos de agua, la introducción de nuevos hornos y herramientas de hierro; este tipo de modificaciones se produjo en las propiedades del empresario Santiago Eder, innovaciones similares realizaba la familia Cabal en sus propiedades del área de Cerrito, entre ellas Providencia que afines del siglo era ya considerada como un Ingenio Azucarero; los arreglos en las construcciones fueron notorios; por ejemplo, la hacienda el Alisal, en 1841 tenía un edificio de trapiche por valor de 1.800,⁷⁶ superior al valor de la casa de la hacienda, este es un dato importante si se consideran los patrones de vida señorial en que había vivido esta sociedad.

Sin embargo, esta reorganización productiva no fue general en el Valle, parece haber caracterizado las haciendas de algunas familias de Cerrito y Palmira. Pero en otros sectores no debe desconocerse el proceso general de adecuación de tierras realizado por campesinos.

La hacienda Japio de Sergio Arboleda, tenía en 1858 una "Aguardientería", edificio del alambique construido en piedra, avaluada en 2.000 pesos. Antes en 1851, otro inventario había avaluado 3 alambiques grandes en 1.200 pesos.⁷⁷

Las reformas impulsadas desde el estado buscaban transformar

⁷⁵. Ver D. Carvajal: El siglo XIX en la historia del Cerrito, Rev. Historia y Espacio, No. 4, 1980, p. 63

⁷⁶. Ibid, p. 78.

⁷⁷. H. Llanos: Japio. modelo de hacienda colonial, Rev. Historia y Espacio, No. 2, 1979, p. 51.

las relaciones de producción, las modalidades de producción; se trataba de lograr unos procesos productivos cuyo producto, desde el punto de vista de su calidad y cantidad, estuviera acorde con los mercados Europeos. Veamos cuales fueron los resultados que se obtuvieron en el Valle del Cauca.

Durante toda la primera mitad del siglo parecen afianzarse los "bolsones" de familias campesinas en sectores bajos del Valle, a tal punto que estas concentraciones causaban preocupación de las autoridades; llegado el medio siglo y las reformas liberales se generó un ambiente propicio para la venta de tierras (por deudas hipotecarias u otras circunstancias) ante esta situación los campesinos medios y "poseedores" de la tierra fueron las victimas más propicias para pasar a constituir la mano de obra necesaria que contrarrestara los efectos de la abolición total de la esclavitud que dejaba a las haciendas sin mano de obra.

Cabia esperar la constitución de una mano de obra libre asalariada?, por supuesto que no, los factores estructurales que impedían una reconversión radical del modo de producción empezaban a evolucionar muy lentamente; la ampliación del mercado tanto interno como la posibilidad externa estaba sujeta al desarrollo de las vías que solo vendría a producirse a fines del siglo, el Valle del Cauca permanecía encajonado entre dos cordilleras, alejados de las vías marítimas atlánticas; la disponibilidad de una mano de obra campesina y esclava no limitada por un crecimiento lento de la población y la falta de una inmigración de trabajadores libres. De tal manera que, la única perspectiva posible para afrontar la producción dentro de cientos de háts disponibles en terrenos rústicos e inundables fue con la mano de obra familiar campesina. Por ejemplo en el sector de la Herradura, en 1823, las haciendas Buendía, Barrera, Abrojal y la Herradura, sumaban una población de 348 personas, de ésta el 49% correspondía ya a una mano de obra de labradores pardos libres.⁷⁰

Las familias de labradores no solo constituyeron pequeñas explotaciones de cacao, plataneros y otros de cultivos de consumo sino que también afrontaron con su mano de obra los trabajos de plantación de los propietarios. Así debe entenderse el informe del señor Eder cuando en enero de 1879 decía al comisario de la agricultura que:

ocupaba en la plantación de café de la Hacienda Santa Rita unos "400 brazos a jornal entre mujeres y muchachos" para las labores de cosecha, recoger y tratar el café⁷¹; la descripción que en diciembre de 1880 hacía el cura F. Aguilar cerca de Palmira, en la llanura de Malagana donde los numerosos tabacales, eran "cuidados

⁷⁰. Informe Demográfico de los estudiantes J. Gutiérrez y A. Moreno: Censo del Partido de la Herradura, presentado al seminario "Censos de Población en el Valle", siglo XIX" de Luis Valdivia, Departamento de Historia, 1981.

