

Universidad Andina Simón Bolívar

Sede Ecuador

Área de Historia

Maestría de Investigación en Historia

**Transformaciones urbanas de Popayán a propósito de la construcción
y llegada del Ferrocarril del Pacífico, 1915 1930**

Dora Alexandra Villota Enriquez

Tutor: Santiago Cabrera Hanna

Quito, 2026

Trabajo almacenado en el Repositorio Institucional UASB-DIGITAL con licencia Creative Commons 4.0 Internacional

	Reconocimiento de créditos de la obra No comercial Sin obras derivadas	
---	---	---

Para usar esta obra, deben respetarse los términos de esta licencia

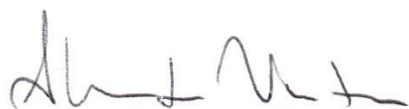
Cláusula de cesión de derecho de publicación

Yo, Dora Alexandra Villota Enriquez, autora del trabajo titulado “Transformaciones urbanas de Popayán a propósito de la construcción y llegada del Ferrocarril del Pacífico, 1915-1930” a través del presente documento hago constar que la obra es de mi exclusiva autoría y producción, que la elaboré para cumplir con uno de los requisitos previos para la obtención del título de Magíster en Investigación de Historia en la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador.

1. Cedo a la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, durante 36 meses a partir de mi graduación, pudiendo por lo tanto la Universidad, utilizar y usar esta obra por cualquier medio conocido o por conocer, siempre y cuando no se haga para obtener beneficio económico. Esta autorización incluye la reproducción total o parcial en los formatos virtual, electrónico, digital, óptico, como usos en red local y en internet.
2. Declaro que en caso de presentarse cualquier reclamación de parte de terceros respecto de los derechos de autor/a de la obra antes referida, yo asumiré toda la responsabilidad frente a terceros y a la Universidad.
3. Entrego a la Secretaría General de la Universidad en esta fecha el ejemplar respectivo de la tesis y sus anexos en formato impreso y digital o electrónico.

1 de abril de 2026

Firma:



Resumen

Esta tesis analiza las transformaciones urbanas de Popayán entre 1915 y 1930 a partir de la construcción e implantación del Ferrocarril del Pacífico. Mediante el análisis de periódicos locales, expedientes administrativos y planos urbanos, se muestra cómo la llegada del ferrocarril reconfiguró la articulación regional, la distribución socioespacial de actores (élites, clases medias y sectores populares) y los patrones de consumo en la ciudad. El trabajo sostiene que, más que una sustitución inmediata de las formas tradicionales de transporte, el ferrocarril generó una red híbrida (tramos férreos + tramos tradicionales) que produjo beneficios desiguales y reforzó jerarquías urbanas ya presentes. Con ello, se aporta una lectura microregional sobre la urbanización histórica andina que articula fuentes cartográficas y hemerográficas para explicar el proceso de «mudanza» espacial y social en el Cauca.

Palabras clave: Popayán, ferrocarril, urbanización histórica, espacio social, consumo.

A Paquito, por los maravillosos momentos compartidos. Ahora y siempre: Gira corazón,
gira.

A mis padres, a Maribel y a Jakeline por brindarme su apoyo incondicional y profundo
cariño.

Agradecimientos

A la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, mi más profundo agradecimiento, por brindarme esta apreciable oportunidad de crecimiento académico y personal.

Al Área de Historia, a las/os profesoras/es del Área de Historia, por su incansable dedicación, disposición humana, crítica y dialógica en mi formación.

A mi tutor: Santiago Cabrera Hanna, por el apoyo constante, por las valiosas conversaciones, lecturas y recomendaciones.

A las personas encargadas del Archivo de la Gobernación del Cauca, del Archivo Central del Cauca, quienes me brindaron su apoyo incondicional en esta investigación.

A Giovanna y Carolina por brindarme su grata compañía y amistad, llenando de alegría y buenos momentos este camino.

Tabla de contenidos

Figuras y tablas	13
Introducción.....	15
Capítulo primero: Popayán antes del Ferrocarril del Pacífico.....	31
1. La región articulada a otras regiones	31
2. Las dinámicas urbanas en relación con el campo: ¿Cómo son? ¿Qué cambios experimentan?.....	48
3. La ubicación socioespacial de los actores y sus características alrededor del Ferrocarril del Pacífico	63
Capítulo segundo: El proyecto del Ferrocarril del Pacífico	73
1. ¿Quién o quiénes lo impulsan? ¿Cómo lo hacen?	73
2. La implantación del ferrocarril.....	83
3. Los cambios en el consumo.....	93
Conclusiones.....	107
Bibliografía.....	111
Anexos	127
Anexo 1: Plano cartográfico de Popayán de 1907.....	127
Anexo 2: Aporte de hombres cívicos en la construcción del Ferrocarril del Pacífico, según Guillermo Valencia y otras fuentes	128

Figuras y tablas

Figura 1. Llegada a Popayán y casas a la entrada, 1876.....	32
Figura 2. Popayán, tradición cultural de la procesión del Domingo de Pascua.....	45
Figura 3. Mapa, de los terrenos situados al S.E. de Popayán, 1885.....	46
Figura 4. Popayán, topografía social 1780 – 1810, por Diego Castrillón.....	50
Figura 5. Corema Centro-Periferia de la de ciudad de Popayán, 1780-1810.....	53
Figura 6. Planos de Popayán.....	66
Figura 7. Izquierda, Desarrollo férreo 1880-1960 y Derecha, Plano Ferrocarril del Pacífico y conexiones 1924.....	74
Figura 8. Formación espacial agraria 1850-1950.....	76
Figura 9. Primera locomotora que llegó a Popayán, 1925.....	87
Figura 10. Mapa sobre la primacía urbana en Colombia, 1918.....	89
Figura 11. Plano de la ciudad de Popayán años 1920 – 1950.....	90
Figura 12. Cerillas de Bryant & May.....	95
Figura 13. Fósforos de seguridad ‘Golondrina’ de Swedish Match.....	95
Figura 14. Importación de ropa europea, 1913.....	97
Figura 15. Bazar Francés Popayán a inicios del siglo XX.....	101
Figura 16. Productos comercializados en Popayán antes de 1920.....	101
Tabla 1. Confederaciones entre 1855 y 1860.....	31
Tabla 2. Computo de Rentas.....	37
Tabla 3. Lugares registrados en el plano cartográfico de 1888 en Popayán.....	47
Tabla 4. Lugares registrados en el plano cartográfico de 1907 en Popayán.....	48
Tabla 5. Expropiación de zonas desde el año 1912 – 1928.....	52
Tabla 6. Primeras locomotoras del Ferrocarril del Pacifico.....	83
Tabla 7. Características de estudios línea férrea Cali-Popayán a principios del siglo XX.....	84
Tabla 8. Cuadro de evidencias.....	85
Tabla 9. Establecimientos industriales, obradores y talleres en 1906.....	103

Introducción

Este trabajo tiene por objetivo analizar cómo la construcción y llegada del Ferrocarril del Pacífico produjo las transformaciones urbanas en Popayán en el período de 1915 a 1930. Con la entrada de las ferrovías nacionales en Colombia surgen entonces nuevos acomodos y ordenamientos espaciales regionales, rurales y urbanos¹ que impactan y modelan lo local. Por esta razón, es importante que abordemos el Ferrocarril del Pacífico como proyecto modernizador antes y después de las transformaciones urbanas, pues marcó la pauta como modelo de renovación vanguardista en la región. La pregunta que direccionará este trabajo de investigación es: ¿Cómo se transforma urbanamente Popayán a propósito de la llegada del Ferrocarril del Pacífico, 1915-1930?

Los ferrocarriles como producto de las nuevas tecnologías y motor de la Revolución Industrial, aparecieron en Inglaterra en 1824. Incursionaron en Norteamérica en 1830 con el tren entre Liverpool y Manchester, dinamizando el transporte de pasajeros.² Por su parte, el gobierno colombiano, tras la visita a la Gran Colombia en 1835 del hijo del inventor de este tren (Robert Stephenson, su padre, el ingeniero George Stephenson), en 1836 se interesa en introducir el sistema férreo en su territorio.³ Por consiguiente, el Congreso expide el 25 de mayo de 1836 una ley sobre ferrocarriles para conectar los océanos Pacífico y Atlántico a través del istmo de Panamá. La ley del 4 de julio de 1850 hace este sueño realidad, construyendo el Ferrocarril de Panamá⁴.

La infraestructura férrea crece y en 1878 empieza la construcción del Ferrocarril del Cauca que conecta a Cali y al Valle del Cauca con Buenaventura.⁵ Este Ferrocarril se caracterizó por tener una mayor extensión y explotación en Colombia y

¹ El escritor uruguayo Ángel Rama utiliza la palabra acomodación española como sinónimo de la palabra *orden*; empleada reiterativamente en las Instrucciones que el Rey y su gabinete letrado dan al Capitán general y Gobernador Pedrarias Dávila el 2 de agosto de 1513 desde Valladolid para la conquista antillana. Este término alude a la primera traslación del orden social español a una realidad física de América. En Ángel Rama, *La ciudad letrada* (Montevideo: Arca, 1998), 19-20.

² Carlos E. Botero, *Arquitectura del ferrocarril del Pacífico. Planos y dibujos* (Cali: Universidad del Valle, 1995), 1-2.

³ *Ibid.*, 2.

⁴ Carlos Eduardo Nieto, “El ferrocarril en Colombia, la búsqueda de un país” *Apuntes*, 24 n.º 1 (2011): 66.

⁵ *Ibid.*, 67.

contar con cuatro direcciones generales.⁶ Solo más adelante toma el nombre de Ferrocarril del Pacífico, cuando logra hacer el empalme entre el Puerto de Buenaventura y Bogotá, de conformidad con la Ley 129 de 1913⁷. La estación central de este ferrocarril se ubica en Cali, donde convergen los ramales del oeste, norte y sur. El Ramal del Sur también llamado Popayán, fue constituido por nueve localidades cuya longitud en kilómetros desde Buenaventura es: Cali 174, La Viga 189, Jamundí 196, Guachinte 208, San Francisco 223, Suárez 239, El Hato 260, Morales 278, Piendamó 292.⁸ Este sistema de transporte, conecta a Colombia y a la ciudad de Popayán con el lado oeste del país.⁹ El tren llega a Cali el 1 de enero de 1915, efectuándose la construcción del camino de Buenaventura hacia el mar para conectar la región vallecaucana y después el Cauca con el resto del mundo a través del Océano Pacífico.

Estado del arte

La historia regional urbana en la América Andina, se fortaleció con el diálogo interdisciplinar, entre ellos, con la geografía urbana. Uno de sus exponentes contemporáneos, Henri Godard, afirmaba que la urbanización de los países andinos era “histórica”; lo que le llevó a identificar junto a Jean-Paul Deler, que “a mediados del siglo XIX las mutaciones demográficas, económicas y sociales comenzaron a cambiar tanto las dinámicas espaciales de la población y de las actividades como la estructuración de las redes urbanas nacionales”.¹⁰ Estas consideraciones dialógicas presentes en la historia social y urbana contemporánea, se fortalecieron en América Latina y Colombia con trabajos como los de Germán Colmenares, Germán Ferro, Germán Mejía Pavony, Milton Almeida dos Santos (Milton Santos), Eduardo Kingman, Jacques Aprile-Gnisset y José Luis Romero. En este trabajo retomaremos algunos de sus aportes y los pondremos a dialogar por ejemplo con las descripciones que sobre el paisaje urbano de Popayán narra un viajero como Edouard André, con los planos elaborados por miembros de la élite payanesa, con las formas de vida que pautan las hegemonías administrativas del municipio y del departamento alrededor de las rentas y

⁶ Pablo Emilio Escobar, *Los ferrocarriles de Colombia en 1925 – 26* (Bogotá: Imprenta del M de G, 1926), 14. Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República.

⁷ *Ibid.*, 12.

⁸ *Ibid.*, 12.

⁹ James Harold Neal, “*The Pacific age comes to Colombia: The construction of the Cali-Buenaventura route*” (Tesis doctoral, Vanderbilt University, 1971), ii.

¹⁰ Henri Godard, “Las ciudades andinas en el siglo XX. Desarrollo, planificación urbana y exclusión social”, en *Historia de América Andina. Democracia, desarrollo e integración: vicisitudes y perspectivas (1930-1990)*, ed. Mauricio Archila (Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, 2013), 7:231.

con la organización del espacio a propósito del ferrocarril. Esto con el fin de cubrir un vacío que existe en la historia social urbana de Popayán y del Departamento del Cauca a propósito de las configuraciones del espacio a partir de la incursión de un elemento tecnológico como el Ferrocarril del Pacífico en el paisaje.

De esta manera, dentro de la literatura de las ciudades latinoamericanas, encontramos a Germán Mejía Pavony con su artículo: “La urbe latinoamericana en transición: ciudad, Estado y territorio, 1880-1930”, donde plantea que las transformaciones urbanas son consecuencia de los cambios administrativos, por lo que ubica dos transiciones que atraviesan las ciudades: de la ciudad-república a la república de ciudades, que evidencia el paso del imperio español a los estados nacionales y contrarresta el relato de la homogeneidad nacional por un traslape de localidades que se definieron desde el siglo XVI.¹¹ Así, a partir del siglo XIX, se da un nuevo orden al territorio colombiano, que segrega a las provincias y sus instituciones, por ocurrir en ellas, las guerras civiles y el caudillismo.¹² Estas transiciones que se efectúan en Popayán y el Cauca, contribuyen a dilucidar en nuestro trabajo, las relaciones administrativas generadas desde el poder local por el Consejo Municipal, la Asamblea Departamental, el gobierno central, los contratistas o la Compañía del Ferrocarril del Pacífico. Esto nos lleva a vislumbrar la dinámica interna de las transformaciones y en particular, la disposición del manejo de rentas¹³ en algunos momentos por el poder local y departamental, otras veces por el poder central.

