

LOS PROYECTOS ECONOMICOS DE LOS REGENERADORES EN EL VALLE DEL CAUCA (1875 - 1890)

ALONSO VALENCIA LLANO
Profesor Universidad del Valle

Los gobiernos liberales iniciados a partir del triunfo del mosquerismo en la revolución de 1860, y que consolidaron el federalismo mediante la Constitución de 1863, no hicieron más que reconocer y consolidar la existencia de poderosas oligarquias regionales. La política económica que desarrollaron produjo una mayor movilidad en la propiedad y en la mano de obra al abolir las trabas coloniales que aún subsistían a pesar de las reformas liberales de 1850, pero esto no hizo más que producir episódicos ciclos económicos con el predominio de un producto exportable - tabaco, quina, añil- sin que produjeran cambios importante dentro del país, salvo el enriquecimiento de algunos pocos comerciantes. Igualmente, la desamortización de bienes de manos muertas produjo la fundación de algunos establecimientos bancarios que pretendían reemplazar el sistema de crédito colonial monopolizado por la iglesia, pero nunca alcanzaron la capacidad financiera de las corporaciones religiosas. Lo único que aparece en todo el balance son unos pocos kilómetros de ferrocarriles inconclusos y algunas vías carreteables totalmente inconexas.

El balance de la obra de gobierno del liberalismo no fue favorable ni en lo económico, ni en lo político: una aguda crisis económica y fiscal afectaba a todos los estados que conformaban "Los Estados Unidos de Colombia", lo que se veía agravado por las permanentes guerras civiles que se declaraban no sólo de un estado a otro, sino entre diferentes facciones que luchaban por controlar el poder local dentro de los estados. Todo esto produjo una profunda situación de maléstar, que llevo a que un nuevo grupo liberal tomara el poder nacional en 1878 iniciándose, a partir de 1880, el periodo político conocido como "La Regeneración" (1).

(1) Respecto a la economía del país en esta época pueden verse las obras de Ocampo, José Antonio: Colombia y la Economía Mundial, 1830 - 1910, Bogotá, Siglo XXI, FEDESARROLLO, 1984; Kalmanovitz, Salomón, Economía y Nación, Bogotá, Siglo XXI, 1985; la mejor síntesis es la de Melo, Jorge Orlando. "Las vicisitudes del modelo liberal, 1850 - 1899", en Ocampo, José A. (Ed.), Historia Económica de Colombia, Bogotá, Siglo XXI, 1987. V. también OSPINA VASQUEZ, Luis. Industria y protección en Colombia 1810-1930. Editorial Oveja Negra, Medellín, 1974; MELO, Jorge Orlando. "La evolución económica de Colombia 1830 -1900", en Manual de Historia de Colombia, Tomo II, COLCULTURA, 1979. Respecto a los cambios políticos del país, aunque desde una perspectiva caucana, puede verse mi trabajo Estado Soberano del Cauca. Federalismo y Regeneración, Bogotá, Banco de la República, 1988.

Lo que interesa en el presente trabajo es estudiar la economía en el Cauca, tratando de mostrar los fracasados esfuerzos de desarrollo económico hechos por los mosqueristas y continuados por los regeneradores entre 1863 y 1890.

1. LA ECONOMIA CAUCANA DURANTE LOS GOBIERNOS RADICALES. 1875-1880

1.1 El panorama económico

El Cauca era un estado con amplias posibilidades económicas, si se tienen en cuenta sus abundantes recursos naturales. En 1869 Joaquin de Caicedo y Caicedo describía estas riquezas:

Nuestro Cauca es un país privilegiado por la naturaleza: en él se verifica el raro fenómeno de fructificar en un mismo sitio las plantas de todos los climas, creciendo los manzanos, los duraznos, el trigo y la cebada, al lado del arroz, la caña de azúcar, el maíz y las plataneras; tenemos minas de oro, plata, cobre, hierro y carbón, nuestros ganados se propagan maravillosamente, casi de una manera espontánea y salvaje, tenemos maderas de construcción que rivalizan el hierro; tenemos plantas como el cacao, el café y el plátano, que fructifican sin interrupción durante todo el año, y en los que no se distingue la época de la cosecha, sino por la mayor abundancia en el fruto; y otras como el maíz y el añil, que se pueden cosechar dos y aún tres veces en el año. Nuestra posición geográfica, y la construcción topográfica del terreno, son los más propios que imaginarse pueden para el desarrollo de la industria y el comercio: tenemos un valle extenso, capaz de contener algunos millones de habitantes, que distribuidos en centros de población y enlazados por ferrocarriles y telégrafos, vendrán a formar una gran familia de hermanos, estrechados entre sí por la comunidad de intereses sociales, políticos y comerciales. Estamos colocados a lo largo de las costas del Océano Pacífico y tenemos en el Río Cauca un canal natural hacia el Atlántico, y para que nada faltase, la providencia ha cuidado de dotar este bello país con un buen clima y una perspectiva encantadora. (2)

A pesar de esto la situación del Cauca, hacia 1880, no era nada halagadora. Uno de sus habitantes, el presbítero Francisco C. Aguilar, describía en tristes términos el panorama de las principales ciudades del Valle del Cauca, la más importante región económica caucana:

[Cali:] ciudad del siglo XIX, pero ciudad perteneciente a la edad media, por su atraso, quietismo, preocupaciones feudales y entera carencia de las comodidades, adelando y espiri-

(2) DE CAICEDO, Joaquin, Ferrería en Cali, hoja suelta publicada en Cali el 24 de febrero de 1869.

tu de la época actual. Cali se ha quedado nueve siglos atrás. Buga: [...] cuyo atraso quietismo y pobreza acusan bien alto la pereza, el espíritu de partido y las guerras civiles que se han fijado endémicamente en esta deliciosa comarca [...] Palmira no obstante su calor y desventajosa situación en el centro de una llanura monótona y sin agua, aunque si cubierta por arboledas, es un oasis en todo este dilatado Valle. Allí desaparece el quietismo tradicional; allí no se ven tantos hombres ociosos, como en las demás ciudades del Cauca [...] En Palmira hay comercio y movimiento y sin Palmira el Valle fuera un panteón de momias, fumantes y bostezantes (3).

También, en 1880, el viajero alemán Friederich Von Schenck, reseñaba en términos parecidos su viaje a Cali:

Tuvimos que llevar provisiones porque el camino hasta Tuluá era conocido como muy desprovisto de estas y, además, el viajero nunca está seguro de encontrar hospedaje entre la escasa y muy poco amable población negra [...] desde la pequeña ciudad de Tuluá arranca un camino bastante bueno y ancho que se dirige a la ciudad de Buga, sede de muchas familias godas, anteriormente ricas, que se mantienen en cierto aislamiento aristocrático [...] En los alrededores las haciendas empiezan a mostrar un aspecto menos abandonado y el suelo es mejor cultivado a medida que se acerca uno a Palmira (este mejor se debe entender muy relativamente)[...] las ciudades hermanas de Palmira y Cali (con siete y diez mil habitantes) son los centros comerciales del Cauca Central: Palmira que era en 1860 todavía un pueblo, tiene hoy un aspecto de más movimiento que la antes más importante Cali, que al parecer ha decaído mucho (4).

Para estos viajeros era evidente que el Valle se encontraba sumido en una crisis económica pasmosa, con una relativa excepción en Palmira. Esta crisis adquirió características especiales si se tiene en cuenta que las dos terceras partes de las exportaciones del Estado se realizaban por la vía Cali-Buenaventura, lo que convertía al Valle no sólo en la principal zona comercial, sino en la más importante zona productora de bienes exportables salía de esta zona (5).

¿Pero, cómo fue posible esta crisis dadas las potencialidades caucanas?. La respuesta evidente está en la inestabilidad política que produjeron las guerras civiles, con sus secuelas de irrespecto a la propiedad privada, constantes expropiaciones y empréstitos forzosos sin contar los destrozos cometidos.

(3) AGUILAR, Federico. "El Valle del Cauca", en El Ferrocarril, No. 143. Cali. 18-II-1881, p. 571.

(4) SCHENK, Friederich Von. Viaje por Antioquia en 1880. Banco de la República, Bogotá, s. f., pp.52-56.

(5) Idem, p. 56.

El padre Aguilar, se lamentaba también de esto:

¡Oh Valle del Cauca Paraiso no menos hermoso que el formado por Dios para que fuera mansión del hombre inocente; ¿por qué fatal destino te hallas asolado?, ¿Por qué te has regado con la sangre de tus hijos?, ¿Por qué Edén de bienandanzas, te has convertido en tierra de miseria, de atrasos, de zozobras y de ruinas?. El orgullo hizo perder a Adán el paraíso oriental y la pereza, el espíritu de partido y las guerras civiles han hecho perder a los colombianos este paraíso occidental (6).

Fueron, pues, las guerras civiles las causantes de la crisis, ya que durante los periodos de paz la situación era bien distinta. Von Schenck decía al respecto que antes de 1860

... bajo el régimen del partido conservador, todo el Cauca era una tierra rica y bien cultivada; a través de la amplia y fértil llanura desde Cartago hasta Quilichao se encontraban grandes haciendas, propiedades de ricos hacendados donde el viajero era bien recibido...(7).