⁷¹. Informe del Comisario de la Agricultura, Bogotá, 1878.

por negros cuyas chozas se levantan, a la sombra del bosque".¹⁰⁰

Las condiciones tecnológicas en que se había desenvuelto la producción estaban en equilibrio con las condiciones generales de la economía; las actividades fabriles como la fabricación de miel se realizaban con medios rudimentarios: vasijas, un molino o "trapiche" rústico movido por tracción animal, combustión y proceso de cocción al aire libre. Los cambios registrados en el curso del siglo XIX no fueron generales, fueron pocos los casos en los cuales se introdujeron hornos metálicos en los que se utilizó energía hidráulica o combustión a carbón; las mismas condiciones atrasadas de producción explica la imposibilidad de fabricar azúcar, dado que la caña requiere un proceso rápido y efectivo para evitar la descomposición de la materia prima. Los ingresos obtenidos por los propietarios no se utilizaban en transformar los procesos de producción, fueron contados los casos de propietarios que constituyeron empresas y compraron tecnologías en el extranjero.

Dentro de este marco de condiciones técnicas limitadas, con un bajo coeficiente de mano de obra por há., el paisaje agrario era una materialización de las condiciones precapitalistas de producción, se trataba de un horizonte estrecho limitado por los densos bosques, cruzado por rústicos caminos y con un habitat pobre y disperso por entre la vegetación y las lagunas.

Esta caracterización parece tener validez para amplios sectores hacia el sur: Entrando por Jamundí, en 1878, se decía que los habitantes viven en chozas esparcidas por la llanura cubierta de pastos y de ganados, entre los ríos revestidos de fajas de árboles frondosos, apenas se ven algunas pocas matas de café y algodón mal cultivadas, incipientes trapiches para caña, pequeñas plantaciones de cacao, sorprende la indolencia que mantiene la agricultura en tan exigua escala.¹⁰¹

Por el norte, en el camino Cali-Roldanillo en 1878, sobre bellas llanuras cubiertas de pastos naturales, una parte de la población se dedica a la cría y otra a las siembras menores; las labranzas de caña y cacao se encuentran regadas a lo largo ó en la base del camino.¹⁰² En el camino a Buga, medio oculto entre árboles y matorrales se encontraba la Hacienda de Arroyohondo; desde Cali a Salento en un recorrido de 4 leguas (aproximadamente 20 Kms) de terreno plano y cubierto de arboledas y matorrales se pierden algunas pobres haciendas, medio arruinadas y no pocas cabañas de labradores. Más al norte, luego de transmontar una colina se abre una extensa y fértil llanura circundada de colinas y llena de ganados pertenecientes a las haciendas del Guabal y del

¹⁰⁰. El Ferrocarril, No. 193 de octubre 1881.

¹⁰¹. Descripción de la geografía de Colombia de F. Pérez, cit. por El Ferrocarril, 1 de agosto de 1878.

¹⁰². Descripción de F. Pérez, citado por El Ferrocarril, No. 25, agosto 9 de 1878.