En el marco de la nueva historia regional colombiana, encontramos también los aportes de Germán Colmenares quien estudia en el segundo tomo del libro: *Historia económica y social de Colombia. Popayán como una sociedad esclavista 1680 – 1800*¹⁴, temas como la esclavitud, la actividad minera, el surgimiento de la hacienda, los mecanismos de crédito, el carácter patrimonial de las divisiones político-administrativas y la jurisdicción de las provincias que se circunscribe a sus ciudades;¹⁵ lo que nos pone en el antes del ferrocarril, cuando Popayán era una ciudad central. Este antes se

¹¹ Germán Mejía Pavony, “La urbe latinoamericana en transición: Ciudad, Estado y territorio 1880-1930”, 1-2. Inédito.

¹² *Ibíd.*, 1-2.

¹³ Producidas por treinta y tres provincias de Popayán, por actividades como el degüello de ganado, el pontazgo, licores, entre otros, cuyo gravamen es empleado para construir caminos, carreteras, y puentes. Estas rentas nacionales, pasan a ser departamentales en 1914. En CO Ministerio de Hacienda, “Informe que el Secretario de Hacienda rinde al señor Gobernador del departamento del Cauca, 1915” *Ministerio de Hacienda*. Popayán: Imprenta del Departamento.

¹⁴ Germán Colmenares, *Historia económica y social de Colombia. Popayán: Una sociedad esclavista 1680-1800* (Bogotá: La Carreta, 1979).

¹⁵ *Ibíd.*, 18.

encuentra superpuesto en el paisaje urbano que describe André de Popayán y en el que dibujan los hechos sociales, económicos, políticos y culturales después de 1915 y hasta 1930.

En contraste, encontramos estudios como el de Almario García, titulado: *La configuración moderna del Valle del Cauca, 1850-1940*¹⁶, que evidencia cómo Cali creó una dinámica comercial diferente en torno a la caña de azúcar y a la construcción de carreteras que rompieron con el antiguo Camino Real del que Popayán durante la Colonia, fue parte importante. En esta dirección, reflexiones sobre el campo y la ciudad fueron posibles de asir, no solo por su diferencia, sino por la relación que establecieron durante la etapa de modernización, plasmada en textos de análisis como *Repensando la historia urbana. Reflexiones históricas en torno a la ciudad colombiana*¹⁷, en el que la economía teje un entramado de fuerzas alrededor de la sociedad colombiana y la producción del espacio sucede de manera social.

Al respecto, la manera como los actores sociales realizan las actividades económicas, políticas, étnicas y sociológicas en un espacio geográfico y la abstracción de estas formas específicas es lo que conlleva a definir la región.¹⁸ Entre los trabajos de Zuluaga, se destacan también algunas reflexiones epistemológicas sobre la historia local en el ámbito latinoamericano y europeo,¹⁹ además de hacer una reconstrucción historiográfica de los cambios políticos, económicos y sociales posteriores a la Guerra de los Mil Días, y la creación de diversos centros de estudios regionales y sus órganos de divulgación²⁰.

Estas transformaciones produjeron dentro de la historia colombiana, artículos como el de Charles Hale, titulado: “Ideas políticas y sociales en América Latina, 1870 - 1930”²¹, en el que se presentan consideraciones sobre las prácticas modernizadoras en Colombia desde factores ideológicos que condujeron a la sociedad, la economía y la cultura de las naciones por derroteros del liberalismo heredado por las élites del siglo

¹⁶ Oscar Almario García, *La configuración moderna del Valle del Cauca, 1850-1940* (Popayán: Universidad del Cauca. 2013).

¹⁷ Sebastián Martínez Botero y Adriana María Suárez, ed. 2020, *Repensando la Historia urbana. Reflexiones históricas en torno a la ciudad colombiana* (Pereira, CO: Editorial Universidad Tecnológica de Pereira, 2020), 16-18, 29, 57.

¹⁸ Francisco Zuluaga, *Guerrilla y sociedad en el Patía. Una relación entre clientelismo político y la insurgencia social* (Cali: Universidad del Valle, Facultad de Humanidades, 1993), 12.

¹⁹ Francisco Zuluaga, “Otro paso en la reflexión sobre historia local”, *Historiolo*, 1 (2): 170. <http://www.scielo.org.co/pdf/histo/v1n2/v1n2a06.pdf>.

²⁰ Francisco Zuluaga, “Los historiadores del Cauca”, *Historia y Espacio*, 1 (2): 133.

²¹ Charles Hale, “Ideas políticas y sociales en América Latina, 1870-1930”, En Leslie Bethell. *Historia de América Latina*. Vol. 8. (Barcelona: Critica, 2000), 3.

XIX a las del XX, lo que ayuda a poner en perspectiva la bibliografía y los documentos sobre la transición urbana de Popayán de 1915 a 1930 con la incidencia del Ferrocarril del Pacífico. Dado que al tiempo que se da la primera transición urbana²² con la independencia, en América Latina se pasa de tener una nación unida por el Rey a varias confederaciones controladas por Europa, donde el sistema ferroviario quedó inmerso en esta relación de dependencia.²³

La recolonización europea y norteamericana en las regiones latinoamericanas, fracturaron a partir de los nuevos modelos vanguardistas el paisaje y las tradiciones urbanas. Así, historiadores como Frank Safford y Marco Palacios, en su texto: *Colombia, país fragmentado, sociedad dividida*²⁴, narran la historia del primer y segundo impulso modernizador que tuvo Colombia, vislumbrando prácticas modernizadoras en varias regiones, a partir de la economía enclave del café. Estas dinámicas, contribuyeron a que se desarrollara el proyecto del Ferrocarril del Pacífico y las mudanzas urbanas, siendo a nivel nacional, el año de 1924, una fecha importante por el crecimiento demográfico en las ciudades, situación que puede corroborarse en el libro de Antonio Ocampo *Historia económica de Colombia*²⁵.

La obra de Ocampo además, muestra el desarrollo de las ciudades en relación a la economía, donde el sistema de producción parcelario occidental le dio estabilidad a la economía nacional y al sector cafetero. Para 1932, Antioquía, Caldas y el Valle del Cauca aportaban el 57 % del total de la producción nacional y el 13 % se concentraba en las estribaciones de la cordillera Central del Tolima. Sin embargo, en la base de la expansión cafetera estuvieron dos procesos: la expansión de la frontera agrícola y el hecho que el café se adaptaba bien a los lugares de colonización. Con todo, la mitad de las tierras incorporadas y el 65 % de las áreas cafeteras se adjudicaron antes del despegue cafetero; entre 1906 y 1931 se otorgaron a Antioquia y Caldas 216.817 hectáreas. El café, se convirtió en el núcleo de expansión del mercado interno creando

²² Consiste en pasar de la ciudad – república a la república de ciudades. La ciudad - república se dio desde el siglo XVI hasta 1820, se caracterizaba por el centralismo y por tener al cabildo como ente administrativo; lo que implicaba que hubiera un conjunto de provincias diferenciadas controladas por una ciudad principal. Y la república de ciudades, surge cuando los hispano-criollos hacen frente al centralismo y en 1820 afianzan políticamente el federalismo en las juntas autónomas, hasta 1879. En Mejía Pavony, “La urbe”, 6.

²³ Jorge Abelardo Ramos. *Historia de la Nación Latinoamericana* (Buenos Aires: A. Peba Lillo Editor, 1973), 16.

²⁴ Frank Safford y Marco Palacios, *Colombia, país fragmentado, sociedad dividida* (Bogotá: Norma, 2005).

²⁵ José Antonio Ocampo Gaviria, *Historia económica de Colombia* (Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2015).

una red de consumidores urbanos por beneficio al comercio y el transporte ferroviario que ampliaba el mercado. Para 1898, existían en el país 593 km de ferrocarril, de los cuales 71.4 % se utilizaban en el transporte del café; en 1914, la red había aumentado a 1.143 km, donde el 80.4 % se usaba para transportar café; en 1922, la red ferroviaria creció a 1.571 de los cuales el 89 % se empleaba en el transporte del grano. La parcelación, así como la especialización agrícola, más allá de que el Cauca junto a Tolima y el Atlántico representaran en 1925 un 4 % del área cultivada,²⁶ expresaban las nuevas condiciones de producción de Popayán.

Específicamente, como parte del acervo cultural de Popayán, el pionero de antropología colombiana, Gregorio Hernández de Alba en su texto “En la Noche” en 1953, narra la atmósfera de una urbe donde el tren que recorre la planicie, conjuga las dinámicas de los viajeros con sus maletas; allá, donde brillan las luces, se mueven sus gentes y se entremezclan sonos de música mecánica²⁷. Además, Gustavo Arboleda en su libro *Mis memorias* recapitula las transformaciones urbanas que atravesó Popayán durante el siglo XIX y las primeras décadas del XX, relatando cómo era el campo y la ciudad para diferentes sectores de la sociedad, las dinámicas y relaciones de trabajo de los arrieros que fueron desplazados por las carreteras y el ferrocarril.

De igual forma, el historiador Jaime Vejarano Varona²⁸ describió la locomotora, como “La Negra”, modificando culturalmente el hacer de los pobladores, cuando estos sentían su aproximación o lejanía, siendo su sonido parte del folclor local, cuando éste empezó a conectar a la ciudad; o el antropólogo canadiense Andrew Hunter Whiteford con su obra titulada *Popayán y Querétaro*²⁹, quien a través del estudio de las clases sociales en Popayán logró describir el comportamiento de las gentes humildes, artesanos e indígenas en contraste con el consumo y el poder adquisitivo que los más ricos tenían en la región. La descripción de Whiteford a principios del siglo XX y mediados del mismo, mostró las dinámicas de transformación urbana que se fueron tejiendo en la ciudad con el paso del tiempo, a medida que se introdujeron nuevos mecanismos tecnológicos y otras formas de subsistencia territorial.

En países vecinos como Ecuador, también se realizaron aportes relevantes sobre las transformaciones urbanas, destacándose estudios como *La ciudad y los otros*.

²⁶ *Ibíd.*, 169-173.

²⁷ Gregorio Hernández de Alba, *Popayán. Rincones de la ciudad* (Bogotá: Antares, 1953), 13.

²⁸ Jaime Vejarano, *Estampas de mi ciudad Popayán* (Popayán: Tecnográficas Distribuciones, 2005), 21-4.

²⁹ Andrew Hunter Whiteford, *Popayán y Querétaro* (Universidad Nacional de Colombia: Facultad de Ciencias Humanas, Departamento de Sociología, Iqueima, 1963), 231-33.

*Quito 1860-1940: higienismo, ornato y policía*³⁰, en el que se estudia la modernidad periférica que vivió la ciudad, desde la administración, el ornato y la salud pública; prácticas modernizadoras que convivieron simultáneamente – como en la ciudad de Popayán – con la sociedad colonial. Además, el artículo titulado “El crimen de El Ejido”³¹, muestra el proceso de modernización que vivió la ciudad en la primera mitad del siglo XX, las tensiones con el régimen eclesiástico y la presidencia de Eloy Alfaro.

Específicamente, frente a la llegada del ferrocarril se destacan trabajos como *El ferrocarril interandino y la modernización de Quito, 1905-1922*³², en el que se abordan los procesos de cambio que trajo a la ciudad, entre los que estuvo la segregación espacial permitiendo identificar algunos elementos que configuraron el espacio en términos nacionales, regionales y locales a partir de la construcción de elementos modernizadores, que trajeron implícitos mecanismos sociales políticos y económicos en el marco del desarrollo Ecuador – Colombia. Otro estudio, sobre los ferrocarriles en Ecuador es el de Kim Clark: *La obra redentora: El ferrocarril y la nación en Ecuador 1895-1930*³³, que estudia el ferrocarril como un símbolo de modernidad que sirvió para integrar las regiones exportadoras al mercado mundial.³⁴

Por otra parte, dentro de la historia de los ferrocarriles en Colombia, obras como *Nos dejó el Tren*³⁵, presenta la historia de los ferrocarriles a través del paradigma del progreso desde el cual se propone las causas posibles del atraso y del desarrollo de los países en América latina y Norteamérica. Además, artículos como: “Ferrocarriles colombianos, artífices de desarrollo económico, futuro de la integración nacional”³⁶, hacen referencia a este medio de transporte como facilitador del acceso a los centros mineros lejanos, de la expansión de las exportaciones de café y del tráfico acuático por el río Magdalena.

³⁰ Kingman, Eduardo. *La ciudad y los otros. Quito 1860-1940: higienismo, ornato y policía* (Quito: Flasco, 2006).

³¹ Wilson Miño. “La urbe de Quito, escenario de “el crimen de El Ejido”. *Procesos*. Quito, 2012.

³² Wilson Miño Grijalba, *El ferrocarril interandino y la modernización de Quito, 1905-1922*. Tesis de maestría en Historia. Quito: UASB, 2011.

³³ Kim Clark, *La obra redentora. El ferrocarril y la nación en Ecuador* (Quito: Editora Nacional, 2004).

³⁴ *Ibid.*, 51-5, 80, 86, 210-3.

³⁵ Gustavo Pérez Ángel, *Nos dejó el tren* (Bogotá: Cisnecolor, 2008).

³⁶ Carlos Andrés Vasco Correa, “Ferrocarriles colombianos, artífices de desarrollo económico, futuro de la integración nacional”, *Observatorio de la Economía Latinoamericana* 93 (2008).