En medio de la crisis se hicieron algunos intentos por sacar a la región de su aislamiento mediante la construcción de vías de comunicación: la construcción del Ferrocarril del Cauca, del camino carreteable Cali-Palmira, del telégrafo, de la Compañía de Vapores del Cauca, esperándose que estas obras estimularían el comercio y agregarían capitales. Igualmente se pensó que mediante la fundación del Banco del Cauca se irrigaría el crédito y se estimularía la producción lo cual no se logró por un cúmulo de diversos factores (8).

1.2 La crisis en la producción

El ascenso del liberalismo en 1860, con el cambio de la posición partidista de Tomás Cipriano de Mosquera, señaló para el estado del Cauca el inicio de "una completa ruina que se desarrolló lentamente y que fue sellada por la desgraciada guerra de 1876-77 (9).

Esta guerra causó tantas desgracias que la mayoría de las haciendas quedaron en la ruina y sin capital para reiniciar la explotación de sus tierras. Los estragos causados durante ella

(6) AGUILAR, Ob. cit. p. 52.

(7) SCHENK, Ob. cit. p. 52.

(8). HYLAND, Richard Prestón. El crédito y la Economía 1851-1880, en Sociedad y Economía en el Valle del Cauca, Tomo IV, Banco Popular, 1983.

(9). SCHENK, Ob. cit. p. 52.

fueron impresionantes: en una hacienda de Bugalagrande fueron talados 60.000 árboles de cacao y cerca a Palmira los cercos de las haciendas fueron destruidos, lo que obligó a sus dueños a colocar cercas vivas. Una hacienda como "La Paila", con más de 60 leguas cuadradas de superficie, donde se explotaba una mina de oro, una salina, y que tenía más de 15.000 cabezas de ganado, además de grandes plantaciones de cacao, quedó en una completa ruina, de tal manera que el inventario vivo presentado por el dueño fueron dos caballos y una vaca (10).

Estos desmanes eran usuales durante una guerra dada la falta de disciplina y moral en las tropas. Pero las autoridades públicas no se quedaban atrás en este aspecto para lo que recurrían a los empréstitos, las expropiaciones y las contribuciones forzosas. James Eder, el Cónsul Norteamericano en Palmira, en informe enviado al Secretario de Estado Adjunto, Mr. Hunter, le decía al respecto:

La manera de levantar los medios de llevar a cabo la guerra por el gobierno me parece que es única en este país:

1. El Gobierno ha embargado todo el ganado, de manera que a los dueños no les está permitido vender o matar para su uso particular. Las reses se llevan a los mataderos públicos por cuenta del Gobierno, y según la práctica del país, el ganado que pertenece a extranjeros también se embarga.
2. Todos los caballos y mulas de cualquier dueño los toma el Gobierno en calidad de préstamo, pero a la fuerza.
3. Todas las mercancías de cualquier clase y naturaleza las puede tomar el gobierno, llamando a eso expropiación, sin hacer por el momento pago alguno, y sin distinción ya sean sus dueños nacionales o extranjeros.
4. Contribuciones forzosas que deben ser en efectivo [...] (11).

En las condiciones de inseguridad que se vivían durante este período los hacendados no estaban dispuestos a invertir en la producción agropecuaria, por lo que se padecía una carencia casi total de alimentos. Los campos estaban sin cultivos con una muy rara excepción en Palmira, donde se cultivaba tabaco, caña y cacao con destino preferencial al consumo interno, aunque se lograban exportar algunas pequeñas cantidades de tabaco y cacao principalmente. Un periódico local reseñaba esta situación en los siguientes términos:

Hasta ahora se han visto obligados los agricultores a limitar sus productos de sus sementeras a la demanda de los consumidores que son los mismos habitantes del Valle con excepción de unos pocos que (envían) al extranjero algunos pocos de aquellos productos demasiado insignificantes por

(10). Idem. pp. 52-53.

(11). EDER, Phanor. El Fundador. Ed. El Carmen, Cali, 1958, pp. 246-247.

cierto, si se atiende a la poderosa fuerza productiva del terreno. Asi, por ejemplo son pocos los que exportan el tabaco de Palmira, lo cual hace que los habitantes de aquel Municipio extiendan sus plantaciones hasta donde es necesario solamente para dar cumplimiento a los contratos que de antemano celebran con los exportadores. Lo mismo sucede con los ingenios de azúcar, cuando el empresario fabrica una cantidad mayor que la que pueda consumirse en el estado, hace una pérdida segura porque no podrá colocarla a ningún precio [...] (12) (V. Cuadros de importación - exportación).

La limitación de los cultivos no provenia únicamente, según lo anterior, de la inseguridad (aunque es innegable que este era un factor fundamental), sino que también se presentaba por la falta de demanda. La población del Valle en particular, vivía de la explotación de pequeñas parcelas, muchas de ellas localizadas en los ejidos de las principales ciudades, lo que les daba, en la práctica, el carácter de autosuficiente (13), lo que hacia que los niveles de consumo y de producción de la población en general fueran muy bajos. Manuel Dolores Camacho, escribió sobre la necesidad de instruir a la gente para que produjera y consumiera más. para ello era necesario cambiar los hábitos de vida de la población del Valle, pues:

la población agrícola -decia- se contenta con poco: Una casa de guadua, un cuero de res por cama, un vestido ordinario y otro dominguero, cuando hay misa cerca, plátano, carne, tabaco y aguardiente. Sus sociedades y diversiones son el fandango con machete. Si se nota algún progreso suntuario debido a la elevación del jornal es cambiando el anisado por brandi (14).

Este cuadro no es exagerado si se tiene en cuenta que una ración semanal relativamente alta, en un obrero del ferrocarril, se componia de 7 libras de carne fresca, 12 onzas de sal, 1 libra y 8 onzas de arroz, (¿?) panelas y 36 plátanos (15).

Estos hábitos de consumo, reducidos a simples articulos de subsistencia, mantenian muy restringido el mercado interno, lo que hacia que la situación de la agricultura fuera realmente difícil al no poder los hacendados explotar sus tierras por no contar, ni con mercados ni con capital. La situación no quedó allí, sino que tendió a agravarse, puesto que luego del tímido repunte que se vivía en algunos contados sitios, se produjo en 1878 una invasión de langostas que asoló la región obligando al

(12). El Ferrocarril, No.1, Cali, 14-II-1878, p.1.

(13). PACHECO, Margarita, Profesora de la Universidad del Valle, realiza actualmente una investigación sobre el tema: consúltese su trabajo, "Ejidos de Cali, Siglo XIX".

(14). El Ferrocarril, No.8, 5-IV-1878, p.30.

(15). El Ferrocarril, No.3, 1-III-1878, p.12.

abandono de los campos y a la emigración a los centros urbanos presentándose el hambre como secuela de todo esto. Narciso Riascos describió la situación:

Destruídos los campos, los trabajadores, nuestros labriegos los abandonan, vienen a las ciudades a pedir trabajo y pan; y las ciudades están con miseria y hambre: sus habitantes mueren en número considerable de enfermedades producidas por una irregular y escasa alimentación (16).

La situación obligó a las autoridades municipales a solicitar al gobierno nacional el envío de alimentos para ser vendidos al costo y que ampliara la ayuda a la empresa del ferrocarril para que se generara más empleo (17).

Ante la escasez de productos alimenticios los precios subieron escandalosamente. Una comparación de los precios alcanzados por los artículos más importantes para el consumo diario, antes y después de la guerra del 76 ilustra la situación: el plátano que en 1876 costaba de 3 a 4 pesos la carga, subió en 1878 a \$ 10 y \$12. El maíz de \$ 1 el almud a 1 ½ reales la libra y la carne de 20 a 24 reales la arroba subió en 1878 a 20 y 24 reales la libra (18). Esto llevó a que murieran, hasta el 9 de noviembre de 1878, 51 personas de hambre (19).

1.3 La crisis en el comercio de exportación

A mediados de la década de los años 70, el comercio interno se redujo y el externo se sostuvo lánguidamente. Las causas de esto fueron varias, pero entre ellas sobresalen la guerra del 76, la langosta, y bruscos cambios climáticos, que afectaron la agricultura. De hecho el desequilibrio comercial causado por esos factores fue causa a su vez de retroceso de la economía interna. El desequilibrio comercial se empezó a presentar desde 1871 según se puede observar en el cuadro No. 1.

Respecto a esta situación, el Cónsul Norteamericano James Eder informaba que:

Para el año de 1874-1875 el comercio decreció en un 30% por lo menos. El año de 1875-1876 hubo una pequeña mejoría. El de 1876-1877 fue un año de revolución y violencia y por consiguiente el comercio desapareció casi totalmente [...] (20).

(16). El Ferrocarril, No.4, 8-III-1878, p.13.

(17). Idem.

(18). El Ferrocarril, No.37, 1-XI-1878, p. 147.

(19). El Ferrocarril, No.38, 9-XI-1878.

(20). EDER. Ob.cit. pp. 146-147.