Espinal.¹⁰³

Entre Buga y Palmira, el camino se interna entre frondosos árboles, verdes pero desnudos sotos cubiertos de ganado, haciendas que se ocultan entre bosquecillos. De Palmira a Cali, atravesando la llanura de Malagana y el bosque se encuentran numerosos tabacales, cuidados por negros cuyas chozas se levantan a la sombra del bosque. Cerca de Palmira se esconde entre un bosque de elevados cachimbos la hacienda Manuelita.¹⁰⁴

Las actividades a jornal que fueron importantes en otras regiones donde las actividades productivas hacían necesaria esta relación, como por ejemplo en las diversas tareas de las plantaciones de café, no lo fueron en el Valle. Como se ha dicho fue la mano de obra campesina la que afrontó las actividades de la hacienda aún en el caso de las plantaciones cafeteras de Santa Rita donde mujeres y niños afrontaban las labores de cosecha del café. Probablemente hacia fines del siglo, con la expulsión de arrendatarios de algunas haciendas se dieron posibilidades de evolución de parcelario a peon de campo; ésto parece haber sucedido en una de las propiedades del empresario Sr. Eder, en la hacienda Manuelita donde además de ampliar los cultivos de caña ganándole a tierras rústicas se estaba montando un Ingenio Azucarero. Pero ejemplos como éste no fueron numerosos en el Valle.

En los sectores urbanos el jornalero ocupaba el tercer lugar como trabajador libre luego de los artesanos y sirvientes: en Cali en los barrios La Merced y San Nicolás, en 1830, los jornaleros libres estaban en torno a un 10%, esta proporción era superior en el barrio de Santa Rosa donde llegaban al 15%. La construcción de obras públicas y la intensificación del transporte acelerarían la relación a jornal, probablemente, en desmedro de las actividades productivas agrícolas.

En agosto de 1878 la empresa constructora del Ferrocarril ofrecía la siguiente tarifa de jornales:¹⁰⁵

- Jornal de peón común: 80 centavos (40 centavos se descontarían por alimentación).
- Jornal por tareas: De 30 centavos a 50 centavos.

Estas tarifas eran obviamente superiores a las que se pagaban en las tareas del café: en 1879, en la hacienda Santa Rita se pagaban a los recogedores de café 5 centavos por arroba, (este jornal era inferior al que se pagaba en otras regiones). En Chaparral (Tolima) la tarifa de jornales era de 20 centavos a los adultos, 10 centavos para mujeres y niños (de éste se descontaba por alimentación, 10 centavos en el jornal adulto y 7 centavos para mujeres y niños). En el Nilo (Cundinamarca) el jornal de

¹⁰³. Descripciones de F. Aguilar, citado por El Ferrocarril, No. 143, 12 de octubre de 1881.

¹⁰⁴. Ibid.

¹⁰⁵. El Ferrocarril, No. 27, de Cali, agosto de 1878.

recogedores de café estaba 20 centavos (la alimentación costaba de 7.5 a 10 centavos).¹⁰⁶

Ciertamente la tarifa de jornales en el sector andino central era inferior en el Valle y también en los sectores costeros del norte (en Magdalena también se pagaba 5 centavos).¹⁰⁷

Posteriormente en 1881, la empresa del Ferrocarril pagaba el jornal a sus peones a 1 peso (peso fuerte) y aún a 1.20.¹⁰⁸ Sin embargo el número de trabajadores fue variable: el número crecía en los meses de invierno (enero-febrero-marzo) y verano (julio, agosto, septiembre) es decir en las estaciones secas, en las cualesse podía adelantar los trabajos; el número de jornaleros disminuía en las estaciones de lluvia. Durante el año de 1880 el número de jornaleros creció hasta 535 en el mes de enero (ésto es más de 16.000 jornales mensuales).

En esta sociedad las fluctuaciones de precios eran, en algunos casos superiores al 100%; en el caso de los precios de los alimentos, la inflación de precios se debía a bajas de la oferta por inundaciones, la destrucción de la producción por plagas (langostas) o guerras. Lo cierto es que en el verano-septiembre de 1878 el conjunto de los precios de productos alimenticios de primera necesidad se inflaron en un 300%. El conjunto de los precios de estos alimentos en cantidades mínimas, libra, podían fácilmente llegar a una proporción de 50% en modestos salarios de 12 pesos; esto sin considerar las necesidades, de habitación y vestidos.