De igual forma, el texto “ferrocarriles, territorio y soberanía en Colombia (1850-1903)”³⁷, estudia el proceso de configuración de la nación en torno al desarrollo económico y la integración nacional desde la construcción del ferrocarril de Panamá, aduciendo a la inversión y los intereses extranjeros. Además, dando cuenta del cambio social evolutivo encontramos trabajos como el de Carlos Eduardo Nieto, titulado: “El ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país”³⁸, donde se reconstruye el ferrocarril desde la memoria material y colectiva; y el texto de Alfredo Ortega: *Los ferrocarriles en Colombia*³⁹ donde se analiza cómo apareció, desarrolló y se extinguieron los ferrocarriles en el territorio nacional. O de igual forma, estudios como el de Belisario Betancur y Conrado Zuluaga: “El tren y sus gentes” que narra la historia de los ferrocarriles a través de las experiencias y los viajes por el Río Magdalena, donde empezaba el exterior⁴⁰.

Entre los conceptos claves para el desarrollo de esta investigación está el de urbanización “histórica”, porque por una parte, nos lleva a considerar que la ciudad o las microrregiones despliegan su decurso urbano e historiográfico a partir de trastornos tecnológicos, económicos, sociales, políticos y de los modos de vida.⁴¹ Y por otro lado, nos ayuda a situar las transformaciones urbanas de Popayán “en el nudo de los vínculos espaciales entre los actores sociales de toda clase, que hallan en la ciudad su lugar de privilegio para relacionarse”⁴². El primer sentido, abordado por Henri Godard y el segundo, por él y por otros investigadores de las ciudades que proliferaron después de 1971 con la renovación de la geografía brasilera de Milton Santos y sus estudios de urbanización.⁴³

Estos dos sentidos del concepto, nos permiten entender la construcción y llegada del Ferrocarril del Pacífico a la región del Cauca y a Popayán como un trastorno tecnológico y que las transformaciones urbanas que este medio tecnológico propicia, ocurren en el nudo de los vínculos espaciales que generan los actores sociales.

³⁷ Luis Carlos Mantilla, “Ferrocarriles, territorio y soberanía en Colombia (1850-1903)”. *Boletín de Historia y Antigüedades* 851 (Bogotá, 2010).

³⁸ Carlos Eduardo Nieto. 2011. “El ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país”. *Revista Apuntes* 24 (1): 62-75. Bogotá, junio.

³⁹ Alfredo Ortega, *Ferrocarriles de Colombia, resumen histórico*. Vol. 26 (Bogotá: Imprenta Nacional, 1923).

⁴⁰ Belisario Betancur y Conrado Zuluaga Osorio, *El tren y sus gentes* (Colombia: El Navegante, 1995).

⁴¹ Godard, “Las ciudades andinas”, 231.

⁴² Serge Allou et al., *El espacio urbano en el Ecuador: Red urbana, Región y Crecimiento* (Quito: Centro Ecuatoriano de Investigación Geográfica, 1987), 10.

⁴³ *Ibíd.*, 9.

Dos acepciones que operaremos con indicadores empíricos como planos, descripciones de viajeros sobre puentes, caminos y tradiciones religiosas culturales, y rentas departamentales.

El segundo concepto es el de paisaje cultural, trabajado por Germán Ferro como un hecho social y un palimpsesto. El sentido de hecho social lo toma de Emile Durkheim, desde donde propone que el paisaje lo constituyen los modos de actuar, pensar y sentir que se imponen al individuo y que ocurren por fuera de él y por consiguiente, preceden a su existencia.⁴⁴ Seguidamente, el sentido de palimpsesto lo adquiere de Milton Santos y es la forma en que el paisaje llega hasta nosotros, es decir, como una acumulación de tiempos (lentos y rápidos) diversos superpuestos que cohabitan en el mismo momento histórico.⁴⁵ Esta acepción emerge de la materialidad del espacio, que es la suma del pasado y del presente. Solo que la materialidad está compuesta por objetos que crean las sociedades e imponen un tiempo a los individuos. Estos objetos pasan a conformar el lugar, a darle cara al lugar, a unir el espacio y el tiempo. Así que cada rostro del tiempo está conformado por objetos que imponen unos ritmos rápidos o lentos a los sujetos urbanos.⁴⁶ Estos rostros que configuran el paisaje los encontramos en los objetos que dibuja el viajero André, en los planos de la ciudad de Popayán, en los mapas sobre el Ferrocarril del Pacífico, en los documentos administrativos y en las memorias de los actores sociales.

El tercer concepto es el de haz de relaciones sociales; propuesto por Germán Mejía para definir que el urbanismo es mucho más que la morfología de la ciudad, porque lo encarnan las decisiones que las hegemonías toman para convertir el espacio construido en uno singular y adecuado a ellas.⁴⁷ Ayudándonos a comprender que las transformaciones urbanas son hegemónicas en tanto que se operan desde arriba, por determinados actores sociales, que hacen que la ciudad sea socialmente posible.

Otro matiz del haz de relaciones es que es cambiante, porque mezcla diferentes temporalidades: la temporalidad del haz de relaciones que produce una ciudad y la del producto físico que dio origen a este haz de relaciones.⁴⁸ Lo que nos pone frente a una realidad “variable” y a otra inercial:

⁴⁴ Germán Ferro Medina, “Guías de observación y valoración cultural”, *Apuntes* 22, n.º 1 (2009): 34, <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/revApuntesArq/article/view/8946/7245>.

⁴⁵ Milton Santos, “O tempo nas cidades”, *Ciência e Cultura* 54, n.º 2 (2002): 21-2, http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252002000200020.

⁴⁶ *Ibid.*, 22.

⁴⁷ Martínez y Suárez, “Repensando”, 20.

⁴⁸ Martínez y Suárez, “Repensando”, 14.

[...] una ciudad seguirá siendo la misma pues su realidad es inercial: la forma histórica que tomó el haz de relaciones sociales que la hizo posible tiende a no variar en el tiempo. Pero una variación lo suficientemente profunda en las relaciones sociales tarde o temprano se producirá, lo que ocasionará que en el mismo lugar se establezca una nueva habitabilidad, con su materialidad correspondiente, y que todo lo anterior que allí se encuentra se convierta en ruina o se refuncionalice a riesgo de desaparecer.⁴⁹

Popayán como producto físico ostenta una realidad inercial, que Mejía denomina ciudad construida, procurada por ejemplo por la jurisdicción que proviene de los requerimientos de la polis sobre el espacio.⁵⁰ Mientras que cuando las carreteras y los rieles arruinan a los arrieros, se da una nueva habitabilidad del espacio, en el que los rieles y las carreteras conviven con las formas que quedan de la arriería.

El cuarto concepto es el de corema, que para Jean-Paul Deler es un modelo espacial fundamental que permite: “[...] poner de relieve las tendencias de mayor trascendencia en la evolución del espacio y componer un modelo teórico revelador de su organización”⁵¹. El análisis del espacio desde esta geografía coremática empieza cuando se asimila el espacio a una figura geométrica simple como el círculo, representando la envoltura o delimitación que define el espacio metropolitano y lo diferencia de su entorno. El espacio se vuelve así abstracto porque representa procesos que se expresan mediante estructuras modelizadas, en las que aparecen las situaciones y no los objetos reales.⁵² Por ejemplo, la estructuración del espacio en niveles diferentes y subordinados puede reproducir un modelo de jerarquía como las redes urbanas y se hace empleando símbolos como la línea que va a ser un elemento de relación, contacto o separación (simétrica o disimétrica).⁵³ Este concepto hace parte de una nueva corriente teórica-metodológica propuesta oficialmente por Roger Brunet en 1980.⁵⁴ En general, este aporte nos ayuda a proponer un corema de jerarquía, a partir de un plano en el que Diego Castrillón zonifica a Popayán de 1780 a 1810.

El quinto concepto es el de jerarquización urbana y está ligado al concepto de *civitas* que plantea Germán Mejía. La *civitas* es una realidad que alude a los grupos humanos que viven congregados en el espacio como una comunidad de vecinos, pero después, cuando el Estado logra imponer su institucionalidad sobre la ciudad, la noción

⁴⁹ *Ibíd.*, 21.

⁵⁰ *Ibíd.*, 18-9, 21.

⁵¹ Jean-Paul Deler, “Ciudades Andinas: viejos y nuevos modelos”, en *Ciudades de los Andes. Visión histórica y contemporánea*. Compilador Eduardo Kingman Garcés (Quito, EC: Institut Français d’Études Andines, 1992), 72: 361.

⁵² *Ibíd.*, 361-2.

⁵³ Jacobo García Álvarez, “La coremática y la nueva geografía regional”, *Éria* 45 (1998): 10.

⁵⁴ *Ibíd.*, 7.

de vecino cambia a la de ciudadano, por lo tanto la *civitas* refiere también a los grupos humanos que viven congregados en el espacio como una comunidad de ciudadanos.⁵⁵ Cabe aclarar que esta imposición de la institucionalidad del Estado se expresa como centralismo, mientras que lo contrario se manifiesta como federalismo o autonomía municipal.

Recordemos que el concepto de *civitas* se remonta al siglo VI cuando San Isidoro de Sevilla etimológicamente hace la diferencia entre *urbs* y *civitas*:

Civitas es una muchedumbre de personas unidas por vínculos de ciudad, y recibe ese nombre por sus ciudadanos (*cives*), es decir, por los miembros mismos de la urbe [porque conserva y encierra la vida de mucha gente]. Con el nombre de urbe (*urbs*) se designa la fábrica material de la ciudad, en tanto que *civitas* hace referencia, no a sus piedras, sino a sus habitantes.⁵⁶

Sin embargo, esta diferencia es planteada por el geógrafo Horacio Capel como una relación:

Tenemos necesidad de pensar e imaginar la ciudad en su conjunto, de manera integrada, teniendo en cuenta todas las dimensiones que hay en la ciudad y a las que hemos aludido, es decir, su carácter de *urbs*, de *civitas*, de *polis*. Eso es lo que falta, urbanización, ciudadanía y política. La construcción de una ciudad mejor no es solo urbanismo (la construcción de un entorno habitable), es también civismo (espacios públicos, educación, escuela, solidaridad...) y política (igualdad social, democracia, participación, predominio de los intereses generales, control por la administración pública democráticamente elegida...)⁵⁷

Desde aquí, la *civitas* es “ese espacio construido que se erige en una ‘realidad social constituida por ciudadanos que viven en la ciudad’⁵⁸”, en este sentido:

Las ciudades también son los ciudadanos, y el uso que éstos hacen del espacio construido. Los habitantes no se distribuyen homogéneamente sobre el espacio urbano. Hay diferencias socioespaciales, que van desde los cambios de densidad, en una escala que se extiende desde espacios muy densos a otros con viviendas unifamiliares y baja densidad, a la misma heterogeneidad social del espacio, desde los barrios de los ricos a los de los pobres, cada uno con sus características diferenciadas.⁵⁹

Esta perspectiva de relacionamiento es retomada por Mejía, donde la *civitas* como construcción social es generada por grupos que están sectorizados, zonificados o jerarquizados socialmente en el espacio físico de la ciudad, aunque paradójicamente

⁵⁵ Martínez y Suárez, “Repensando”, 16, 20.

⁵⁶ San Isidoro de Sevilla, *Etimologías* (Madrid: Biblioteca de Autores Cristianos, 2004), 1058.

⁵⁷ Horacio Capel, “A modo de introducción: Los problemas de las ciudades. *Urbs, Civitas y Polis*”, en *Ciudades, Arquitectura y espacio urbano*, coord. Horacio Capel (España: Instituto Cajamar, 2003), 18.

⁵⁸ *Ibíd.*, 10.

⁵⁹ *Ibíd.*, 12.

algunos no tengan su área formalmente delimitada, como veremos ocurre con las seis Parcialidades del municipio de Popayán en 1921, pese a existir con antelación leyes para definir el área de población.

Fuentes y metodología

El enfoque de este trabajo es la historia social urbana porque se estudia a Popayán como un lugar en el que se concentran y se desenvuelven las relaciones sociales mediante los siguientes contenidos: la localidad y la región articulada a otras regiones, dejando ver un desequilibrio de jerarquías; los actores sociales estableciendo desde abajo relaciones de trabajo y sujeción con las élites de la ciudad; la ubicación socio espacial de los actores urbanos dentro y fuera de la traza urbana; las relaciones que establecen algunos actores entre la ciudad y el campo; la identificación de los impulsores del ferrocarril; y qué pasa con los sectores sociales y el consumo.

Las fuentes primarias empleadas fueron periódicos, revistas, informes y textos de memorias de algunos actores locales y extranjeros. Entre los periódicos consultados en el Centro de investigaciones históricas José María Arboleda Llorente están: Anales del Distrito (17 de julio de 1909, 16 de febrero de 1913, 4 de febrero de 1914, 20 de noviembre y 18 de diciembre de 1915, 15 de febrero, 12 de octubre y 29 de septiembre de 1916, 8 de noviembre de 1917, 22 de junio y 4 de julio de 1918 y 19 de octubre de 1919); La Sanción (19 de enero de 1916, 8 de diciembre de 1916, 13 y 23 de febrero de 1917); Satanás (11 de octubre de 1936); El Cometa (21 de enero de 1912 y 11 de octubre de 1913); Opiniones (7 de febrero de 1912, 10 de noviembre de 1912, 27 de noviembre de 1912, 17 de enero de 1913, 1 de mayo de 1913 y 31 de octubre de 1913); El Trabajo (n.º 1217, abril 1929); La Unión Conservadora (n.º. 419, septiembre 1926) y El Cometa (21 de enero de 1912 y 11 de octubre de 1913).

En el Archivo de la Gobernación del Cauca se consultaron: Registro Oficial (n.º 878, 94-6, 920); Informe de la Comisión del Senado que estudió para segundo debate el contrato de 6 de septiembre de 1912; Informe del Gobernador del Cauca a la Asamblea Departamental 1938; Informe del señor Ingeniero - Interventor del Ferrocarril del Cauca 1904; Informe que el Secretario de Hacienda rinde al señor Gobernador del Departamento del Cauca 1915; Informe reglamentario de los talleres durante el año de 1925 y Reglamento del Ferrocarril del Pacífico 1927.