CUADRO NUMERO 1.
MOVIMIENTO DE LA ADUANA DE BUENAVENTURA

AÑO FISCAL*	IMPORTACIONES**	EXPORTACIONES**	DEFICIT	SUPERAVIT
1870-1871	\$ 378.490	\$ 439.754	0	\$ 61.264
1871-1872	774.756	602.017	\$172.739	0
1872-1873	730.973	728.375	2.598	0
1873-1874	1.096.269	912.816	183.453	0
1878-1879		453.508		
1879-1880	846.241	422.834	390.407	0
1881-1882		449.000		

(*) . Comprende desde 31 de Septiembre a 1 de Agosto.

(**) . Pesos de 10/10.

FUENTE: SCHENCK, Frederick Von. Ob.cit. p.57

El déficit comercial iniciado en 1871 se disparó en 1876 año que fue señalado como el del comienzo de la crisis económica del Valle, cuyas causas fueron:

Primera: La revolución de 1876-1877 obligó la fuga de capital y capitalistas del país, empobreciendo así la región, destruyendo la confianza y ocasionando una general desmoralización.

Segunda: La langosta que ha invadido al país en los dos últimos años devorando todo cuanto encuentra a su paso, especialmente la caña de azúcar, el maíz, plátano y cacao.

Tercera: La sequía; las estaciones secas han sido inusitadamente largas y fuertes durante los dos últimos años (21).

Lo que más afectó a la economía caucana fue la caída de las exportaciones. El tabaco, el añil, la quina, el azúcar fueron desapareciendo de las listas de las exportaciones, pues no resistieron la competencia que le hacían otros países dada su mala calidad en algunos casos (36).

Las exportaciones de tabaco por Buenaventura que en 1874 ascendieron a 1.112.563 kilos, y la de cigarrillos a 1.745 kilos, en 1876 se restringieron fuertemente por el cierre de "los mercados europeos para el tabaco colombiano debido a la fuerte competencia de los tabacos cubanos y otros, con el resultado de que las exportaciones que habían sido la base principal del negocio comenzaban a decaer notablemente" [...] (37).

Lo mismo ocurrió con el azúcar de la cual en 1870 se exportaron 40.000 quintales por valor de \$ 300.000, ya que su exportación se cerró por la competencia cubana (38). La quina desapareció como producto exportable en 1879, y el añil "que en 1871 se exportaba en cantidad de 410.000 libras por valor de \$600.000 se

(21). Idem, pp. 147.

redujo de 1877 al 78 a la cantidad de 10.000 kilos y en 1881 a sólo 4.000 libras con valor de \$ 5.000 (39).

La balanza comercial se vió entonces fuertemente desequilibrada y se buscó solucionar el problema mediante la exportación de oro y plata. La exportación de metales empezó en 1873 y señaló la profundización de la crisis: "La caída de los precios se inició en 1873 con la desmonetización de la plata, abonada a la insuficiente producción de oro" (40). Como consecuencia de esto se incrementó el déficit de numerario y el comercio se entorpeció tal y como se ha descrito.

1.3.1 La crisis del comercio interno

Dentro de la crisis económica el sector comercial fue uno de los más afectados y su situación fue sumamente difícil.

El comercio en Cali estaba dividido para efectos fiscales en dos clases: La primera de los almacenes, incluía aquellos establecimientos cuyo volumen de mercancías sobrepasaba los \$10.000. Era generalmente controlado por personas vinculadas al negocio de exportación-importación. La segunda era la modalidad de tiendas cuyo capital no alcanzaba la suma citada. En 1876 los comerciantes de una u otra categoría alcanzaban el número de 29 en la ciudad de Cali, de los cuales tres eran extranjeros (22). En memorial elevado a la Municipalidad estos comerciantes exponían su difícil situación:

Vosotros sabeis el estado de postración en que se halla el comercio en la época actual, ya por la poca demanda de nuestros escasos frutos de exportación en los mercados del exterior, ya también por la falta de capitales y de moneda circulante en el país. Estas causas y otras varias que no es del caso referir aquí, hacen que las transacciones comerciales sean tan lentas y de tan poco provecho, por consiguiente, honorables diputados, que se pueda asegurar, que si acaso quedamos algunos en el ejercicio de esta industria es debido a los esfuerzos, que siempre presenta todo cambio de negocios, y no por cierto a los derechos que derivemos (23).

La falta de numerario afectó a los comerciantes quienes se vieron obligados a vender a crédito, en momentos en que era difícil recuperar el dinero invertido, reduciéndose por esto la tasa de ganancia:

Analícemos brevemente cuál puede ser la renta de un comerciante hoy [...] Está establecido ya en el país el sistema de vender a crédito y el que no lo hace así no vende nada; por término medio se realiza en una tienda hoy \$4.500 por

(22). Archivo Histórico Municipal de Cali, (En adelante:A.H.M.C.), Capitular 160, folio 339V.

(23). A.H.M.C. Capitular 160 Folio 339 R.

mes en los cuales se pueden ganar cuando más el 10% o sea \$ 50. De manera que se puede asegurar que es el provecho que deriva la mayor parte, del comercio, o sea \$ 600 al año de utilidad nominal que resulta gravada a razón de \$ 1,50 por mes, con un 3% anual que es un recargo excesivo como vosotros lo sabeis. Ahora si se considera que la mayor parte de aquella utilidad se pierde totalmente en las malas deudas la injusticia del impuesto se pone más en manifiesto (24).

Según el memorial, los comerciantes sufrían directamente la crisis y su situación en 1876 no era muy halagadora:

Pasad revista señores -decían- por el antiguo comercio de Cali y veréis que todos los más acreditados y cuyos establecimientos gozaban de mayor clientela, se hallan arruinados, con raras excepciones, quedando por toda utilidad un libro de deudas, de valor nulo completamente. El comerciante aquí señores, no es más que la víctima de petardistas y de los tramposos y la piedra de toque para todas las contribuciones locales del diverso carácter que abunda en nuestro país [...] (25).

La guerra agravó aún más la situación de los comerciantes por la destrucción y el saqueo que sufrieron muchos almacenes. Por ejemplo, los más grandes comerciantes, que eran los extranjeros perdieron una cantidad de mercancías que alcanzaban un valor superior a los \$ 200.000 en todo el estado del Cauca (26). El Cuadro No.2 muestra los cálculos de las pérdidas sufridas por algunos comerciantes extranjeros únicamente el 24 de Diciembre de 1876, lo que puede dar idea de lo expuesto. Igualmente, durante esta guerra fueron saqueados el Banco del Cauca y varias casas de comerciantes conservadores y liberales (27).

CUADRO NUMERO 2

COMERCIANTE	NACIONALIDAD	PERDIDA	CALCULADA
John B. Mc. Cune	Norteamericano	\$ 25.000 a	\$ 45.000
José Quilici	Italiano	30.000 a	40.000
Luis Parrish	Inglés	40.000 a	50.000
Luis Fischer	Alemán	5.000 a	8.000
Antonio Pugliese	Italiano	6.000 a	9.000

FUENTE: EDER, Phanor. Ob.cit. pag.

(24). A.H.M.C. Capitular 160 Folio 339 R.

(25). A.H.M.C. Capitular 160 Folio 339 V.

(26). EDER. Ob.cit. pag. 257.

(27). V. SINISTERRA, Manuel. El 24 de diciembre de 1876 en Cali. Tip. Carvajal, 1937. EDER, ob.cit. p. 259.

Como consecuencia inmediata de la guerra se produjo una escasez de los artículos de primera necesidad, con su correspondiente alza de precios, a lo que se agregó los impuestos municipales que los encarecieron aún más (28). Dichos impuestos no afectaban únicamente los artículos de consumo puesto que los almacenes, tiendas y establecimientos de diversión estaban fuertemente gravados con contribuciones directas que hacían aún más difícil la situación del comercio. Los dueños de los billares, por ejemplo, se quejaron al igual que los comerciantes, por el alza en los impuestos y decían que:

[...] según el movimiento comercial de este país, que es casi ninguno, se nos hace dificultoso pagar el impuesto que la corporación municipal ha asignado [...] con motivo primeramente de ser exorbitante; pues ni en los tiempos atrás, cuando todo estaba barato y había dinero en circulación, se llegó a ver gravado este ramo con un impuesto tan crecido como el de hoy [...] (29).

La situación era tan difícil que finalmente el comercio en general se negó a pagar los impuestos (30), obligando a que se derogaran los siguientes gravámenes: "Primero: el establecido sobre los almacenes de mercancías extranjeras. Segundo: el establecido sobre las tiendas de comercio; y el de peaje de juntas" (31).

A pesar de esta medida la situación del comercio no mejoró. Algunos avisos de prensa publicados varias veces dan una idea de la situación: El señor Jacinto Velásquez suplicaba el 9 de Febrero de 1878 que se le pagaran sus deudas y agregaba:

El plazo ha sido muy largo, las consideraciones muchas y el que suscribe se encuentra fuertemente perjudicado por sus acreedores (32).

Otros como M. Heurtematte y Cia. suplicaban, pero amenazaban con utilizar la ley para que se les cancelara lo que se les debía (33). Borrero y Bermúdez querían cobrar, y amenazaban a sus deudores con publicar sus nombres en la prensa y proceder judicialmente (34). De igual manera procedió Manuel Antonio Vernaza quien

(28). A.H.M.C. Capitular 162 Folio 59 R.

(29). A.H.M.C. Capitular 162, Folio 59 R, 6-IV-1878.