En una sociedad básicamente rural y casi totalmente ocupada en las actividades productivas no podía esperarse que amplios sectores de la población tuvieran acceso a las posibilidades de la educación. Durante la década del año 1870 hubo un impulso a la construcción de escuelas, pero en el Valle estas fundaciones fueron pocas. En general en el Valle la situación era muy desigual: en el municipio de Cali la tasa bruta de escolaridad (No. de alumnos en relación a la población total) era de 5.8%, una proporción tan alta como la que se registraba en Antioquia y Cundinamarca, pero en otros municipios la tasa eran sensiblemente menor en Buga era de 2.7%, en Palmira era de 3.5%, en Quilichao era de 2.0%.

Esta proporción era superior si se calculaba una tasa más específica: por ejemplo, el número de alumnos en relación al contingente de 7 a 21 años (según censo de 1870), en Cali esta tasa era del 6.9%; pero tampoco nada extraordinaria si se compara con Antioquia donde los alumnos en relación a un censo de niños

¹⁰⁶. Informe del Comisario de la Agricultura de 1879.

¹⁰⁷. El peón agrícola con un jornal de 5 centavos totalizaba un salario de 1 peso con 50 centavos y el jornalero de Ferrocarril con un jornal de 40 centavos totalizaba un salario mensual de 12 pesos en 1878.

¹⁰⁸. El Ferrocarril, No. 142, de 11 de febrero de 1881.

registraba el 24.6%. (ver tabla página siguiente).

5. LA CONSTITUCION DEL ESPACIO TERRITORIAL

La organización territorial de la economía no estuvo exenta de disputas entre los distritos; estas tenían origen en la propiedad de los recursos naturales y en los beneficios generados por las actividades económicas. Por ejemplo en 1762 había un litigio entre los vecinos de Quilichao y Caloto por la posesión de minas de oro; en 1779 había otro litigio entre Cali y Buga por la jurisdicción sobre el distrito de Toro, Anserma y el distrito minero comprendido entre Supia y Anserma; la disputa entre Caloto y Buga a través de la economía del tabaco: en el periodo colonial el cultivo en el Valle se daba principalmente en el sector sur-oriente, el sector comprendido entre El Bolo (candelaria) y La Bolsa (Caloto) proporcionaba casi el 50% de la producción total ¹⁰⁷.

En este último caso el área productora de tabaco estaba principalmente en la jurisdicción de Caloto, que era en el Valle la avanzada del dominio de los propietarios de Popayán. La reorganización de la economía del tabaco y el consiguiente monopolio, buscando hacer más expeditas las ventas pretendió cambiar, en la década de 1790, el centro de acopio desde el pueblo de Candelaria al de Palmira (jurisdicción de Buga). Por cierto que este cambio, solo se hizo efectiva luego de la Independencia; en el fondo este cambio no solo afectaba la economía territorial de Caloto se trataba de favorecer la comercialización y este rol era mejor desempeñado por Palmira y Cali.

Es interesante hacer notar como a fines del siglo XVIII se pasó de espacios discretos (de ciudades) a un espacio-territorio (como se puede apreciar en la cartografía de la época): en 1803, se conoce un expediente sobre fomento de la jurisdicción de Caloto; en 1821 se realizaba un levantamiento geográfico del distrito de Buenaventura; en 1825 otro levantamiento de la provincia de Buenaventura era realizado como en el caso anterior por un oficial del ejército (se trataba de el general Tomás C. Mosquera); en 1826, el Procurador de Cali disputaba ante la Intendencia del Cauca la jurisdicción sobre los distritos montañosos del Dagua.¹¹⁰

La organización espacial territorial interna en el Valle era bastante precaria en las primeras décadas del siglo XIX, la organización territorial que se dió en 1824 creó 2 provincias, Buenaventura con capital Iscuandé (en la costa), sus cantones en el Valle eran Toro, Roldanillo y Cali; la provincia de Popayán con

¹⁰⁷. B. Patiño: "Economía del tabaco en la gobernación de Popayán, 1764-1825", Tesis Departamento de Historia, 1974, p. 45.