De la Biblioteca Luis Ángel Arango: Informe de la Comisión que estudió en proyecto de ley por la cual se dispone la reconstrucción de una sección del Ferrocarril

del Pacífico 1914 e Historia contemporánea de Colombia (1919). De la hemeroteca de la Biblioteca El Carmen de la Universidad del Cauca: Revista Popayán (n.º 132 1926).

Algunas fuentes permiten que las contrastemos por ser peticiones y respuestas de dos sectores de la ciudad; planteando las relaciones disímiles que sobre el ferrocarril establecen los subalternos y el sector administrativo. Fuentes como estas las interrogamos desde el haz de relaciones (concepto propuesto por Germán Mejía) que se da entre diferentes sectores para construir el espacio como producto físico y social. En otros documentos encontramos que el Consejo municipal reconoce la labor a gobernadores y alcaldes por el mejoramiento material de la ciudad en el siglo XIX, una realidad empírica que precede en el tiempo al concepto de hacedor de ciudad, que sucede en el siglo XX con los gobiernos autocráticos y que es afín a la planeación y ejecución de Ferrocarril del Pacífico.

Los criterios de inclusión y exclusión para de selección de las fuentes primarias y secundarias de este estudio se realizó teniendo en cuenta los siguientes elementos: tema, brecha temporal planteada, y eventualmente, indagamos en otras temporalidades que contribuyeron a mostrar cambios en las transformaciones urbanas o para indicar la “permanencia” de ciertos elementos en la ciudad. Seleccionamos material científico de acceso abierto para ser descargado y visible para ser analizado (material impreso y digital), que fuera legible y estuviera completo. Consecuentemente, los criterios de exclusión fueron: material científico incompleto o en mal estado, material científico que no abordara de manera directa la temática establecida en esta investigación.

Los interrogantes que estuvieron inmersos en la búsqueda de las fuentes fueron: ¿Cómo estuvo la región del Cauca articulada a otras regiones antes y después de la llegada del ferrocarril a Popayán?, ¿Cómo fueron y qué cambios experimentaron las dinámicas urbanas en relación con el campo?, ¿Cuál y cómo fue la ubicación social de los actores sociales en Popayán?, ¿Quiénes impulsaron el proyecto del ferrocarril? y ¿Cómo lo hicieron?, con la implantación del ferrocarril ¿Qué cambió en relación con la nueva ubicación de los actores sociales?, ¿Qué pasa con las élites?, ¿Qué pasa con las clases medias y populares?, ¿Cuáles fueron los cambios en el consumo?, ¿Qué es lo que Popayán más consumía para la época? y ¿Qué tiene que ver esto con la modernidad?

Dado que lo urbano en Popayán ocurre en correlación con lo rural, el gobierno central, municipal y departamental, los contratistas, bienes y productos nacionales y extranjeros, su dinámica produce encuentros y desencuentros por los intereses sectorizados que establece la ciudad como negocio. En este sentido, lo urbano es

desentrañable en el haz de relaciones sociales que los actores tejen, a propósito por ejemplo de la explotación de los chircales, que a un sector por solicitar la extracción de greda sin ofrecer un arriendo lo convierte en pobre y a la gobernación porque puede arrendar,⁶⁰ en deseable; este poder adquisitivo de los sectores sociales, los sitúa a ojos del Consejo municipal en la era preindustrial o en camino de la industrialización. Como vemos éste haz de relaciones sociales es cambiante por los intereses que persiguen los actores, pero al tiempo desentraña dos temporalidades. El haz de relaciones es por esto un recurso heurístico que nos ayudará a interrogar las fuentes y que nos pondrá en el punto neurálgico de lo urbano como espacio social producido por humanos.⁶¹

Al respecto, Eduardo Kingman nos presenta un trasfondo metodológico que nos interesa retomar como entrada al análisis de las fuentes, en tanto que nos permite abordar las prácticas sociales sujetas ya no a la localidad, sino a juegos de fuerza que en ella se establece; dado que las prácticas sociales funcionan como un sistema de redes con ubicaciones múltiples.⁶² Estas prácticas sociales, nos ayudarán a desentrañar los juegos de fuerzas locales, regionales y estatales que intervienen en la configuración de las transformaciones urbanas v. gr., antes y durante la planeación y ejecución de la llegada del Ferrocarril del Pacífico a Popayán. Asimismo, contribuirá a dilucidar lo urbano en la ciudad y en el campo, de igual forma que en lugares centrales como periféricos.

Además, Germán Colmenares por su parte, nos hace un aporte metodológico para abordar nuestras fuentes, que es: la reducción descriptiva de todas las posibles determinaciones de una realidad, que se da por el cerco permanente que hacemos a algunos problemas esenciales⁶³, en torno a las transformaciones urbanas antes y después del Ferrocarril en Popayán.

Por otra parte y dado que los actores sociales, las empresas y las instituciones tienen un dominio heterogéneo del tiempo en la ciudad,⁶⁴ ocasionalmente y en aras de esclarecer determinado lado del paisaje cultural, nos permitiremos hacer algunos tránsitos temporales porque así como lo hace Germán Ferro, consideramos junto con Milton Santos que el paisaje urbano es un palimpsesto, es decir, la acumulación de tiempos desiguales:

⁶⁰

⁶¹ Martínez y Suárez, "Repensando", 14

⁶² Eduardo Kingman Garcés, *Historia social urbana. Espacios y flujos* (Quito: Flacso, sede Ecuador y Ministerio de Cultura del Ecuador, 2009), 12.

⁶³ Colmenares, "Historia económica", 15.

⁶⁴ Santos, "O tempo", 22.

[...] estas técnicas que nos proporcionan periodizaciones, nos permiten reconstruir como aquel palimpsesto, que es el paisaje, la acumulación de tiempos desiguales, que es el paisaje urbano, como él llega hasta nosotros, y también nos permite transitar de tiempos yuxtapuestos a tiempos superpuestos. Si consideramos la historia del espacio y el tiempo a lo largo de la Historia, veremos que se trata del paso de momentos que se propusieron como yuxtapuestos, es decir, en los que cada sociedad creó su tiempo mediante sus técnicas, su espacio, las relaciones sociales que elaboró, el lenguaje que creó conjuntamente, a tiempos que ya no están yuxtapuestos, sino superpuestos. [...] ⁶⁵

Esto significa que “paralelamente a un tiempo que es sucesión, existe un tiempo dentro del tiempo, un tiempo contenido dentro del tiempo, un tiempo regido, sí, por el espacio”⁶⁶. El tiempo como sucesión es el yuxtapuesto y el tiempo dentro de otro tiempo es el tiempo superpuesto. Ambos se conectan a la pregunta central porque la transformación urbana de Popayán antes del ferrocarril se puede rastrear a grosso modo desde el puente de Piendamó por el que pasa André y donde él percibe el comienzo de la vida urbana, pasando por diferentes momentos y desde un vértice que no narra el viajero pero que está ahí, que es el cobro de pasaje a quienes pasen con ganado o con mercancías extranjeras por el puente. Dado que esta actividad pasa a integrar las rentas departamentales y que para 1918 la Asamblea Departamental propone destinarlas a comprar acciones de la obra del ferrocarril para garantizar su realización. Por otra parte, el ferrocarril se construye sobre puentes y caminos ya existentes en otros tiempos y que se adecuan a la necesidad de instalar el ferrocarril.

Este estudio se realizará en dos capítulos: en el primero titulado “Popayán antes del Ferrocarril del Pacífico”, se abordarán algunos antecedentes relevantes comprendidos entre el siglo XVI al XVIII, considerando de acuerdo con Germán Mejía Pavony, que la ciudad construida tiene la capacidad de permanecer en el tiempo y hacerlo sin impedir el cambio. Existe en este concepto, una suerte de larga duración que se introduce analíticamente en los estudios urbanos, para cruzar elementos, contrastarlos e interrogarlos en el decurso de las investigaciones. Este capítulo se divide en tres partes: “La región articulada a otras regiones”, en donde a partir de viajeros como Edouard André, describiremos el paisaje urbano de Popayán post independencia y evidenciaremos las articulaciones regionales y locales que guarda la ciudad; “Cómo son y qué cambios experimentan las dinámicas urbanas en relación con el campo”; donde se consideraran aspectos del campo y la ciudad a través de Germán Mejía Pavony y Eduardo Kingman, así como también las memorias que relata el payanés Gustavo

⁶⁵ *Ibíd.*, 21; la traducción es propia.

⁶⁶ *Ibíd.*, 22.

Arboleda; y “La ubicación socioespacial de los actores” como élites, comerciantes, sectores populares e indígenas en el que acudiremos a ilustrar a través de planos y mapas, el cambio morfológico de Popayán.

El segundo capítulo titulado “El proyecto del Ferrocarril del Pacífico”, contendrá tres partes: “¿Quiénes impulsan el proyecto del Ferrocarril del Pacífico? y ¿Cómo lo hacen?”; “La implantación del ferrocarril”, donde trataremos de responder a los interrogantes ¿Qué cambia en relación con la nueva ubicación urbana de los actores? ¿Qué pasa con las élites? y ¿Qué pasa con los sectores de clases medias y populares?; “Los cambios en el consumo de bienes y productos”, respondiendo a la pregunta ¿Qué es lo que Popayán consume y que tiene que ver con la modernidad?”. En este capítulo se revisarán los informes de gobierno, documentos del Ministerio de obras públicas y de Fomento, e informes de la compañía del Ferrocarril del Pacífico, planos y pautas comerciales de algunos periódicos, semanarios e interdiarios que circulaban para la época en Popayán.

Este trabajo contribuye a la historia urbana de Popayán, asumiendo las transformaciones del espacio como un proceso que se configura mediante ciertas dinámicas movilizadas por la construcción y llegada del Ferrocarril del Pacífico, el cual opera como un dispositivo de progreso que promueve la migración, el crecimiento de la ciudad y nuevas políticas administrativas para el ordenamiento, control y modernización práctica de la misma. Las transformaciones urbanas como procesos desandados por elementos tecnológicos como los ferrocarriles, han sido estudiados por investigadores de la historia, en varias partes de América Latina; no obstante, en la ciudad de Popayán este estudio hace parte de un trabajo académico con una entrada local e histórica -desde el ferrocarril-, al tema de la modernización urbana, en términos de espacio.

Esta investigación sobre las transformaciones urbanas de Popayán a propósito de la construcción y llegada del Ferrocarril del Pacífico entre 1915 y 1930, permite tener como alcance conocer desde la microrregión del Cauca la construcción social del espacio a través de fuentes cartográficas, hemerográficas, de relatos de viajeros que contribuyeron a desglosar diversos rostros del paisaje urbano que se encuentran yuxtapuestos y superpuestos en documentos municipales y departamentales, de la identificación de los actores hegemónicos y subalternos que hacen posible el haz de relaciones sociales. Este es un aporte al estudio de ferrocarriles y ciudades andinas, que se hace a partir de una reducción de escala y la dimensión social-urbana que desarrolla.

Capítulo primero

Popayán antes del Ferrocarril del Pacífico

Este trabajo tiene por objetivo analizar cómo la construcción y llegada del Ferrocarril del Pacífico produjo las transformaciones urbanas en Popayán entre 1915 a 1930. Estos cambios se van a ver reflejados en tres aspectos: a) el crecimiento de la ciudad ilustrada a través de planos de 1537 a 1945; b) la articulación de la región a otras regiones más prosperas del suroccidente colombiano y c) la mudanza y las dinámicas del campo respecto a la ubicación socio espacial de los actores y sus características alrededor del Ferrocarril del Pacífico. En otras palabras, trataremos de ahondar sobre cómo se articuló la región del Cauca a otras regiones, cuáles fueron las dinámicas urbanas en relación al campo y los juegos de poder que se tejen en las relaciones laborales y de servicios que prestan y solicitan los actores sociales.

1. La región articulada a otras regiones

Después de la Independencia de Colombia entre 1855 y 1860 el viajero francés Edouard André menciona que se conformaron en el territorio nueve confederaciones: dos marítimas sobre el Atlántico y el Pacífico: Panamá y Cauca; dos marítimas sobre el Atlántico: Bolívar y Magdalena; tres mediterráneas Santander, Boyacá y Cundinamarca; y dos en el centro: Antioquia y Tolima, con su respectiva población (ver Tabla 1).⁶⁷

Tabla 1
Confederaciones entre 1855 y 1860

Estados	Capitales	Población relacionada
Panamá	Panamá	133.000
Cauca	Popayán	500.000
Bolívar	Cartagena	230.000
Magdalena	Santa Marta	85.000
Santander	Socorro	468.000
Boyacá	Tunja	530.000
Cundinamarca	Bogotá	440.000
Antioquia	Medellín	369.000
Tolima	Ibagué	300.000

Fuente: Winner et al.

Elaboración: Edouard André.

⁶⁷ Carlos Wiener et al., *América Pintoresca. Descripción de Viajes al Nuevo Continente* (Barcelona: Montaner y Simon Editores, 1884), 502.

Para 1876 la vida urbana comenzaba en la región desde Piendamó⁶⁸, pasando el río Piendamó a través de un puente sólido donde se observaba la apuesta vertiente hasta el río Cajibío (1789 m) y el Cofre a igual altura. Estos valles separados por vertientes cubiertas de vegetación espesa, dejaban ver al noroccidente del Cauca en el resguardo de Pitayó el crecimiento de quinina [*sic.* Seguramente por quina], descendiendo hacia el sur, el río Cofre se unía con el río Miraflores y recibía el nombre de Palacé, que desembocaba en el río Cauca. Los conquistadores flanquearon el camino empinado y escarpado que separaba al río Palacé del valle de Pubenza, imposible para el tránsito de carga pesada. Rodeada la ciudad de montañas se observaba a lo lejos, varias casas e iglesias de blanco. Además, al noroccidente se veía el río Cauca con la extensión un poco mayor a la de un riachuelo, del que se desplegaban las vertientes de Puracé que confluían en el río del Molino hacia el oeste, cerca de Julumito (ver Figura 1).