(30). A.H.M.C. Capitular 162, Folio 131, 31-VII-1878.

(31). A.H.M.C. Capitular 162, Folio 138, 15-VIII-1878.

(32). El Ferrocarril, No. 7, 29-III-1878, p. 28.

(33). El Ferrocarril, No. 7, 29-III-1878, p. 28.

(34). El Ferrocarril, 4-III-1878.

publicó más de cinco veces una "última súplica":

[...] a las personas que le deben, a quienes ya no guardará consideración alguna y menos a los deudores que teniendo como pagar no cumplen con su sagrado deber; cuyos nombres serán publicados por la prensa (35).

1.4 La crisis financiera y fiscal

Las gestiones del Gobierno Central para sacar al Cauca de esta crisis no se veían por parte alguna. Antes bien puede decirse que algunas timidas decisiones que tomó produjeron resultados negativos. Un ejemplo se dió en el caso del Banco del Cauca.

Con la fundación del Banco, de acuerdo a la ley 21 de septiembre 20 de 1873, se autorizó al Poder Ejecutivo para que depositará en él los fondos que mantuviera a su cargo. Igualmente el Banco recibió autorización para emitir una cantidad de billetes que fuera triple de lo que constituyera su capital social. Pero el gobierno no depositó en él sus fondos, los deudores no pagaron y el Banco no pudo cobrar porque la legislatura, atendiendo la difícil situación económica que atravesaba el estado, espidió en 1877 una ley mediante la cual se "autorizó a los deudores para presentar en pago, al ser ejecutados, aún los objetos menos realizables, por ejemplo algún derecho de tierras en la patagonia; esta mora de los deudores impidió al Banco hacer uso del derecho de emitir una suma en billetes triple del capital consignado" (41). De esta manera el Banco no podía adelantar ejecuciones contra sus deudores porque se llenaría de terrenos inútiles.

Aparte de esto, la situación era sumamente grave para la institución: fue saqueado el 24 de diciembre de 1876 y debió reconocer el valor de sus billetes cuando salieron al mercado (42). Se le debía en 1877 la suma de \$ 140.000 de los cuales \$ 32.000 correspondían a intereses, sin posibilidad de recupera-

(35). El Ferrocarril, No. 7, 20-III-1878, p. 28.

(36). V.EDER. Ob.cit. pp. 324-326.

(37). Idem, p. 360.

(38). Idem, p. 325.

(39). Idem.

(40). Idem.

(41). El Ferrocarril, No. 76, 12-IX-1879, p. 301.

(42). V. SINISTERRA. Ob.cit. y El Ferrocarril, los números correspondientes al año 1878.

ción, y además no contaba con el apoyo del gobierno (43). En tales condiciones el Banco era un mal negocio para sus accionistas:

Los accionistas no reciben, desde 1876, ni un sólo centavo como crédito de sus capitales colocados en el Banco, de suerte que para ellos esa empresa ha sido hasta ahora un negocio pésimo, porque casi se ha convertido en simple establecimiento de beneficencia y no hay siquiera seguridad de recuperar el capital (44).

La crisis afectó también el aparato fiscal: ya se mencionó que los comerciantes se negaban a pagar impuestos, por otra parte, no existían productos para gravar mediante el impuesto al consumo, y nadie pagaba contribuciones directas. Por esto los empleados tampoco recibían sueldos en metálico, sino que recibían órdenes de pago de difícil realización. Eustaquio Palacios comentó este hecho:

El patriotismo lo suple todo, pues sólo por patriotismo pueden haber empleados públicos consagrados, en un municipio como éste en que no hay rentas con que pagar sueldos y en esta época de calamidad: cada uno recibe su orden de pago para guardarla, o para ver si puede negociarla por algo a los que tienen que pagar algún impuesto, pues el comercio no la toma a ningún precio: tal es la suprema desconfianza que les tienen (45).

2. EL DESARROLLO ECONOMICO DURANTE LA REGENERACION (1880-1890).

2.1 Política económica de los independientes.

A pesar de la crisis económica que se vivía en el Cauca, partir de 1878 se inició la obra vial más ambiciosa: el Ferrocarril del Pacífico. Igualmente desde finales de la década anterior se había iniciado la construcción de los caminos Cali-Buenaventura y Cali-Palmira, y se hablaba del establecimiento de la Empresa de Vapores del Cauca. También se había instalado el telégrafo. Cabe preguntarse: ¿Cuál fue la actitud del gobierno del estado frente a estas obras? o mejor, ¿A quién se debían éstas, al estado o los particulares?

En el Cauca existía desde 1875 un sector independiente liberal muy fuerte, que llegó a controlar las municipalidades de Cali y Palmira, que eran las más importantes, económica y políti-

(43). El Ferrocarril, No. 76, 13-IX-1879, p. 301.

(44). Idem. Véase además HYLAND, Ob.cit. p. 213 y SS.

(45). El Ferrocarril, No. 30, 8-XI-1878, p. 151.

camente hablando, en el estado.

Algunos liberales independientes publicaron en 1878 el periódico "El Ferrocarril", mediante el cual promocionaron lo que constituía su programa político: la búsqueda de la paz mediante la tolerancia religiosa y la deposición de posiciones sectarias y excluyentes; y su programa económico: el desarrollo de una infraestructura vial que sacara a la región de su aislamiento, y el impulso al cultivo de nuevos productos exportables, capitalizando la agricultura mediante la fundación de un Banco Hipotecario.

Para la realización de este programa, el sector independiente no esperó a estar en el poder, empezó a aplicarlos pidiendo la paz necesaria para sacarlo adelante:

[...] Séanos lícito pedir y esperar una tregua en las hostilidades mientras llevamos a cabo las urgentes mejoras del camino de rieles, los buques de vapor en nuestro río y el Banco Hipotecario. Esa tregua producirá indudablemente una paz duradera (46).

La tregua era pedida dado el clima de tensión que estaba creando el enfrentamiento político entre independientes y radicales. En estas condiciones las obras de progreso se convirtieron en piedras de choque, de tal forma que se le podía considerar como banderas políticas, lo que produjo que el gobierno radical del estado se mostrara negligente frente a ellas, y que desde el partido radical se acusara a los independientes de utilizarlas políticamente en su provecho.

2.1.1 Las vías de comunicación.

Para los independientes era claro que la redención del Cauca sólo se lograría si se construía un ferrocarril que comunicara las principales ciudades con el mar, sacando a la región de su aislamiento. Igualmente se pensó en integrar las poblaciones del Valle del Cauca mediante una serie de vías carreteables de las cuales las más importantes fueron el camino Cali-Palmira, el de Palmira-Córdoba, y la utilización del Río Cauca como medio de comunicación con el establecimiento de una compañía de vapores. También se intentó integrar al Cauca con el resto del país y con el exterior mediante una red telegráfica y un cable submarino.

Hasta el momento sólo existía el antiguo camino colonial que "unia a Pasto con Popayán continuaba a Cali y eventualmente, bordeando el Cauca hasta el norte de Cartago y luego alejándose de éste para ascender la cordillera conducía a Santa Fé de Antioquia y Medellín" (47). Ahora el reto era superar este sistema vial por medio de vías modernas y que permitieran la comunicación ágil

(46). El Ferrocarril, No.10, 19-IV-1878, p. 37.

(47). MELO, La Evolución p. 54.

y segura, tanto interna como externa.

La carretera Cali- Palmira se venia adelantando prácticamente desde 1868 y desde 1875 se impulsaba la navegación a vapor por el Cauca.

En la realización de estas obras se destacaron como accionistas varios de los extranjeros residentes en el Valle, entre ellos, Eder y Carlos H. Simmonds, quien introdujo "el primer vapor que ha navegado las aguas del alto Cauca" (48). El telegrafo, cuya primera linea fue inaugurada en 1865, se impulsó de tal forma que para 1882 se inauguró la red que comunicaba a Bogotá con Palmira y Cali (49), siendo administrado por Roberto Zawadzky y Cia (50).

Pero, la obra mas importante que se emprendió fue el ferrocarril del Cauca iniciada en 1878 por Francisco Javier Cisneros y el General Julián Trujillo (51). Este general habia tenido la dirección de la empresa que construyó el camino Cali-Buenaventura, de tal manera que el ferrocarril podia considerarse como un complemento de su obra. Se inició en Buenaventura y buscó comunicar este puerto con el punto denominado Córdoba, (20 Kms), lo que se logró para 1882. De esta manera, un trayecto que antes demoraba quince horas de viaje se realizaba en dos, evitándose los peligros que representaba viajar por el bajo Dagua (52). De Córdoba se continuaba hacia Cali por el camino de herradura que construyera el General Trujillo el cual conectaba con el camino del Occidente (Popayán-Jamundi-Dagua) (53).

Algunas de estas obras se iniciaron durante el ejercicio de los gobiernos radicales en Colombia, esto es entre 1867 y 1878, y contaron con su apoyo. Pero los gobiernos del Estado Soberano del Cauca, se mostraron negligentes frente a ellas. Las obras tenian el carácter de empresa privada y se efectuaban por medio de compañías de accionistas, tanto nacionales como extranjeros, que lograban algún subsidio estatal cuando los gobiernos pignoraban algunas rentas y conseguian empréstitos en el extranjero (54). Un ejemplo de la vinculación del gobierno central a estas

(48). EDER, Ob.cit. p. 157.