¹¹⁰. Antecedentes históricos en la relación de mapas históricos, Archivo Historia, Bogotá.

capital en Popayán, sus cantones en el Valle eran Cartago, Buga y Caloto. Es decir, que se trataba de provincias cuyos centros de decisión estaban fuera de la región, de allí que algunos de sus representantes no se identificaran con los intereses regionales; por ejemplo, en la década de 1840 uno de los representantes a la Cámara por la provincia de Buenaventura fue Julio Arboleda que se oponía a las reorganizaciones territoriales.

De otro lado los cantones tenían una enorme base territorial; por ejemplo toda la franja oriental del Valle entre Quilichao y Cartago se la dividieron 3 jurisdicciones, Cartago, Buga y Caloto, esto permitía una gran influencia de los propietarios territoriales. A las relaciones que mantenían las familias Cabal Barona (de Buga) con las familias caloteñas se debe el nombramiento que el Cabildo Abierto le hiciera a José María Cabal como delegado por Caloto a la Junta de Gobierno de las Ciudades Confederadas reunidas en Cali en 1811.¹¹¹

En la década del año 1830 se harían evidentes nuevas circunstancias de orden económico: había un visible crecimiento de la población, concentraciones de campesinos libres en áreas bajas valle, movilidad de la población rural libre; a esto habría que agregar que en 1833 comienzan los primeros ensayos de exportación de tabaco en otras regiones; todo lo cual creaba un efecto demostrativo para la gran área tabacalera del Valle.

Así es que en 1833 el Congreso decretaba la creación de una provincia en el Valle del Cauca, a petición de varios vecinos de Cali, Anserma, Buga y Tuluá; esta ley fue objetada por el Presidente Santander, argumentando que esta división debía contar con la opinión de las cámaras provinciales de Iscuandé, Pasto y Popayán.¹¹²

Luego en 1835 se retomó el proyecto, pero la disputa entre Cali y Buga llevó a la constitución de 2 provincias: una la de Buenaventura con capital en Cali, sus cantones fueron Cali y Roldanillo; la otra, la provincia del Cauca con capital en Buga, sus cantones fueron Supía, Anserma y Toro (por la ribera Occidental del Valle), Cartago, Tuluá, Buga y Palmira.

Esta organización, bien que daba a Buga un dominio territorial enorme reconocía a Cali su unidad con el Puerto de Buenaventura lo cual en largo plazo sería su carta de triunfo.

Finalmente esta división fijaba los límites frente a la jurisdicción de Antioquia por el Norte y frente a la jurisdicción de Caloto desplazando el límite al sur, pues el distrito tabacalero de Candelaria se integraba al cantón de Palmira.

Aún cuando en la primera mitad del siglo, la región del Valle no participó del proceso exportador, su producción de tabaco

¹¹¹. M. Sendoya: "Puerto Tejada", Caloto, s.f.

¹¹². G. Arboleda: Las divisiones territoriales de Colombia, Boletín de Historia y Antiquedades, No.122, Bogotá, 1916, p. 73.

creció para satisfacer la demanda interna y del Chocó¹¹³ y se sabe que en el año fiscal 1834/39 se incrementó el distrito de siembra controlado por el monopolio del estado.

Desde mediados del siglo la economía producirá efectos importantes: el crecimiento de la población por flujos migratorios, una actividad comercial considerable pues se incrementaron los cultivos dentro de las haciendas con mano de obra familiar. Se dio un rápido poblamiento de laderas, por ejemplo al interior de Candelaria se fundó el pueblo de Florida en 1837 y luego de casi 30 años se constituyó en Municipio; en 1866 se le reconocía el carácter de aldea a Pradera y 10 años después se le reconocía el carácter de Municipio, desmembrándolo de Florida, se trataba de áreas productoras de tabaco y café.

En el Informe al Comisario de la Agricultura, fechado en Florida en 1879, se decía que desde hacía 8 años se había comenzado a sembrar café (una parcela de 1.600 m² producía unos 1.600 pesos) por parte de "empresarios" que pagaban un jornal de 2.4 pesos; el café se exportaba al Perú.