Figura 1. Llegada a Popayán y Casas a la entrada⁶⁹, 1876. Grabado de Edouard Riou, con base en un croquis del viajero francés Edouard André.

Estas informaciones de André nos permiten ir de la ubicación de una Confederación como la del Cauca, que está sobre el Atlántico y sobre el Pacífico, a conocer que este territorio tiene una población de 500.000 habitantes; la segunda después de Boyacá, que la supera por 30.000 habitantes. Seguidamente, nos dejan identificar la relación que tiene Piendamó, Cajibío, Pitayó y Palacé; y es que son regiones del norte del Cauca, que están separadas por valles y vertientes. De tal suerte que sus descripciones nos llevan a comprender que estamos ante lo que Germán Ferro denomina, paisaje cultural:

Entendemos el paisaje cultural como una construcción conceptual intermedia entre el paisaje construido por la mirada y el territorio apropiado por los símbolos y significados de cada sociedad. Es la transición entre el paisaje del viajero y el territorio habitado del nativo. A medida que vamos recorriendo el paisaje vamos entrando al territorio.

⁶⁸ El valle de Piendamó tiene forma ondulada y esta forma sinuosa se extiende hasta Popayán. En Escobar, *“Los ferrocarriles”*, 12.

⁶⁹ Eduardo Acevedo Latorre, dir., *Geografía pintoresca de Colombia. La Nueva Granada vista por dos viajeros franceses del siglo XIX Charles Saffray - Edouard André* (Bogotá: Litografía Arco, 1968), 163.

Pasamos de la unidad y homogeneidad paisajística a la complejidad y diversidad del territorio.⁷⁰

Esta perspectiva del paisaje construida por la mirada de André, donde las regiones del norte se articulan a las del sur por puentes y caminos, nos introduce en la idea de territorio como unidad y homogeneidad paisajística del norte del Cauca porque la complejidad y diversidad del espacio que éste transita se da en su devenir como hecho social. En este sentido, Germán Ferro expresa que el paisaje cultural:

[...] es entendido como hecho social a la manera de Durkheim: ‘modos de actuar, pensar y sentir externos al individuo, y que posee un poder de coerción en virtud del cual se impone a él...’ De modo que el paisaje cultural como hecho social existe con anterioridad al nacimiento de los individuos en determinada sociedad; es exterior a ellos, patrimonio colectivo porque hace parte de la cultura de la sociedad y coercitivo porque los individuos se educan conforme a las normas y reglas de él desde el momento de nacer.⁷¹

Así el puente de Piendamó por el que el viajero pasa en el siglo XIX, se construye a finales del siglo XVIII por los Propios de la ciudad de Popayán.⁷² Y antes de la transformación político-administrativa de 1905,⁷³ que dividió la República en Departamentos, el puente pasa a ser un bien del Distrito, según Acuerdo número 7º de 30 de noviembre de 1887, el cual dice: “Son bienes del Distrito [...] El puente sobre el río Piendamó en la vía que conduce al Valle del Cauca”⁷⁴. Este acuerdo que sigue vigente para 1917, autoriza al Municipio a cobrar el pontazgo por una bestia que pase por el puente del río, así:

Por el pasaje de una bestia cargada por el puente del río Piendamó, perteneciente al Municipio, diez centavos. Por el pasaje de una bestia sola o que sirva de cabalgadura, cinco centavos. Por el pasaje de cada cabeza de ganado mayor macho y cebudo, veinte centavos. Por el pasaje de cada vaca o de cada buey o toro flaco, diez centavos. Por el pasaje de una cría pequeña de una vaca, cinco centavos.⁷⁵

⁷⁰ Ferro Medina, “Guías”, 34.

⁷¹ *Ibíd.*, 34.

⁷² Comprobantes de las cuentas de Propios de la ciudad de Popayán, 29 de octubre de 1800, Folio 8, Fondo Cabildo 1537-1800. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

⁷³ “La ley número 65 de 1909 restableció la división territorial que existía en 1905 y la Asamblea Nacional de 1910 conservó la indicada organización departamental”, En Francisco E. Diago, “Eposición” [*sic*, seguramente por ‘exposición’], *Anales del Distrito*, 29 de septiembre de 1916, 443, Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

⁷⁴ Antonio M. Tafurt C., “Acuerdo número 7º”, *Anales del Distrito*, 8 de noviembre de 1917, 202-3, Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

⁷⁵ *Ibíd.*, 204.

Estos derechos de pasaje muestran que el puente ha sido apropiado económicamente por el Consejo Municipal; es el significado que le ha dado el lado administrativo de la sociedad payanesa, por ende, podemos decir con Ferro que el territorio ha sido apropiado por los significados. En ese sentido, el Consejo precisa nombrar un Celador para que haga el recaudo, quien tendrá un sueldo fijo y otro eventual, según el Artículo 42:

Los derechos de pasaje por el puente construido sobre el río Piendamó, cuando no se hayan dado en arrendamiento, los recaudará un celador nombrado también por el Concejo. Este celador tendrá un sueldo fijo de diez pesos, y uno eventual del ocho por ciento, calculado sobre las cantidades que recaude.⁷⁶

No obstante, en el Artículo 96 el Consejo Municipal pauta unas conductas idóneas para este Celador:

El Celador de los derechos de pontazgo no impedirá que se haga uso de los vados para el pasaje del río Piendamó, ni dañará ni hará dañar los pasos para forzar a los transeúntes a pagar el impuesto o a poner en peligro sus animales.⁷⁷

De esta manera, el puente es un patrimonio colectivo, en tanto que hace parte de la cultura de la sociedad caucana porque como vimos anteriormente, ha transitado desde finales del siglo XVIII, el siglo XIX y casi dos décadas del siglo XX. Pero también es coercitivo porque hay unas normas y unas reglas para cruzarlo y para ejercer el cargo de Celador. En este último sentido, en los artículos 43, 52 y 58, previendo los descuidos, abusos y fraudes (contra la renta, contrabando) que pueda cometer este empleado, las autoridades municipales manifiestan que le darán una multa (de cincuenta u ochenta pesos) o un castigo pronto y eficaz, porque estos actos tienen un carácter de gravedad y malicia en el ejercicio de su cargo.⁷⁸ Entonces, hay en el Consejo Municipal un modo de actuar externo al del individuo y que posee un poder de coerción sobre André y el Celador, circunscrito cada dominio a las dinámicas propias de su tiempo. Esta es una muestra pequeña de la complejidad y diversidad del territorio, del paisaje cultural como hecho social, que existe antes del individuo y en el caso de André, después de él.

Concordamos con Ferro en que:

El paisaje cultural es tradicionalmente hegemónico, producido en la mediana y larga duración. Sin embargo, el paisaje cultural no es inamovible; su carácter histórico y dinámico lo hace susceptible de transformarse y eventualmente de manera radical por

⁷⁶ *Ibíd.*, 207-8.

⁷⁷ *Ibíd.*, 213.

⁷⁸ *Ibíd.*, 207.

los grupos humanos que lo habitan dado su permanente ejercicio de resignificación y apropiación mediante la construcción de nuevos territorios –unidades mínimas de producción de paisaje–. Los territorios tienen la potencia de cambiar y modificar el paisaje cultural mediante la presencia de nuevos actores sociales o nuevas prácticas contra o antihegemónicas.⁷⁹

Por ejemplo, en 1918 el pontazgo se transforma, porque sube a un peso y pagan pasaje las mercancías extranjeras que entran al Distrito:

Un peso (\$ 1) por cada carga de mercancías extranjeras que se introdujeran al Distrito, con excepción de la carga de propiedad de la Nación, los Departamentos o los Municipios y de la que goza de exención conforme al Acuerdo número 6 de 3 de abril de 1918.⁸⁰

Estamos entonces frente a una nueva resignificación económica pautada por el Consejo Municipal y que deben apropiar quienes transiten con productos extranjeros por el puente. Podemos inferir que esta modificación sucede por un carácter histórico y dinámico en el que el país desde la Gran Guerra incrementa la importación de mercancías y productos extranjeros. No obstante, encontramos que la Asamblea Departamental ratifica en ese mismo año una práctica económica antihegemónica a favor de la producción de trigo en el Cauca, al rechazar la petición que hace la Cámara de Comercio de Cali de no cobrar el flete ferroviario a productos extranjeros como el trigo:

Dígase al Ministro de Obras Públicas que la Asamblea en guarda de los intereses del Cauca, se permite significarle muy respetuosamente que la medida solicitada por la Cámara de Comercio de Cali para que se rebaje el flete ferroviario que actualmente pagan los trigos que vienen del exterior, perjudicaría la producción de este grano en los Departamentos no atravesados por el Ferrocarril, como este del Cauca, en el que dicha industria va tomando gran incremento, y que en cambio estima que la rebaja debe más bien referirse a la introducción de máquinas agrícolas.⁸¹

En esta situación, la Asamblea Departamental es un nuevo actor social con nuevas prácticas antihegemónicas porque la comisión conformada por los diputados Angulo y Muñoz O. para estudiar el memorial que presenta Rafael Concha,⁸² decide adoptar una política proteccionista con la industria departamental del trigo. Mientras que la Cámara de Comercio de Cali es un actor social con prácticas hegemónicas. Estas

⁷⁹ Ferro Medina, “Guías”, 34.

⁸⁰ Antonio M. Tafurt C., “Pontazgo”, *Anales de la Asamblea*, 5 de febrero de 1918, 245-6, Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

⁸¹ José Antonio Arroyo, “Sesión del día 15 de mayo de 1918”, *Anales de la Asamblea*, 4 de julio de 1918, 156, Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

⁸² *Ibíd.*, 156.

medidas tomadas tanto por el Consejo Municipal como por la Asamblea Departamental contribuyen a establecer un nuevo paisaje cultural, que indica su potencia de cambio. Además, podemos percibir que la materialidad y los actores sociales le imprimen una velocidad de desarrollo a las dos ciudades. Es decir, el ferrocarril le imprime a Cali un ritmo de desarrollo más veloz, mientras que el desarrollo de la industria del trigo le imprime al Cauca un ritmo de desarrollo más lento:

La ciudad es el escenario de los más diversos actores: hombres, empresas instituciones que en ella trabajan conjuntamente. Algunos se mueven según tiempos rápidos, otros, según tiempos lentos, de tal manera que la materialidad que puede parecer tener un solo indicio, en realidad no lo tiene, porque esa materialidad es atravesada por estos actores, por estas personas, según los tiempos, que son lentos o rápidos. La economía pobre funciona donde las velocidades son lentas. Quien necesita velocidades rápidas es la economía hegemónica.⁸³

Lo que significa que la materialidad del ferrocarril y la de la industria del trigo no tienen solo un indicio, sino varios porque están atravesadas por los actores municipales, departamentales o instituciones internas y externas, que tienen controles dispares del tiempo. La ciudad se trata entonces, de la vida material y de la vida social, así como también de las decisiones político-administrativas de los diputados que la Asamblea comisiona para estudiar peticiones como las solicitadas al Departamento, y es esa relación, la que apertura la interpretación a los contextos sucesivos o yuxtapuestos y que desbordan las localidades. Así, podemos ver una vez más, un escenario diverso, un territorio en el que “[...] el espacio aparece como coordinador de esas diversas organizaciones del tiempo, lo que permite, por consiguiente, en este espacio tan diverso, estas temporalidades que cohabitan en el mismo momento histórico.”⁸⁴ Un aporte fundamental porque devela que “Nosotros, los hombres, no tenemos el mismo control del tiempo en la ciudad”⁸⁵, por lo tanto el paisaje no solo no es homogéneo, sino que está constituido por capas de tiempo que tienen diferentes velocidades, que marcan el ritmo de desarrollo de las regiones.

Una relación similar se despliega cuando en 1917 el contratista Ignacio Muñoz C. ofrece a la Gobernación realizar la obra del Ferrocarril del Cauca, de Guachinte a Popayán. En 1918 y después de varios debates, los diputados de la Asamblea Departamental proponen destinar esta renta del puente de Piendamó –tratada en los

⁸³ Santos, “O tempo”, 22; la traducción es propia.

⁸⁴ *Ibíd.*, 22; la traducción es propia.

⁸⁵ *Ibíd.*, 22; la traducción es propia.