(49). Idem. Ob.cit. p. 239.

(50). El Ferrocarril, 12-IV-1881, p. 601

(51). El Ferrocarril, No. 1, 14-II-1878, p. 1, para la historia de la comunicación del Cauca con el Pacifico V.

(52). Respecto a los peligros que se corrian al viajar por el Dagua. V. MOLLIEN, Gaspar T. "Por el Dagua hacia el Chocó", en Viajeros extranjeros en Colombia, Carvajal y Cia, Cali, 1970.

(53). EDER, Ob.cit. p. 123, Benjamin Perguen Gamba: Informe.

(54). V. OSPINA VAZQUEZ, Ob.cit. p. 267 v ss.

obras se tiene en el caso del camino Cali-Buenaventura, en el que se invirtieron 2.000.000 de pesos provenientes de impuestos al consumo de la sal en Cundinamarca y Boyacá (55).

Los gobiernos caucanos, particularmente los dirigidos por los radicales César Conto y Modesto Garcés (1875-1879), asumieron una posición bien distinta, en particular éste último quien incumplió sus compromisos con el Ferrocarril al negarse a contribuir con los auxilios que había prometido (56). Además la obra fue convertida en motivo de discusiones políticas: Los radicales acusaron al candidato independiente. Ezequiel Hurtado, de promover su candidatura por medio de la empresa del Ferrocarril (57); igualmente movilizaron a los bogas de Dagua -sobre los cuales tenía gran influencia el candidato radical Manuel Sarria (58)- para que entraran en huelga y entorpecieran los trabajos de los obreros de la empresa ferroviaria, lo que produjo varios enfrentamientos entre cuadrillas de ambos bandos (59).

Los independientes adelantaron una política completamente distinta a la de los radicales: La municipalidad de Cali, por ejemplo, dominada por ellos, aprobó el 6 de febrero de 1878 colaborar con \$ 100.000 pesos para la construcción del Ferrocarril, destinando para ello las rentas que antes se dedicaban a la construcción y mejoras de caminos -exceptuando la renta de la barca del paso del comercio y la de reparación de puentes-, y hasta 500 hectáreas en las tierras de ejidos o de otras tierras si el Ferrocarril no pasara por aquellas; propuesta que fue presentada por los independientes Avelino Escobar y Cenón Caicedo (60). Igualmente los principales jefes de este sector político estuvieron presentes en la dirección y administración de las obras mencionadas:

- a. En el Ferrocarril: Cenón Caicedo, Juan de Dios Ulloa, Francisco Copete, Julián Trujillo.
- b. En la navegación a vapor por el Cauca: Francisco Eliseo Copete, Julián Trujillo.
- c. Camino Cali-Palmira: Cenón Caicedo, Juan de Dios Ulloa.
- d. Camino Palmira-Córdoba: Evaristo León de la Cadena.
- e. Camino Cali-Buenaventura: Julián Trujillo, Eliseo Payán, Carlos Delgado Carvajal, Cenón Caicedo (61).

(55). SAMPER, Miguel: "La protección", en Selección de Escritos Bedout, Medellín, p. 103.

(56). EDER, Ob.cit. p. 123.

(57). El Ferrocarril, No. 29, 6-IX-1878, p. 113.

(58). El Ferrocarril, No. 69, 25-VII-1879, p. 276.

(59). El Ferrocarril, No. 40, 22-XI-1878, p. 158.

(60). El Ferrocarril, No. 1, 14-II-1878, p. 2.

(61). Respecto a estas personas consultese a: ARBOLEDA, Gustavo Diccionario biográficos y genealógico del antiguo departamento del Cauca, biblioteca horizontes, Bogotá, 1962.

Como se puede ver los independientes participaron en prácticamente todas las obras públicas de tal forma que gracias a su impulso personal, económico y político, pudieron estas empresas salir adelante sentándose las bases de lo que sería la regeneración económica del Cauca.

Los avances de la obra del Ferrocarril del Cauca y el compromiso de los independientes con este tipo de empresas produjo que el 4 de julio de 1880 un grupo de particulares nacionales y extranjeros establecieran una sociedad para la construcción de un Ferrocarril entre Cali y Palmira. A tal efecto se suscribieron inicialmente 3.781 acciones por un valor de \$ 18.905.00 distribuidos entre 12 accionistas, siendo los extranjeros lo que mayores acciones suscribieron (véase Cuadro No. 3) (62). La idea fue acogida rápidamente por la ciudadanía, lo que llevó a que el número de acciones se elevara a 11.714 por \$ 58.570.00 en el término de un mes (63). Empresa que finalmente no se realizó.

CUADRO 3
EMPRESA DEL FERROCARRIL CALI-PALMIRA

ACCIONISTA	#.DE ACCIONES	%	CAPITAL	%
Santiago M. Eder	1.000	24.44	5.000	26.44
Julio Bertin	1.000	26.44	5.000	26.44
Elisa de Eder	100	2.64	500	2.64
José M. Domínguez	100	2.64	500	2.64
Varios (8 personas)	1.581	41.81	7.905	41.81

FUENTE: El Ferrocarril, No. 112.

De la misma manera se constituyó la empresa de navegación a vapor por el Cauca, gracias a la iniciativa del general Julián Trujillo. A esta empresa se vincularon ampliamente las grandes empresas comerciales, nacionales y extranjeros. La sociedad se estableció el 24 de octubre de 1880 y sus fundadores fueron: General Julián Trujillo, General Tomás Rengifo, C.H. Simmonds, Francisco Sinisterra y Cia, José María Domínguez E. y Cia., Ruiz y García, Francisco J. Cisneros, Santiago M. Eder y Fulgencio Olave (64).

La empresa de vapores se erigia como la más importante del Cauca después del Ferrocarril, y se esperaba que ellas, junto con el canal de Panamá, "trajeran una era de progreso para el Valle" (65). La importancia de la obras radicaba en que tenían un carácter integrador al unir la región del Valle con Buenaventura

(62). El Ferrocarril, No. 112, 16-VII-1880, pp. 446-47.

(63). El Ferrocarril, No. 115, 6-VIII-1880, p. 460.

(64). El Ferrocarril, No. 178, 2-XII-1881, p. 709.

(65). El Ferrocarril, No. 144, 25-II-1881, p. 576.

facilitando la salida de productos comerciales a los mercados externos e internos (66). Se esperaba que esta obra no se quedara en un simple proyecto, como había sucedido con otras, puesto que las personas que conformaron la sociedad eran:

[...] Hombres de capital, que representan honradamente en el Cauca el comercio, la agricultura y la minería, figuran entre los principales accionistas: Los señores C.M. Simmonds, Sinisterra y Shapperon, Angel María Borrero, Juan de Dios Ulloa y otros, de Cali: Los señores José M. Domínguez E. y Cía, Ruiz y García, Don Santiago Eder y otros de Palmira; los señores Sinisterra y Borrero, Fortunato Cabal, Sarasti, José María Rivera y otros, de Buga; y los señores Bartolomé Chávez, Carlos Greiffestein, y don Ródalo González y otros, de Riosucio (67).

Entre estos los principales accionistas eran C. Haver Simmonds que era empresario de la compañía de vapores en el Río Magdalena y el señor Bartolomé Chávez, el más adinerado de los mineros de Riosucio, lo que de por sí era garantía suficiente para que la obra culminara con buen éxito (68).

El período de paz que garantizó la "Regeneración" hizo que la obra del Ferrocarril se culminara en el trayecto Buenaventura-Córdoba, que fue inaugurado el 20 de julio de 1882 (69). De importancia similar a la del Ferrocarril fue la construcción de los muelles y bodegas del puerto de Buenaventura (70). De esta manera se minimizaban los riesgos que tenía el transporte de mercancías por el bajo Dagua (71) y por la Bahía de Buenaventura hasta los lanchones de embarque en alta mar. Con la culminación de este proyecto se lograba uno de los sueños del General Tomás Cipriano de Mosquera, quien había vinculado a la nación a este tipo de obras (72). El sueño iniciado en 1863, en 20 años solo había logrado avanzar 20 kilómetros y había costado a la nación colombiana \$ 611.789.42 (Véase Cuadro No.4) (73).

(66). La cobertura de éste sistema de comunicación sería muy amplia en la medida que enlazaría las comunicaciones del Patía con Riosucio al sur y al norte del Valle respectivamente. Véase El Ferrocarril, 23-I-1882, p. 741.

(67). El Ferrocarril, No. 186, 27-I-1882, p. 741.

(68). El Ferrocarril, No. 186, 27-I-1882, p. 832.

(69). El Ferrocarril, No. 209, 21-VII-1881, p. 569.

(70). El Ferrocarril, No. 143, 18-II-1881, p. 569.

(71). V. EDER, Ob.cit. p. 113 y ss.

(72). V. Idem.

(73). El Ferrocarril, No. 213, 18-VIII-1882, p. 850. NEAL Ob.cit.

CUADRO 4.