También se cultiva cacao para la exportación pues era "tan buen precio como el café"; en las partes bajas se sembraba tabaco para exportar a Europa; el añil que tenía altos costos de transporte se exportaba por Buenaventura; la caña de azúcar, "negocio de los hacendados", no se exportaba; se sembraba además: Trigo, arroz, maíz, anís que se daba en abundancia; la vainilla se daba silvestre. Se consideraba como obstáculo en la actividad económica la falta de metálico, las frecuentes revoluciones y la falta de mano de obra.¹¹⁴

Básicamente la organización social y económica, durante el periodo colonial y buena parte del siglo XIX, fue sobre las tierras planas del Valle, bajo los 1.000 m.s.m.. Hasta mediados del siglo la débil división cantonal dejaba enormes territorios bajo la autoridad de unos pocos jefes políticos. Luego de las reformas liberales, en el marco de la descentralización administrativa y de fomento de la fragmentación territorial, los antiguos distritos parroquiales pasaron a la categoría de Municipios.

Este proceso de afianzamiento en la administración territorial seguía el crecimiento de las actividades económicas, la constitución de aldeas y poblamiento rural, la apertura de vías de comunicación. Pero en el siglo XIX la ocupación territorial no subió la cota de los 1.500 m.s.m., en el extremo sur en el distrito de Pradera se dio un importante proceso de penetración sobre tierras baldías de ladera por un conglomerado de comerciantes, medianos propietarios y labradores. Otra ocupación de laderas se dio en el indiviso El Bolo de los Escobares, cuyo

¹¹³. Según S. Camacho, Op.cit., p. 175; el consumo en el año fiscal 1843/44 de las provincias de Buenaventura y Cauca era superior a 78.400 kg, y en Chocó de 25.400 kg. en solo tabaco de primera clase.

¹¹⁴. En el Informe del Comisario de la Agricultura, 1879.

proceso divisorio legal entre 1836 y 1910 reconoce las reclamaciones de 337 "Comuneros" que alegaban tener derechos sobre los terrenos.¹¹⁰

Posteriormente, a comienzos del siglo XX, en el extremo norte, en ambas cordilleras se fue localizando una población de origen Antioqueño que constituyeron poblados que fueron reconocidos como municipios: El Aguila, El Cairo, Argelia, Ginebra, Sevilla, Caicedonia, Quindío, cuyas economías fueron básicamente cafeteras.

En la lógica del crecimiento económico del siglo XIX, el sector más dinámico fue el Oriental del Valle. En estos distritos se generó muy probablemente, el 60% del producto regional, de éste el cantón de Palmira, centro de la actividad económica agrícola, aportaba al parecer un 40% y los sectores de Tuluá y Cartago constituían centros económicos relativamente más dinámicos que Buga.

En la banda occidental, con el proceso de fragmentación y relativo empobrecimiento de sus haciendas, la descomposición de las economías campesinas localizadas aquí, el producto regional fue notoriamente inferior.¹¹¹

Por cierto, que Cali era un caso aparte como centro comercial y financiero.

Así, se constituyó una región económica que articulaba débilmente su parte plana y su parte montañosa. Enmarcada entre dos cordilleras, nacía en el puerto de La Bolsa, donde se abre el Valle geográfico y terminaba en la Virginia donde iniciaba el cañón del Cauca, terminaba donde el Valle perdía su característica amplitud; la navegación fluvial, determinada por este factor físico, era posible entre Gelima dentro del distrito de Caloto y la Virginia en Cartago, más allá los rápidos impedían toda navegación.

¹¹⁰. María C. Ramirez: Fragmentación latifundios, el caso del indiviso de los Escobares, 1830-1910, tesis Departamento de Historia, 1984, p. 12.

¹¹¹. Las apreciaciones y las estimaciones porcentuales retrospectivas se basan en cifras de rentas de distritos del Valle del año fiscal 1913/14.