Esta estructura de rentas está localizada y es específica; localizada, porque se da en el Departamento del Cauca, específica, porque relaciona cada una de las actividades por las que el Departamento del Cauca percibió ganancias y el valor que recaudó en el año anterior por cada una de ellas. La actividad que más renta generó fue la de Licores con un 51,5%, le sigue la de Degüello con un 20,6% y la de Tabaco con un 19,5%. Solo estas tres actividades representan un poco más del 90% del total de las rentas del año 1917. Las rentas de puentes, galpones, barcas, imprenta del departamento y demás, hacen parte del menos de 10% restante. Esta estructura de rentas, ayuda a organizar el espacio y a configurar la realidad social caucana alrededor de la obra del ferrocarril, pero no lo hace sola, sino junto a otras estructuras como la demográfica, de clases, de consumo, entre otras. A ese respecto, Santos dice:

La estructura espacial sería exactamente: la combinación localizada de una estructura demográfica específica, de una estructura de clases específica, de una estructura de rentas específica, de una estructura de consumo específica, etc.; y de una organización también específica de las técnicas que están en la base de las relaciones entre las estructuras específicas y los recursos. La realidad social es el resultado de la interacción de todas esas estructuras.⁸⁸

De ahí que más adelante nos dediquemos a la estructura demográfica, a la de jerarquía urbana y a la de consumo. Pero por el momento, esta estructura de rentas es en términos de Santos, una estructura compleja y no una simple,⁸⁹ porque aquí no solamente se pone en juego sus elementos socio-económicos, como formaciones históricas,⁹⁰ sino también a una estructura político-administrativa, la Asamblea Departamental, cuyos diputados comisionados para tratar el asunto del ferrocarril, estudian las posibilidades, se reúnen, y valoran las dos fórmulas propuestas en el informe que presenta la Gobernación del Cauca. Aquí, plantea participar como accionista –primera fórmula–, dado que las rentas que percibe no le permiten hacerse cargo de la obra –Segunda fórmula–. Podemos ver entonces, que el informe relaciona la estructura de rentas como objeto fabricado y también da paso a un momento de sistema de acciones deliberadas al someterlo a la Asamblea Departamental. A este respecto Santos menciona:

Consideramos el espacio como algo dinámico y unitario, que reúne materialidad y acción humana. El espacio sería el conjunto indisociable de sistemas de objetos naturales o fabricados y de sistemas de acciones, deliberadas o no. En cada época, se

⁸⁸ Milton Santos, *De la totalidad al lugar* (Barcelona: Oikos-tau, 1996), 34.

⁸⁹ *Ibíd.*, 34.

⁹⁰ *Ibíd.*, 26-7.

añaden nuevos objetos y nuevas acciones a los anteriores, y modifican el todo, tanto formal como sustancialmente.⁹¹

El sistema de acciones para decidir la preferencia por la primera de las fórmulas fue deliberado por los voceros de las provincias del Cauca, los diputados Ulloa, el Secretario de Gobierno, Lemos N., Muñoz O., Baraya y Delgado Nieto y aprobado por unanimidad. Esto último no significó que algunos de los diputados no antepusieran la política a los intereses locales y del Departamento. A continuación relacionaremos lo dicho por uno de ellos:

Hizo presente el Diputado Lemos N. que los diputados de las Provincias del Norte contribuirían con no menor entusiasmo y decisión en favor de la obra ferroviaria y que se complacía de que el diputado Ulloa y el señor Secretario de Gobierno, quienes no hacía mucho habían antepuesto la política a los intereses locales y del Departamento, volvieran ahora por éstos, posponiendo en esta vez los intereses de círculo.⁹²

Lemos N., fue nombrado Diputado de Santander (o del Norte) el 4 de febrero de 1917⁹³ y vota a favor de la obra ferroviaria, es decir, a favor de la primera fórmula en representación de los diputados del Norte. Esta Sección Norte, es la que más produce renta de Tabaco y la conforman: “Santander, La Bolsa, Caloto, Corinto, El Caño, Miranda, Tacueyó, Jambaló, Puerto Tejada, Buenosaires y Caldono”⁹⁴. Y la Asamblea, bajo la Ordenanza número 18 de 1918 del 27 de marzo –que empieza a regir el 1º de Abril–, para constreñir el fraude de ésta, ordena en su Artículo 1º:

Para celo de la Renta de Tabaco en la Sección Norte, funcionarán los Resguardos que sean necesarios para reprimir completamente el fraude. Dos de éstos, por lo menos, deberán hacer la vigilancia de a caballo, y cada Resguardo constará del número de Guardas que se estime suficiente. Será Jefe del Resguardo un Teniente y uno de los Guardas actuará como Secretario.⁹⁵

Esta medida que toma la Asamblea deja claro que la renta de Tabaco está localizada y por eso puede hacer ese despliegue de trabajadores como Tenientes, Guardas que actúan como celadores y Guardas que se desempeñan como secretarios.

⁹¹ *Ibíd.*, 131-2.

⁹² Irigorri Isaacs, “Sesión”, 26.

⁹³ José Domingo Rojas A., “Nomina de los Diputados a la Asamblea Departamental, principales y suplentes, elegidos el día 4 de febrero de 1917”, *Anales de la Asamblea*, 8 de marzo de 1918, 1, Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

⁹⁴ Miguel A. Otero Q., “Ordenanza número 30 de 1918”, *Anales de la Asamblea*, 25 de abril de 1918, 61, Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

⁹⁵ Miguel A. Otero Q., “Ordenanza número 18 de 1918”, *Anales de la Asamblea*, 6 de abril de 1918, 38, Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

También, bajo la Ordenanza número 30 de 1918, la Asamblea nombra Gerente de Rentas para cada Sección, junto a empleados como un Contador, un Tenedor de Libros, un escribiente número 1º, un escribiente número 2º, un Portero escribiente, dos Jueces de Rentas de Popayán y los Secretarios de estos.⁹⁶ Esta renta da lugar a la creación de unas actividades de servicio que generan trabajo, que hace parte del capital no intensivo propio de los circuitos inferiores. Estas localidades de la Sección Norte del Departamento del Cauca, tienen frontera o están próximas al Departamento del Valle del Cauca, que para 1918 hace parte de uno de los circuitos superiores del país por su modernización tecnológica.⁹⁷ No obstante, hay relacionamientos entre ambos circuitos, porque por ejemplo los trabajadores de los circuitos inferiores pueden vender ocasionalmente su fuerza de trabajo en circuitos más grandes, prestar servicios como agentes en circuitos inferiores con productos de circuitos más grandes o consumir productos de círculos hegemónicos.

Santander es la cabecera de este Distrito Electoral Norte y está compuesto por Santander (9.867 habitantes), Buenosaires (5733 habitantes), Caloto (8.758 habitantes), Puerto Tejada,⁹⁸ Miranda (3.286), Corinto (3.402 habitantes), Toribío (3.901 habitantes), Jambaló (3.539 habitantes) y Páez (9.063 habitantes), para un total de 47.369 habitantes⁹⁹, para cuya representatividad se eligió a tres diputados; es a dos de ellos a los que Lemos representa.

Podemos observar que en el Departamento del Cauca existe una red urbana¹⁰⁰ hacia el Norte, conformada por una cabecera y ocho localidades. Además, que la localidad de Popayán, como eje central en esta red, tiene un cambio de contenido, en tanto que deja de ser la ciudad de los notables, donde los personajes principales son sacerdotes, jueces, notarios, entre otros, y pasa a ser una ciudad económica, donde los personajes son gobernadores, alcaldes, diputados, contadores, guardas, jueces de rentas, etc.

Lemos N., también refiere un dato político, que Ulloa y el Secretario de Gobierno, habrían interpuesto la política a los intereses de la localidad y el

⁹⁶ Otero Q, "Ordenanza número 30", 61.

⁹⁷ Santos, "De la totalidad", 87-91.

⁹⁸ No aparece el número de la población por la segregación del Censo.

⁹⁹ Imprenta del Departamento, "Cuadro comparativo de la actual división electoral y de la del proyecto", *Anales de la Asamblea*, 22 de marzo de 1918, 20, Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

¹⁰⁰ Milton Santos menciona que: "La red urbana es un conjunto de aglomeraciones que producen bienes y servicios junto con una red de infraestructura de soporte y con los flujos que, a través de esos instrumentos de intercambio, circulan entre las aglomeraciones". En Santos, "De la totalidad", 157.

Departamento. No obstante, la política es para Santos una fuerza productiva, un aspecto inmaterial, una ideología,¹⁰¹ que determina la localización –como sucedió en 1913, cuando el Consejo Municipal decidió que el Ferrocarril pasara por el centro de la ciudad, pero esto lo veremos más adelante–; en este caso, solo lo indicamos como un factor que determina que la Gobernación del Cauca pueda comprar acciones de la Compañía del Ferrocarril.

El Diputado Muñoz O., elegido por el Distrito electoral de Bolívar representa a dos diputados más que fueron elegidos por las Provincias del Sur. Éstas están conformadas por nueve Distritos: Bolívar (Cabecera del Distrito, tiene 17.738 habitantes), Almaguer (10.871 habitantes), La Vega (6.626 habitantes), Santa Rosa (1.201 habitantes), El Rosal (4.835 habitantes), Mercaderes (6.496 habitantes), Patía (4.127 habitantes), la Sierra y San Sebastián¹⁰², para un total de 51.894 habitantes¹⁰³, que hacen parte de la red urbana del Sur. Muñoz dice:

[...] que era necesario asegurar las diez y ocho unidades de aduana con cualquiera de las dos fórmulas; que se inclinaba por la fórmula de la suscripción de las 150.000 acciones; que dicha obra redentora debe alejarse completamente de la política, y que no creía que al Gobierno le conviniera la segunda fórmula, ya que es generalmente aceptado que los gobiernos son malos administradores.¹⁰⁴

Esta primera propuesta de aseguramiento de las diez y ocho unidades de aduana es importante, en la medida en que las aduanas no las capta el Departamento del Cauca, sino el Gobierno Central en Bogotá, por lo que los Gerentes de la Compañía del Ferrocarril del Pacífico aducen que desde 1912 el gobierno ha venido pagando tardíamente sus obligaciones con ella.¹⁰⁵ Lo que da pie a que decir que estas unidades son una asistencia gubernamental, que beneficia directamente la adquisición de acciones, por lo que esta obra hace parte de lo que Santos denomina circuito superior, porque se hace en parte con recursos del Estado.¹⁰⁶ Estos recursos mantienen relación con el circuito inferior, porque son percibidos de las aduanas del Pacífico (Buenaventura y Tumaco), de una parte de la zona occidental del país vinculada con el trabajo del sector portuario.

¹⁰¹ Santos, “De la totalidad”, 27.

¹⁰² No aparece en el censo, pero sí en la sectorización del sur que la Asamblea Departamental establece para el cobro de rentas en esta zona del Cauca.

¹⁰³ Imprenta del Departamento, “Cuadro”, 20.

¹⁰⁴ Otero Q, “Ordenanza número 18”, 38.

¹⁰⁵ CO Biblioteca Luis Ángel Arango 1918, “*Ferrocarril del Pacífico. Solicitud de resolución de los contratos vigentes y exposición sobre liquidación de términos*”, Biblioteca Luis Ángel Arango. (Bogotá: 1918), 20-1, 64.

¹⁰⁶ Santos, “De la totalidad”, 90.

El Distrito electoral de El Tambo (u Occidente) también tiene tres representantes principales en la Asamblea Departamental y el diputado Aristides Baraya representa a dos de ellos, Nicolás Rojas y Jorge Ulloa. Este Distrito está compuesto por 5 distritos: El Tambo (Cabecera del Círculo electoral, con 13.026 habitantes), Guapí (8.830 habitantes), Timbiquí (11.867 habitantes), Zaragoza¹⁰⁷, Cajibío (7.122 habitantes),¹⁰⁸ para un total de 44.346 habitantes de la red urbana del Occidente o del Pacífico. Baraya dice:

[...] se dé la preferencia a la primera de las fórmulas, pues la larga práctica del señor Ignacio Muñoz C. en esas empresas, su espíritu de organizador y el fuerte capital de que disfruta, son una valiosa garantía para la efectividad de la obra. Que los pueblos del litoral Pacífico verían con positivo placer el que se la llevara a cabo, ya que ella sería también para ellos de grande importancia, por el progreso del Departamento.¹⁰⁹

Aquí, el Diputado sitúa a Muñoz en lo que Santos denomina circuito superior de la economía porque la dimensión de su capital es extremadamente grande y los beneficios a largo plazo también. El volumen de acciones que vende lo sitúan en el circuito inferior como mayorista e indica la dimensión de sus negocios bancarios y de la participación que éste tiene en el circuito superior.¹¹⁰

Por último, el Diputado Delgado Nieto, como vocero de la Provincia de Caldas, fue de la opinión que la primera de las dos fórmulas era la más favorable. Con él se aprobó la segunda fórmula por unanimidad.¹¹¹ Sin embargo, en el cuadro de la división electoral aparece el Distrito de Silvia dividido en siete distritos, que conforman la red urbana del Oriente: Silvia (Cabecera, con 9.977 habitantes), Inzá (5.087 habitantes), Caldonó (5.669 habitantes), Totoró (4.348 habitantes), Tunía (3.253 habitantes), Morales (3.167 habitantes) y Puracé (3.242 habitantes), para un total de 34.743 habitantes. El Distrito electoral de Popayán dividido en tres distritos, conforma la red urbana del Centro: Popayán (cabecera, 18.724 habitantes), Timbío (12.702 habitantes) y Dolores (5.659 habitantes), para un total de 37.085 habitantes.¹¹²

Con lo anterior, para 1918 el Cauca tiene cinco redes urbanas correspondientes a cinco Distritos electorales: Norte, Sur, Oriente, Occidente y Centro, con un total de 211.939 habitantes, treinta y tres distritos o localidades, de los cuales cinco son

¹⁰⁷ Este Distrito no figura con número de habitantes porque fue segregado después de la formación del censo.

¹⁰⁸ Otero Q, "Ordenanza número 30", 61.

¹⁰⁹ Otero Q, "Ordenanza número 18", 38.

¹¹⁰ Santos, "De la totalidad", 86.

¹¹¹ Irigorri Isaacs, "Sesión", 26.

¹¹² Imprenta del Departamento, "Cuadro", 20.

cabeceras distritales. Esta organización del territorio permitió el recaudo y vigilancia de rentas y a las autoridades departamentales pensar en destinar gran parte de ellas a la construcción del Ferrocarril del Pacífico. Sin embargo, también podemos ver la manera en que el territorio fue apropiado por los símbolos y los significados y el paisaje construido por la mirada. En adelante, nos referiremos al Centro del Cauca, es decir, a Popayán, que está relacionada con localidades de los cuatro puntos cardinales.