PROCEDENCIA	CUANTIA	%
Aduana de Buenaventura	\$ 378.688.47	61.89
Aduana de Túmaco	100.344.00	16.40
Estado S. del Cauca	24.699.00	4.03
Camino de Buenaventura	54.719.65	8.94
Estado S. de Antioquia	53.338.30	8.71
TOTALES	611.789.42	100.00

FUENTE: El Ferrocarril No. 213.

Lo que el Ferrocarril significaría para la economía se dejó ver inmediatamente pues entre el día de su inauguración, el 4 de julio, y el 29 de diciembre de 1882 se transportaron por él 35.051 bultos de mercancías de importación y 103.533 de exportación de los cuales 92.771 fueron de café (74).

Es importante señalar que la obra del Ferrocarril del Cauca se estancó luego de la inauguración del tramo citado, pues el gobierno canceló el contrato. Los motivos tienen que ver con la participación política de los representantes de la empresa en los acontecimientos ocurridos entre 1883 y 1885, cuando se unieron a la causa radical (75).

El desarrollo de las obras públicas se orientó básicamente a los Ferrocarriles, primero, y a los vapores, después. Así, el 17 de diciembre de 1887 se produjo la noticia más importante en esta materia, cual fue la inauguración de la empresa de vapores del Cauca, gracias a la labor del Ingeniero Carlos Hardy (76). La importancia de esta obra radicaba en que pondría en comunicación a las municipalidades más importantes del Valle integrando su comercio. Por la banda oriental del Cauca quedarían unidas Santander, Pradera, Palmira, Buga, Tuluá y Cartago, y por la occidental Cali, Vijes, Yotoco, Roldanillo, Hato de Lemos, Toro y Riosucio. Estos municipios deberían a su vez construir algunas obras complementarias tales como buenos caminos entre ellas y el río y un buen atracadero, de manera que el transporte de las mercancías fuera ágil y seguro (77).

La empresa de vapores fue la primera empresa seria que se

(74). El Ferrocarril, No. 230, 29-XII-1882, p. 916.

(75). Respecto a la participación política de Belisario Zamorano y F.J. Cisneros, V. Valencia, Alonso: Política y Economía durante la Regeneración en el Valle del Cauca, 1875-1890, Banco de la república, 1983 (inédito), además El Ferrocarril, No. 275, 9-I-1885, pp. 272-73-74 y EDER, Ob.cit. p. 124.

(76). El Ferrocarril, No. 269, 16-XII-1887, p. 1181.

(77). El Ferrocarril, No. 297, 23-XII-1887, p. 1185.



Puente de las Juntas en el rio Dagua

realizó en el Cauca (78) es decir, la primera que comenzó y se llevó hasta su culminación. No ocurrió con ella lo mismo que con la del Ferrocarril del Cauca, que se quedó en una sola etapa, y la del Ferrocarril Cali-Palmira, que sólo llegó hasta la suscripción de acciones puesto que la guerra del 85 impidió que se concretara; o la del camino carreteable Cali-Palmira que finalmente fue abandonado.

La empresa de vapores produjo a su vez el establecimiento de la de coches, establecida por Don Salvador Depons y su hermano Anastasio, ciudadanos franceses con casa de comercio en París. La empresa se estableció con 4 coches que comunicaban a la ciudad de Cali con el paso del comercio, lugar hasta donde llegaba el vapor (79). De esta manera el vapor "Cauca" produjo que el vehículo de ruedas, que sólo se había utilizado en el Valle por dos extranjeros, Mc. Ewen y Eder, fuera conocido y utilizado en forma más o menos general.

Estas fueron las obras más importantes que en materia de comunicaciones se realizaron en el Cauca durante la federación, a ellas estuvo vinculado el capital extranjero, lo que en la práctica fue garantía de su realización como en los casos del Ferrocarril, los vapores y los coches sobre ruedas. Es interesante observar además que estas empresas se pudieron realizar porque la región gozó de períodos de paz relativamente largos, dadas las peculiaridades políticas del Estado del Cauca, tales como el de 1879-1884 y el de 1886-1895.

Con estas obras se cumplía además el programa económico de los liberales independientes en esta materia, los frutos se recogerían años después, en la década de los años noventa, durante la hegemonía conservadora.

2.1.2 La economía y el comercio

Las vías de comunicación que se emprendieron buscaban darle salida a productos del Valle en los mercados externos dado el aislamiento de esta región. Pero los productos exportables habían entrado en crisis y tenía una muy pobre colocación en los mercados extranjeros. El Cuadro No.5 muestra el movimiento de las exportaciones realizadas en el año fiscal 1878-1879 en las aduanas del Cauca: En él es posible ver como las exportaciones del sector agropecuario son muy pobres, apenas un 27.78%, y todas se realizan por la aduana de Buenaventura. Las materias de extracción, por su parte, tienen el peso porcentual más alto un 68.58 % puesto que con ellas se trató de compensar la pérdida de mercados que sufrió el tabaco en un año en el cual los precios internacionales de la quina y el añil empezaban a caer con su correspondiente cierre de mercados para la exportación

(78). El Ferrocarril, No. 297, 23-XII-1887, p. 1186.

(79). El Ferrocarril, No. 302, 27-I-1888, p. 1205.

CUADRO 5. EXPORTACIONES DEL CAUCA AÑO FISCAL 1878-1879

Productos exportados	Aduana de Tumaco	Total	Aduana de B/ventura	Porcentaje
Agropecuarios:				
Tabaco			165.000	
Azúcar			5.000	
Añil			5.000	
Cacao			2.500	
Cueros			6.000	
Total	-0-		183.500	27.78
De Extracción				
Caucho	76.000		51.000	
Oro en Polvo	63.000		12.000	
Quina	52.000		139.000	
Tagua	5.000			
Maderas	5.000			
Subtotales	201.000	453.000	252.000	68.53
Dineros				
Oro amonedado	12.000			
Plata amonedada	12.000			
Total	24.000		-0-	3.63
Total por Aduanas	225.000		453.500	
Total de Exportacio.		660.500		100.00

FUENTE: SAMPER, Miguel. Ob.cit., p. 125.

colombiana (80). Es curioso observar además como se siguen exportando los metales preciosos, tanto en polvo como amonedado en una época en la cual ha disminuido el dinero circulante en el Valle y cuando la exportación de ellos solo agravaría la crisis económica. En este período se exportaron metales preciosos por un valor total \$99.000, lo que representa un 14.98% de las exportaciones totales.

Dada la quiebra de los precios internacionales para la quina, el añil, el tabaco, y el azúcar, los independientes con su empuje empresarial característico, se dedicaron a buscar los productos que pudieran reemplazarlos y que fueran de fácil colocación. Para lograr esto iniciaron una campaña de promoción y estímulos al café, al cacao y la coca.

(80). V. OSPINA VAZQUEZ, Ob.cit. p. 273.

El primer producto que tenía amplias posibilidades comerciales era el cacao, el cual había sido tradicionalmente cultivado en algunas partes del Valle. Se inició entonces una campaña de promoción a este artículo, educando a los agricultores sobre las técnicas del cultivo, cosecha, posibilidades de mercado, etc. (81). De hecho, el cacao ya estaba siendo demandado junto con cueros y café para ser exportado por la firma "Gaviria e Hijos" (82), y para 1879 había alcanzado un precio alto en los mercados internacionales, puesto que se cotizaba a 35 centavos de peso la libra (83).

El café fue otro producto cuyo cultivo fue estimulado, el recién inaugurado gobierno Independiente logró que la legislatura estatal, por medio de la ley 5 del 25 de junio de 1879, retribuyera con dinero a los cultivadores de este grano a razón de 50 pesos por 500 árboles de café (84). Este artículo estaba catalogado, junto con el cacao, como de clase superior en los mercados extranjeros y se cotizó en 1879 a razón de 22 centavos la libra (85). Sin embargo, la revolución "de abril" de ese mismo año afectó negativamente los negocios, lo cual se reflejó en los precios del café que cayeron en los tres años siguientes hasta alcanzar el precio de 11 centavos la libra (86).

El cultivo de la hoja de coca también fue promocionado por su fácil cultivo y cosecha y, además, por la potencial demanda de la hoja. Las posibilidades de venta eran muy grandes pues: "su mercado lo forman todas las repúblicas del sur y su precio es fabuloso; apenas puede creerse. En Lima es de 1 peso la libra y en Bolivia \$ 1.20 a 1.40 la libra; e igual si no mayor es el que tiene Chile y las repúblicas del Plata [...]". La hoja empezaba además a ser conocida en Europa de tal manera que se podía asegurar "que dentro de pocos años, será un artículo de comercio europeo [...]" (87).

El comercio se restableció finalmente gracias a la prolongación del periodo de paz que se había iniciado en 1879, de tal forma que hacia finales de 1880 la recuperación económica era evidente:

Los comerciantes ponen en giro sus capitales, y la abundancia de mercancías extranjeras introducidas en los últimos meses es tan notable, que ha habido comerciantes que ha pagado él

(81). V. El Ferrocarril, Nos.s 56-59-60-61.

(82). El Ferrocarril, No. 63, 6-VI-1879, p. 252.

(83). El Ferrocarril, No. 64, 13-VI-1879, p. 254.

(84). El Ferrocarril, No. 71, 8-V-1879, p. 284.

(85). El Ferrocarril, No. 64, 13-VII-1879, p. 254.

(86). EDER, Ob.cit. p. 102.

(87). El Ferrocarril, No. 64, 13-VI-1879, p. 254.

solo, derechos a la aduana de Buenaventura más de cincuenta mil pesos. Esta abundancia hace que las mercancías hayan bajado notablemente de precio y que los consumidores puedan vestirse bien y a poco costo (88).

Cali estaba recuperando su importancia como centro económico, venida a menos prácticamente desde 1860, pues además del comercio se reactivó la cría de ganados para la exportación de cueros y el cultivo de la tierra, a esto se agregó también la reactividad de la minería (89).

La presencia de capitales relativamente grandes en el comercio era un hecho. Un acontecimiento accidental, cual fue el incendio del puerto de Buenaventura, el 13 de abril de 1881, permite observar que el volumen de los capitales colocados en el puerto para el comercio de las mercancías alcanzaba la suma de \$ 194.000 (Véase cuadro No.6), en lo que respecta a mercancías de importación, y a \$ 80.000 las de exportación (90) las cuales fueron destruidas por las llamas.

Los indicios de prosperidad se dejaron sentir y provenían del desarrollo de las explotaciones agropecuarias en base a los cultivos que los independientes habían promocionado, particularmente del cacao y del café. El mercado de la ciudad de Roldanillo, que era uno de los centros cacaoteros más importantes del Valle, necesitaba un capital superior a los \$ 100.000 para comercializar su cosecha (91). Igualmente, el café que se estaba produciendo en el Valle era de mejor calidad que el del Tambo del Cauca (92) y empezaba a ser exportado en buena cantidad, puesto que en el último semestre de 1882 se exportaron 92.771 bultos por la aduana de Buenaventura (93).

La perspectiva de la agricultura era halagadora Federico Reiné había expresado la esperanza de que :

En un lapso de tiempo de solo 10 años, puede experimentar el Cauca una transformación completa, si con ahinco e imperturbable trabajo, nos dedicamos al cultivo del cacao, del café, de la caña de azúcar y del tabaco. Estos cuatro artículos de fácil producción, por la bondad en nuestros terrenos, traerán al país fuertes capitales y capitalistas, que especulan con ellos en mercados conocidos (94).

(88). El Ferrocarril, No. 64, 13-VI-1879, p. 254.

(89). Idem.

(90). El Ferrocarril, No. 151, 22-IV-1881, p. 601.

(91). El Ferrocarril, No. 159, 17-VI-1881, p. 635.

(92). CFR. Idem.

(93). El Ferrocarril, No. 230, 29-XII-1882, p. 916.

(94). El Ferrocarril, No. 164, 26-VIII-1881, p. 655.

CUADRO 6. CAPITALS PERDIDOS DURANTE EL INCENDIO DE BUENAVENTURA (13 ABRIL DE 1881)

Compañía	Capital
Ernesto Cerruti y Cia.	\$ 30.000
Capurro e hijo	25.000
Francisco Menotti	25.000
Carmelo Pugliesse	18.000
V. Pérez y hermano	16.000
Ruiz y García	15.000
Julio Carcoche	10.000
Ezequiel Figueroa	10.000
Tirzo Meneses	8.000
Manuel Pérez del Río	8.000
Jaime Otero	6.000
Antonio Vallejo	6.000
Pedro Pablo Sánchez	6.000
Anibal Pagnamente	6.000
Pugliesse hermanos	5.000
Total	\$194.000
Capitales de comerciantes del interior con destino a la exportación.	80.000
Total General de pérdidas	274.000

FUENTE: El Ferrocarril No. 151.

El rebunte económico se ve claramente en las exportaciones que se hicieron en 1882 por la aduana de Buenaventura: alcanzaron ese año el volumen de 703.342 libras por su valor de \$ 449.038.80 (95) de las cuales 310.494 correspondían a productos de extracción por valor de \$ 126.780.80 (28.23%). Es decir, el 71.76 % del valor total exportado provenía de las industrias agropecuarias, (Véase Cuadro No. 7), lo que señala un cambio frente a lo que ocurría en la década anterior (96).

Este dominio de los productos agropecuarios se debió a la normalidad del orden público pero, a raíz de la guerra de 1885, la situación cambió, pues la destrucción de la economía, común a cada guerra, producto de un período de escasez con su correspondiente alza de precios: Los productos de primera necesidad costaban "El cacao 6 reales la libra, el maíz 24 reales la arroba; plátanos 8 por real" (97).

La guerra no es, desde luego, el único factor que explica la carestía puesto que a ella se unieron la langosta, la cambiante

(95). El Ferrocarril, No. 240, 16-III-1883, p. 957.

(96). Véase Cuadro No. 3.

(97). El Ferrocarril, No. 288, 21-X-1887, p. 1.149.

CUADRO 7. EXPORTACIONES POR LA ADUANA DE BUENAVENTURA
CON DESTINO A NEW YORK EN 1882

Productos	Peso en libras	%	Valor	%
Cacao	780.705	45.83	\$ 210.320.75	46.83
Cueros	550.010	32.29	101.381.00	22.57
Quina	210.400	12.35	90.025.00	20.04
Caucho	100.094	5.87	36.755.80	8.18
Café	61.283	3.59	10.400.25	2.31
Crin	850	0.04	156.00	0.03
Totales	1.703.342	100.00	449.038.80	100.00

FUENTE: El Ferrocarril No. 240.

situación climática, el insuficiente sistema vial, la falta de capitales y técnicas de cultivos y la acción de los acaparadores (98). La industria pecuaria, por su parte, también entró en un periodo de decadencia debido a la presencia de la epizotia, que acabó con unas 30.000 reses en el Valle del Cauca (99).

Luego del periodo de guerra, se inició un periodo de paz relativamente estable, pero el invierno no permitió que la agricultura se desarrollara; en 1887, las inundaciones como consecuencia de las lluvias estacionales, destruyeron grandes plantaciones de cacao y de café que estaban a punto de cosecharse (100). Esto motivó que Eustaquio Palacios encontrara como única solución a este problema el ejemplo de los colonizadores antioqueños Decia:

Hay que volver los ojos a las montañas, allá está la esperanza de la generación presente; allá el porvenir del hombre laborioso (101).

Se trataba de un llamado a ocupar y a cultivar los inmensos baldíos cordilleranos que circundaban al Valle.

La única inversión de cierta importancia que se percibe en esta época se dió en la minería, con la introducción de maquinaria moderna a las minas de Cali, el montaje, que permitía operar varias minas a la vez, valía 20,000 pesos y garantizaba una producción diaria de 14 a 20 libras de oro. El inversionista fue un ingeniero californiano, señor A.B. Simmonds. Esta inversión produjo una fiebre de oro que llevó a que se descubrieran minas en Papagayeros, Dagua y Cali, para la explotación de las cuales

(98). Idem.

(99). El Ferrocarril, No. 281, 2-IX-1887, p. 1.122.

(100) El Ferrocarril, No. 288, 21-X-1887, p. 1.149; 28-X-1887, No. 289, p. 1.153.

(101). El Ferrocarril, No. 298, 30-XII-1887, p. 1.189.

se esperaba la vinculación de mineros y capitalistas americanos.

La economía en general iba en franca caída. Las mercancías extranjeras alcanzaron precios escandalosos (Véase Cuadro No. 8) debido a las fuertes tarifas de aduanas que estaba cobrando el gobierno en base a su política proteccionista, los viveres también tenían precios altos dado el marcado abandono de la agricultura (Véase Cuadro No. 9 página siguiente).

CUADRO 8. PRECIOS DE ARTICULOS IMPORTADOS EN 1888

Artículo	Antes de 1888	En 1888	Aum. Porcent.
Botines	\$ 3.00	\$ 9.00 *	300.00
Sombreros	2.80	7.00 *	250.00
Pantalones	6.40	12.00	187.50
Corbatas	1.00	4.00	400.00
Flor de adorno	.60	3.00	500.00
Pañolon fino	10.00	50.00	500.00

(*). Valor promedio.

FUENTE: El Ferrocarril No. 310.

CUADRO 9. PRECIOS DE LOS VIVERES EN 1888

Artículo	Antes de 1888	En 1888	Aum. Porcent.
Maiz arroba	.30	4.00	1.333.3
Plátanos -carga	1.20	16.00	1.333.3
Arroz -Arroba	1.20	*	
Panela -Arroba	.40	2.40	600.0

(*). No hay dato por deterioro del documento

FUENTE: El Ferrocarril No. 279-310.

Se esperaba que la economía se recuperara gracias a la influencia benéfica del vapor "Cauca", pero esto sólo sería visible para la década siguiente. El programa económico de los independientes, en cuanto al impulso del comercio y a la agricultura se vió entorpecido según se ha visto, por factores políticos y naturales; entre los primeros está la política proteccionista agenciada por la regeneración, y la guerra del 85. Entre los segundos se destacó principalmente la cambiante situación climática como factor principal.

2.1.3 La política financiera y fiscal

La ausencia de capitales en el Cauca preocupó de manera especial a los independientes. Ellos pensaban que era necesaria la creación de un Banco Hipotecario que dotara de capitales a las empresas que se emprendieran y, especialmente, a los agrícolas puesto que sin capitales de nada valdría promocionar nuevos productos.