Retomando la Figura 1, según el testimonio del arquitecto Tomás Castrillón, el segundo grabado, poco fiel a la arquitectura de este lado de la ciudad, se complementa con su descripción así: “A la izquierda se aprecia, entre los árboles El Puente de la Custodia y a derecha, el galpón de paja que era el molino del capitán Agustín Arias Zambrano”¹¹³. Este paisaje cultural, encuentro e intersección de dos sistemas de representación: la del viajero-investigador y la del habitante-poblador, establecen un conocimiento que dialoga entre la observación especialista y el uso y habitación de los significados del poblador¹¹⁴.

Además, entre los valles ondulados y los caminos en ángulo agudo que conducían a Popayán y que dejan ver los grabados, se aprecia que en la ciudad y fuera de ella existe una resistencia a la línea y al ángulo recto que se imponen a la racionalidad científica del urbanismo a principios del siglo XX. En palabras de Lefebvre, el espacio que se torna desordenado *en sí* (lo visible), transgrede el análisis de las relaciones sociales implicadas en la producción y reproducción y por ende de ver tras el orden social del espacio a los beneficiados y excluidos, y las contradicciones y desigualdades que genera (la realidad).¹¹⁵ El espacio *en sí* entonces, deviene instrumento del capitalismo¹¹⁶, *valor de cambio*, donde el suelo es reducido a mercancía.¹¹⁷

¹¹³ Wiener et al., “América”, 724-5.

¹¹⁴ Ferro Medina, “Guías”, 34.

¹¹⁵ Henri Lefebvre, *La producción del espacio* (Madrid ES: Capitán Swing, 2013), 17.

¹¹⁶ El desarrollo capitalista despegó en Colombia en el siglo XX con el apoyo de las instituciones políticas y legales centralizadas; se dio al terminar la guerra civil, por un cambio estructural que transformó un país de haciendas y campesinos en otro urbano e industrial. En Salomón Kalmanovitz, *Breve historia económica de Colombia* (Bogotá: Ministerio de Cultura, Biblioteca Nacional de Colombia, 2017), 135. Por contraste, Eduardo Kingman Garcés, considera que el desarrollo del capitalismo en América Latina es “un momento de transición en el que se están formando nuevos sectores sociales, con sus propios intereses y necesidades, pero en el que, al mismo tiempo, continúan teniendo un peso significativo las antiguas relaciones de producción”. En Kingman Garcés, “La ciudad y los otros”, 47.

¹¹⁷ Lefebvre, “La producción”, 17-8.

Estas ideas capitalistas, permearon la construcción de ciudad. De hecho, a finales del siglo XIX, en uno de los relatos del viajero Edouard Riou, la ciudad era descrita así:

Antes de entrar en Popayán, el aspecto del hermoso paseo orillado de meriáneas cambia por completo. A la flor de mayo, suceden vulgares empalizadas, por encima de las cuales se divisan las alturas de las cercanías. La pequeña iglesia de Belen se levanta aislada sobre una loma situada a la izquierda del camino, y por el Este cierra el paisaje una serie de colinas y montañas cubiertas de potreros, sobre los cuales asoman los altos picachos de la cadena de los Andes dominados por los volcanes de Puracé y Sotará. Una curva del río del Molino envuelve casi por completo la ciudad, ántes de entrar en el fértil valle para ir á reunirse al Cauca. Se le franquea junto á la misma ciudad por medio de un puente de muchos arcos construido en 1868, en sustitución del antiguo, vetusto, angosto y ruinoso que aún subsiste un poco más abajo del primero.

Al salir del puente el camino forma una cuesta que se encarama hasta llegar á la ciudad, compuesta por aquel lado de casas altas y de buen aspecto, con galerías de arcos en el piso superior. Desembócase luégo en una anchurosa plaza tapizada de yerba, y con una fuente en el centro que no deja de tener sus pretensiones arquitectónicas, sin embargo de que en vez de servir para apagar la sed á los habitantes, está abandonada á las suciedades de todos los chiquillos del barrio. En uno de los lados del vasto cuadrilátero se levantan las tristes paredes de ladrillo de una antigua iglesia, tostadas por la intemperie [...] Existen en la ciudad otras iglesias de ménos importancia, entre las cuales solo merecen consignarse las capillas erigidas respectivamente por las hermanas de Santa Teresa y las Agustinas.¹¹⁸

Apreciamos aquí un territorio que muestra un conjunto de formas, hasta que el viajero relaciona las vulgares empalizadas, que nos hablan de un subespacio habitado por sectores sociales subalternos, los cuales demarcan los límites de sus propiedades con cercas de palo o tabla. Así que se trata de un espacio humano, de un espacio habitado, donde se despliegan objetos que cobran sentido con las acciones que estos actores realizan desde abajo, para delimitar su espacio.

El calificativo de vulgares que le da el viajero a las empalizadas de estos sectores marca el límite de un sector social y otro, así como la diferencia entre territorio y espacio habitado. En este sentido Objetos que nos hablan de la naturaleza y acciones como el cercamiento que denotan propiedad.

Culturalmente se fueron estableciendo entre los habitantes, tradiciones como la celebración de las procesiones y en homenaje a sus santos, comuniones y festividades sacras (ver Figura 2). De esta forma, fueron surgiendo nuevos Seminarios, entre ellos El Mayor y El Menor fundado por el prelado Bermúdez, siendo confiados a los padres lazaristas franceses con el objetivo de convertirlos en la escuela normal de sacerdotes y regenerar la institución primaria. El Seminario Mayor bajo la advocación de San Camilo

¹¹⁸ Wiener et al., “América”, 726-7.

se encontraba instalado en el antiguo convento de los jesuitas, encontrándose un jardín en el cual se ensayaba con el cultivo de árboles frutales europeos y un gabinete de física y química. Estos padres, contribuyeron también a la fundación del Hospital que empezó a funcionar con recursos de las nobles señoras de la región.¹¹⁹

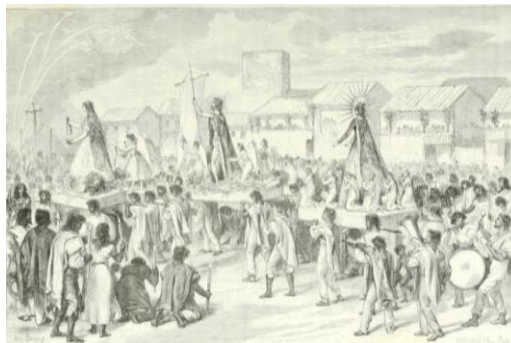


Figura 2. Popayán, tradición cultural de la procesión del Domingo de Pascua. Grabado de Riou, con base en un croquis de André.

La cartografía de Popayán mudó paulatinamente, registrándose las primeras zonas urbanas en el mapa de 1885 elaborado por el ayudante general Carlos Albán. En esta cartografía se aprecian los primeros caminos de entrada y salida registrándose los primeros poblados de la región en: Calicanto, Timbío, Cagete, Zarsal, Antemoreno, Coconuco, Santa Barbara, Yanaconas, Pueblillo, Calibío, Puelenje, Julumito, Poblazón, Los Pesares, Pisoje, Samanga. Y de igual forma, los ríos Cauca, El Vinagre, Molino, El Salado, Robles y las líneas montañosas de la Cuchilla de los Cedros, Cuchilla Buenavista, Cerro Sombrero, La Esperanza, y La Estrella (ver Figura 3).

¹¹⁹ *Ibid.*, 728-9.



Figura 3. Mapa, de los terrenos situados al S.E. de Popayán, 1885.
 Imagen de C. Albán.¹²⁰ Archivo Municipal.
 Escala: 1:50.000 / Orientación: Sureste.

Posteriormente, en la cartografía de 1888 de Rubén Mosquera se registran en Popayán las casas de las elites más representativas, las iglesias principales que integran al sector histórico y algunas dependencias administrativas y escuelas (ver Tabla 3).

¹²⁰ Colombia Alcaldía Mayor de Popayán. Plan especial de manejo y protección del sector histórico de la ciudad de Popayán, 2009

Tabla 3
Lugares registrados en el plano cartográfico de 1888 en Popayán

Casas	Iglesias	Plazas y Escuelas	Otros
Casa de Valencia	Catedral	Plaza central	Rio Molino
Casa de Joaquín Valencia	San Camilo	Escuela de niños	Sala de la Asamblea
Casa de Sergio Arboleda	Santo Domingo	Seminario Conciliar	La prisión pública
Casa del Prócer Caldas	El Carmen	Escuela de niñas	Galerías
Casa de Julio Arboleda	La Ermita	Escuela normal de varones	Hospital
Casa de Camilo, Gerónimo	La Encarnación	Casa Municipal	Casa de Gobierno
Casa de Manuel de Jesus Quijano	San Francisco	Plaza de Mercado	Imprenta departamental
Casa del Prócer Camilo Torres y el General Ignacio Torres	San Agustín	La Torre del reloj	Administración de correos
Casa de Joaquín Mosquera, 1 ^{er} presidente de Colombia	La Compañía de Jesús	Cuartel Militar de San Camilo	Puente del Humilladero
Casa General Julián Trujillo expresidente de la República	Palacio Episcopal	Escuela Normal de mujeres	Casa de Moneda y Casa de reposo
Casa de Manuel María, Manuel José, Joaquín y Tomás Cipriano de Mosquera	Belén	-----	Universidad del Cauca

Fuente: Plan Especial de Manejo y Protección del Sector Histórico

Elaboración: Propia.

En el plano cartográfico de Popayán de 1907 elaborado por el ingeniero y arquitecto Luis Chiappini (ver Anexo 1), se puede identificar el antiguo cruce del *Rio Molino*, el cementerio y algunas calles urbanizadas en el sentido sur (ver Tabla 4). Entre los barrios más antiguos, además, figuran Santa Catalina, El Empedrado, Santo Domingo, San Francisco, San Agustín, San Camilo, La Pamba, El Valencia, El Modelo, El Callejón y la Carnicería.¹²¹

Por otro lado, entre las excursiones botánicas y fuentes hídricas documentadas a finales del siglo XIX se encuentra en la descripción de Edouard André las quebradas al pie del volcán Puracé, las recolecciones hechas por Hartwey y las observaciones de M. Boussingault, describe una flora y fauna profusas en los lugares con afluentes hídricos, observándose árboles con troncos gruesos, lechos, arroyos, aroideas entre ellas *Philodendrom*, *Anthurium* de moradas espaldas, *Amaraboyo morado*, el *Pidendrum paniculatum*, entre otros.¹²²

¹²¹ *Ibid.*, 119.

¹²² Wiener et al., "América", 730.

Tabla 4
Lugares registrados en el plano cartográfico de 1907 en Popayán

Casas	Iglesias	Plazas y Escuelas	Otros
Casa de Gobierno Nacional	Torre de la Plaza	Escuela de los Hermanos Maristas	Impronta departamental
Terreno y Casa de la Diócesis	Palacio Arzobispal	Escuela de las Institutoras	Universidad del Cauca
Terreno de la Casa de Gobierno	Templos	Escuela de las Madres Josefinas	Presidio y Penitenciaria
Palacio da gobernación	Terreno y patio de la Catedral	Escuela de las Hermanas de la caridad	Cuartel
Edificio de la Gobernación Departamental		Plaza de Mercado	Correo y Telégrafo
Edificio del Distrito	-----	Real Semanario Mayor	Matadero Público
Hospital	-----	Semanario Mayor (San Camilo)	-----

Fuente: Plan Especial de Manejo y Protección del Sector Histórico

Elaboración: Propia

En la región a inicios del siglo XX, también fueron descritos fuertes aguaceros en los Andes, el paso de las cascadas del Molino y del río Arambio y algunos bosques donde los indios cultivaban a la altura de 3495 m, pajonales, algunos desiertos a razón de la ceniza del volcán y perjudiciales para el ganado de la zona.¹²³ De esta forma, para 1926, la región del Pacífico aparecía en los Anales de Ingeniería de Colombia como un territorio de fuertes cambios de temperatura, condensación de la humedad atmosférica y lluvias de hasta 5 m por año que dominaban las tierras bajas.

2. Las dinámicas urbanas en relación con el campo: ¿Cómo son? ¿Qué cambios experimentan?

Frente a las dinámicas urbanas, Mejía Pavony considera retomando a Braudel, que “lo propio de una ciudad, cualquiera, es que establece una relación profunda con su entorno, pues depende de él para su sobrevivencia”¹²⁴. Esta relación es para Braudel: el lenguaje básico que todas las ciudades hablan y “es indispensable para que en ella se pueda habitar; el de ser provisión de fuerza de trabajo; el de su esfuerzo por ser diferenciada de las demás; el de servir de nudo de relaciones de todo tipo y, el del modo como se relaciona con sus partes y con las demás ciudades”¹²⁵.

En este sentido, Mejía reconoce que la ciudad y el campo son lugares y que cada uno tiene una realidad diferente, que puede ser susceptible enunciar, marcando una

¹²³ *Ibid.*, 731-2.

¹²⁴ Martínez y Suárez, “Repensando”, 18.