La idea de un Banco Hipotecario fue expuesta en el periódico "El Ferrocarril", como un complemento a las obras de infraestructura vial y tocó al General Julián Trujillo adelantar las acciones para llevarla a cabo. Luego de expuesta la idea fue acogida por ciudadanos de Cali, Palmira y Buga y por algunos vecinos de la capital de Antioquia. En estos lugares se recogieron suscripciones distribuidas tal como se ve en el Cuadro No. 10.

CUADRO 10. BANCO HIPOTECARIO

Procedencia	No.Suscripc.	%	Aporte Total	%
Cali	43	28.85	\$ 21.420	26.22
Buga	60	40.26	21.300	26.08
Palmira	27	18.12	9.550	11.69
Medellin	19	12.75	29.400	35.99
Totales	149	100.00	81.670	100.00

FUENTE: El Ferrocarril # 1.

Como se puede observar la idea tuvo gran acogida, sin embargo no se concretó por lo pequeño de los aportes; hacían falta capitales más grandes, pero estaba de por medio el hecho de que estos "han emigrado en masa" (102). Obsérvese que la suma total de aportes que se relacionan (\$ 81.670.00) estaba muy por debajo de lo que el banco del Cauca tenía colocados en créditos (\$ 140.000) (103). De tal forma que no se podía esperar la fundación de un banco con capitales tan pobres. Es innegable que la falta de dinero circulante impedía la iniciación de este tipo de empresas, y que la desconfianza en que vivían los accionistas del banco del Cauca -dada la precaria situación económica de este establecimiento- no facilitaba que los habitantes pudientes del Valle arriesgaran capitales más grandes (104).

Por otra parte, la fundación de un nuevo banco habría agravado la ya crítica situación del banco del Cauca. Este no había logrado emitir el triple de su capital en billetes, como era su prerrogativa, por la falta de apoyo oficial:

El capital consignado hasta ahora por los accionistas en el banco del Cauca, es de 100.000 pesos; mientras que la suma

(102). SAMPER, Ob.cit. p. 102.

(103). El Ferrocarril, No. 76, 12-IX-1879, p. 301.

(104). Para citar un ejemplo: El monto de los capitales ofrecidos en Cali era muy pequeño: solamente uno, el de la Casa Comercial Sánchez Hnos. ofreció \$ 2.000 y 11 ofrecieron \$ 1.000 y el resto de allí para abajo predominando lo que solo alcanzaban a \$ 200. CRF. El Ferrocarril, No. 1, 14-II-1878, p.301.

que hay en circulación en billetes, solo es de 32.000 pesos. De manera que el negocio va al revés: en vez del triple de la suma, solo hay en billetes la tercera parte (105).

Era la falta de dinero circulante lo que entorpecía el normal funcionamiento de los bancos, pues impedía recoger el dinero que tenían colocado en créditos al impedir todo tipo de transacciones comerciales. El gobierno vió también entorpecido su normal funcionamiento por este factor, lo que obligó a que el poder ejecutivo, por medio de la ley 10 del 21 de agosto de 1879, emitiera la cantidad de 100.000 pesos en billetes "para atender a los gastos que demanda la administración pública del estado". Estos billetes se denominarían "billetes del Estado del Cauca", y serían recibidos en pago de todas las rentas y contribuciones establecidas o que establecieran, para cumplir esto se ordenaba explícitamente:

Los administradores y colectores no recibirán en pago de las rentas y contribuciones otros documentos que los billetes a que esta ley se refiere, hasta tanto no se haya amortizado toda la emisión (106).

Esta emisión que debió hacerse por medio del banco del Cauca, según prescepción de la ley 21 del 10 de septiembre de 1873 (107), fue muy perjudicial para la citada entidad, puesto que los billetes del Estado del Cauca, entraron a competir con los del banco, haciendo tan difícil su situación, que se llegó incluso a rumorar su liquidación (108).

En tales condiciones la emisión de billetes, que buscaba darle capacidad de funcionamiento a la administración pública, solo logró empeorar la situación económica y fiscal. De hecho, la crisis que se había producido por una serie de factores recurrentes tanto de carácter interno como externo, no podía ser solucionada por los independientes a sólo seis meses de la toma del poder, y menos por medio de medidas monetaristas. El mal tenía raíces profundas que solo podría ser atacada mediante un programa económico amplio que se aplicara en una acción concertada entre los particulares y el gobierno, y que tocara todos los puntos débiles del sector económico, tal y como el que fue propuesto desde un principio: paz, vías de comunicación, nuevos cultivos y exportaciones, y fundación de un Banco Hipotecario.

La salida monetarista fue un paso en falso que solo empeoró la situación, la cual fue dibujada por Eustaquio Palacios en un cuadro tan deplorable que hace sobrar todo comentario:

(105). El Ferrocarril. No. 76, 12-IX-1879, p. 301.

(106). El Ferrocarril, No. 75, 5-IX-1879. p. 299.

(107). El Ferrocarril, No. 76, 12-IX-1879, p. 301.

(108). El Ferrocarril. No. 76, 12-IX-1879. p. 300.

La escasez de moneda metálica raya en falta absoluta. La moneda fiduciaria, billetes de banco, apenas existe en los Municipios del Valle, y es tan poca que no alcanza a satisfacer las necesidades de un medio en el mercado circulante. La moneda extranjera de 900 milésimos se extrae toda del país.

La situación fiscal es deplorable en extremo. El gobierno no tiene recursos para vivir la vida ordinaria. Sus principales rentas están comprometidas para el pago de una gran parte de la deuda que ocasionó la guerra; y en seis meses, no podrá disponer el gobierno de todo su producto.

Los bancos tienen créditos, sus billetes en los Municipios expresados, circulan como moneda; pero no pueden ensanchar su circulación, porque a mayor circulación corresponde mayor cambio; y como los pagos son lentos y difíciles todavía, los bancos no podrían conservar su encaje legal.

El crédito del gobierno ha sufrido mucho, con el ensayo del papel moneda -"billetes del gobierno"- . Apenas emitidos solo valían el 60 %, luego el 50 % y hoy el 30 %. Negocio para los agiotistas, pérdida para el pueblo, representada en el sueldo del empleado, el alquiler de bestias para el servicio público, la ración del soldado, etc (109).

El descrédito de los "billetes del gobierno" obligó a que el estado se decidiera a apoyar al banco del Cauca, para lo cual se comprometió a abrir una cuenta en dicho establecimiento por valor de 60.000 pesos durante un término de 16 meses. Esto permitiría al banco emitir una cantidad de billetes por el doble del monto de la cuenta, manteniendo el encaje legal. De otra parte, el gobierno se comprometió a no emitir billetes de ninguna clase y a admitir billetes del banco en pago de rentas y contribuciones en su tesorería, suspendida la emisión hecha en 1879 (110).

Esta medida fortaleció el banco del Cauca, pero la política financiera y bancaria del gobierno regenerador marcó su cierre definitivo, pues solo podía emitir según la nueva reglamentación una cantidad de billetes igual al monto de su reserva legal y no podía cobrar intereses superior a 10 % anual, lo que hacía ruinoso su funcionamiento.

El cierre del banco ponía en peligro el normal funcionamiento de la economía departamental (el departamento del Cauca fue creado con la reforma de 1886), pues al salir sus billetes del mercado quedaría esta región sin moneda. Para remediar esto se autorizó, el 3 de septiembre de 1887, la apertura de una sucursal del banco del Estado -representante del banco Nacional- en Cali (111). De esta manera el banco del Cauca sucumbió ante la política financiera de la Regeneración.

(109). El Ferrocarril, No. 75, 5-IX-1879, p. 300.

(110). El Ferrocarril, No. 123, 1-X-1880, p. 491.

(111). El Ferrocarril, No. 283, 16-IX-1887, p. 1.129.

CONCLUSIONES

Como se ha podido observar, la crisis económica del Estado Soberano del Cauca a partir de 1870, obedeció a una serie de factores concurrentes, tanto políticos, como geográficos y naturales. Quizás el factor constante fue el aislamiento geográfico que la región padeció hasta la construcción del Ferrocarril del Pacifico y el establecimiento de la empresa de vapores en el Rio Cauca, que permitieron tanto la comunicación interna al integrar mercados locales; como la externa, al permitir la salida de productos exportables por el mar Pacifico.

Este estudio ha mostrado un poco superficialmente el estado de la economía caucana durante los años finales del periodo radical y el comienzo a la llamada "Regeneración". En él se ha mostrado como las contiendas civiles fueron un factor importante en la explicación del estancamiento de la economía. También se ha tratado de mostrar cómo el capital internacional, particularmente de empresarios privados, participó de una u otra manera tanto en la financiación de las obras públicas, como en el establecimiento de empresas comerciales o financiera, en una integración con capitales nacionales. Es manifiesto que falta estudiar detenidamente esa participación extranjera. Ver, por ejemplo la forma en que se establecieron las empresas productivas, montos de capitales, participación nacional, las vinculaciones políticas con las oligarquias locales. Igualmente, y en forma mas general, hace falta estudiar la organización interna de las unidades productivas: Ver al detalle cómo funcionaban y en que forma se daba su integración con los otros sectores de la economía.