¹²⁵ *Ibid.*, 14.

relación de dominación de lo urbano sobre lo rural o viceversa. No obstante, “no es su diferencia lo que explica a la ciudad sino precisamente lo contrario, la relación que establecen para que la ciudad sea socialmente posible”¹²⁶. La propuesta de Mejía tiene puntos de encuentro con Eduardo Kingman, quien concibe la ciudad como una categoría social antes que técnica, porque ella es producida por los hombres y por el papel que juega en la producción y reproducción de la condición humana. Esta concepción es para Kingman, una preocupación por lo arquitectural en el sentido de Jacques Derrida. En tanto que para Derrida la cuestión de la arquitectura es el problema del lugar, de *tener lugar* en el espacio, o como dice el poeta francés Stéphane Mallarmé: Lo que sucede, es el lugar ¹²⁷; así que establecer un lugar habitable [rural o urbano], es todo un acontecimiento. Como idea del espacio podemos entender:

Como todo recurso, el espacio es fuente de poderes y las modalidades de control de su uso serán decisivas para hacer que ese recurso sea un instrumento de subordinación o de liberación, de diferenciación o de igualdad. Como confirmación de esto se pueden observar dos hechos, en ninguna sociedad el uso del espacio se deja a la inmediatez y a la espontaneidad instintiva; al contrario, siempre está socialmente reglamentado y culturalmente definido.¹²⁸

Además:

Son las relaciones sociales que plasman las infinitas y dúctiles necesidades y los instintos humanos y no viceversa. Hasta donde sabemos, las relaciones de poder parecen estar presentes y ser constitutivas en todos los sistemas sociales, de modo que en el caso del hombre la relación entre el agente y el recurso no es solo una satisfacción de una necesidad, sino también una posibilidad de adquirir poder.¹²⁹

El espacio se convierte entonces en una fuente de poderes. Retomando a Mejía, en aras de su enunciación, la contradicción de estas dos realidades: campo-ciudad, se establecen a partir de una pauta hegemónica sobre la alteridad. Esta supremacía obedece a un modelo de ciudad Andina que Jean-Paul Deler denomina centro-periferia, que consiste en una organización segregativa del espacio que se hace por oposición,¹³⁰ es decir:

Por viejas tradiciones segregativas de la sociedad dominante local conjugada con los mecanismos especulativos de la promoción inmobiliaria [...] Con la ciudad y su periferia rural y la oposición entre el espacio de los españoles y el espacio de los indios,

¹²⁶ *Ibíd.*, 18.

¹²⁷ Jacques Derrida, *No escribo sin luz artificial* (Valladolid, ES: Cuatro, 1999), 135; la traducción es propia.

¹²⁸ Amalia Signorelli, *Antropología urbana* (Barcelona: Anthropos, 1999), 56.

¹²⁹ *Ibíd.*, 55-6.

¹³⁰ Deler, “Ciudades Andinas”, 354-68.

tanto en la ciudad como en el campo.¹³¹

Este modelo de ciudad tiene así un carácter eurocentrista que da paso a una cierta subjetividad latinoamericana¹³² en la que el espacio se vuelve un instrumento de subordinación y de diferenciación. Esta relación está representada en el plano del historiador Diego Castrillón, donde la organización del espacio de Popayán en las dos últimas décadas del siglo XVIII y la primera década del siglo XIX, se traza desde plaza mayor y en sus alrededores donde se localiza la Gobernación, el cabildo, las cárceles, los cuarteles, las iglesias, los conventos, los prelados y las casas de tratantes, correspondientes a la zona 1 en el plano (ver Figura 4).

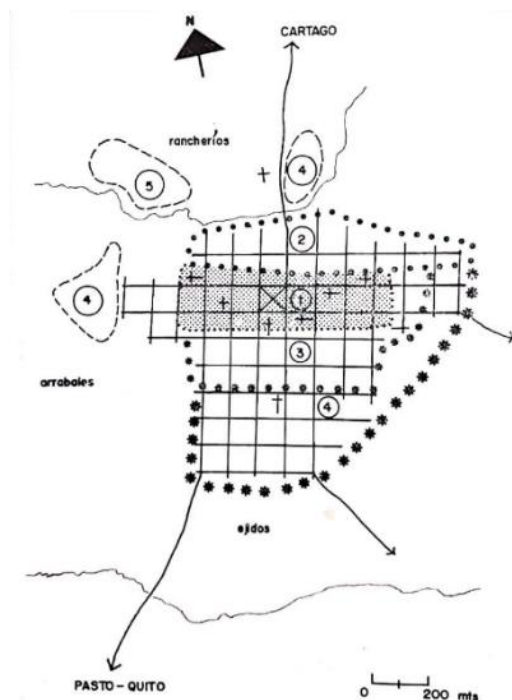


Figura 4. Popayán, topografía social 1780 – 1810, por Diego Castrillón. Imagen de *La ciudad Colombiana Prehispánica de conquista e indiana*.¹³³ Escala: 1:250.000 / Orientación: Norte en la parte superior.

Los lugares escenográficos que se modelan, imponen y legitiman el poder; pretendiendo establecer regímenes en comportamientos, ideas y técnicas al cuerpo de zonas de la ciudad, como es el caso de las cárceles, cuarteles, iglesias y conventos.¹³⁴ Esta relación espacial, se observa en el plano de Castrillón donde sobre el costado norte de la plaza en la primera y segunda calle están las residencias de la aristocracia “blanca”, relacionadas como zona 2; y dos calles al sur y cuatro calles al este de la plaza

¹³¹ *Ibid.*, 368.

¹³² Enrique Dussel, 1492. *El encubrimiento del Otro* (Bolivia: Plural, 1994), 35.

¹³³ Jacques Aprile-Gnisset, *La ciudad colombiana prehispánica, de conquista e indiana* (Bogotá: Banco Popular, 1991), 361.

¹³⁴ Amalia Signorelli, “Antropología”, 59.

mayor, el barrio de los mestizos en la zona 3, encontrándose maestros de oficio (carpinteros, herreros, etc.) y comerciantes de abasto que al mismo tiempo residen y tienen sus tiendas, pulperías, carnicerías y talleres.¹³⁵

Por otra parte, encontramos también, el espacio de “los indios”, que corresponde al campo o a la periferia, denominada *alfoz* o arrabal; que Pavony define como la tierra que rodea a la ciudad y depende económicamente de ella.¹³⁶ Aquí localizamos la ciudad de extramuros habitada por “los indios”, peones, jornaleros, muleros y cargueros, dispuestos en la zona 4 del plano. De este espacio, además, hacen parte los negros libertos y la servidumbre doméstica, localizados en la zona 5 del plano.¹³⁷

En estas cinco zonas, encontramos un contraste porque el campo es el lugar de la dispersión, la ausencia de ciudad. Quienes lo habitan, lo hacen en rancheríos compactos del “estado llano” o en barrios situados hacia el exterior de la traza urbana. Mientras que en las zonas 1, 2 y 3 las edificaciones suelen ser casas de una o dos plantas, algunas con balcones, portales, techadas con tejas o solares que van desde un cuarto de manzana hasta un octavo, según la zona. Las construcciones presentes en la ciudad¹³⁸ pueden asirse desde la relación que ésta establece con su entorno, porque la urbe que se desarrolla en América a partir del siglo XVI ya no es ni española ni indígena, como menciona Mejía siguiendo a Aprile-Gnisset; sino indiana, quedando en términos legislativos, definida así.¹³⁹ Esta sociedad mestizada y de división socio-étnica se acentúa a mediados del siglo XVIII, expresando su división social en zonas, sectores o barrios.¹⁴⁰ Con todo, concordamos con Kingman y Signoreli en que el espacio es un instrumento de diferenciación.

En relación a lo anterior, la topografía de la ciudad de Popayán condicionó la implementación del ferrocarril porque a lo largo del tiempo el Cabildo, el gobierno central, la Asamblea Departamental y el Consejo Municipal organizaron el espacio en la ciudad de manera tal que en las primeras dos décadas del siglo XX el desarrollo urbano hacia el costado noroccidental fuera demográfico, agrícola y comercial, al tiempo que permaneció preeminente un paisaje rural (se ubica uno de los ejidos de la ciudad, destinado al pastaje, terrenos particulares y departamentales que se destinan a la construcción de talleres para el ferrocarril y la Estación del mismo). Así, los residentes

¹³⁵ *Ibid.*, 361.

¹³⁶ Martínez y Suárez, “Repensando”, 19.

¹³⁷ Aprile-Gnisset, “La ciudad colombiana prehispánica”, 360.

¹³⁸ *Ibid.*, 17.

¹³⁹ *Ibid.*, 17-8.

¹⁴⁰ Aprile-Gnisset, “La ciudad colombiana prehispánica”, 357-8.

de las zonas 2, 3 y 4 ponen locales comerciales y algunos sitúan sus viviendas por este costado, además, de ser un camino estratégico que conecta con el Valle del Cauca.

Para 1926, por el costado noroccidental de estos territorios de extramuros atraviesa el Ferrocarril del Cauca que viene de Cali y llega por el kilómetro 64 de la vía del Sur a la ciudad de Popayán.¹⁴¹ Previo a esto, el Ministerio de Obras Públicas adopta en 1916, la línea occidental como ruta para la construcción del Ferrocarril del Cauca bajo la resolución de 27 de junio del mismo año.¹⁴² Y en el siglo XIX la traza urbana de la ciudad se amplía en todas direcciones: “al oriente, hacia la Ermita; al occidente, hacia Pandiguando; al sur, hacia los ejidos; y al norte, en la calle de la Pamba y al otro lado del río Molino”.¹⁴³ Estos antecedentes, hacen posible una frontera ferroviaria; por el norte, se genera un nuevo borde urbano¹⁴⁴ en la ciudad,¹⁴⁵ el cual se ubica al otro lado del río Molino, por todo el Callejón del Cauca, es decir en el barrio El Callejón (hoy barrio Bolívar); donde inicia al camino real que conduce a Cali y la conformación de casas pajizas¹⁴⁶. A continuación se muestran algunos datos estadísticos en torno a la expropiación de lugares desde 1912 hasta 1928 para la construcción del ferrocarril:

Tabla 5
Expropiación de zonas desde el año 1912 – 1928

Tramo	Area en hectáreas	Valores en pesos oro
Cali- Jamundi	77.1935	20.377
Estación Piendamó	2.6631	-
Zona Jelima	125.700	-
Indeterminadas por pleitos	125.5442	-
Sub-total	333.1008	20.377
Aproximados por baldios	66.6992	-
Totales	400.000	20.377

Fuente y Elaboración: Susana Cárdenas¹⁴⁷.

¹⁴¹ Ferrocarril del Pacífico, Sociedad colombiana de ingenieros y Ministerio de Obras Públicas, *Documentos Relativos a la elección de la Ruta para el Ferrocarril del Pacífico, desde el Kilómetro 63 de la Vía del Sur hasta la Ciudad de Popayán* (Bogotá: Imprenta Nacional, 1920), 7, <https://jstor.org/stable/community.35166059>.

¹⁴² *Ibid.*, 7.

¹⁴³ Colombia Alcaldía Mayor de Popayán. Prediagnóstico Plan especial de manejo y protección del sector histórico de la ciudad de Popayán, 2005, 21.

¹⁴⁴ Es un espacio dinámico de relación entre territorios y actores y da lugar a nuevas territorialidades, donde el límite está vinculado a clasificaciones construidas socialmente desde las dinámicas urbanas, rurales y ambientales. En Natalia Villamizar-Duarte, “Bordes urbanos: teorías, políticas y prácticas para la construcción de territorios en diálogo”, *Bitácora* 24, n.º 2 (2014):11-2.

¹⁴⁵ Jane Jacobs, *Muerte y vida de las grandes ciudades* (Madrid: Ediciones Península, 1967), 275.

¹⁴⁶ Martínez y Suárez, “Repensando”, 23.

¹⁴⁷ Susana Cárdenas, “Elementos para una historia del ferrocarril del pacífico y en especial la vía Cali a Popayán” (Tesis de grado, Universidad del Valle, 1982), 48.

En general, la relación asimétrica centro-periferia de la planificación de ciudad puede representarse como un corema simple, una forma elemental de organización del espacio¹⁴⁸ que en palabras de Deler “estructuraba el espacio local o regional, es decir algunos miles y excepcionalmente decenas de miles de Km² [...], y concierne ante todo a las cordilleras de [sic. Seguramente por del] Oeste americano donde se habían expandido las grandes construcciones imperiales pre-colombinas” (ver Figura 5)¹⁴⁹.

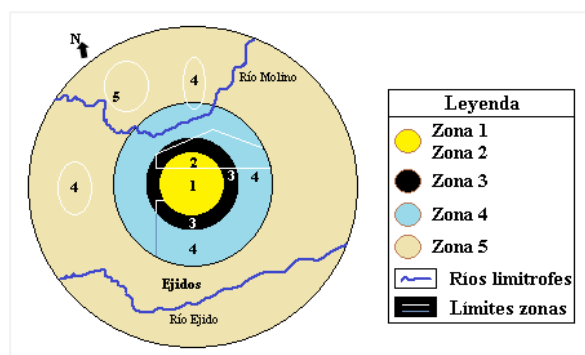


Figura 5. Corema Centro-Periferia de la de ciudad de Popayán, 1780-1810, elaboración propia. Imagen tomada de Jean-Paul Deler y Diego Castrillón.

En este modelo circular se establece una relación de distribución del espacio de corte gravitacional, donde el círculo se muestra de modo aureolar o de onda a partir de un núcleo, es decir, desde el eje o zona 1 de color amarillo, que a la vez indica la acción de un punto sobre su entorno, así como un polo de atracción hacia el centro.¹⁵⁰ Ahora, las ondas amarilla negra, azul y beige denotan una sincronía en la medida en que se evidencia una diferenciación económica, social y espacial.¹⁵¹ Pero también una diacronía porque nos podemos hacer a una idea de las grandes etapas de crecimiento.

Tanto el corotipo: ciudad-territorio, como el corema: centro-periferia, pueden ser comprendidos en lo que Mejía llama ciudad construida; es decir, la *urbs*, “que tiene la capacidad de permanecer en el tiempo y hacerlo sin impedir el cambio. La actualidad de una ciudad determinada, no impide que pierda dinamismo por épocas y aún rara vez que desaparezca”¹⁵². Y esto sucede porque la ciudad no solo sobrevive morfológicamente al tiempo, sino porque de acuerdo con Mejía, ella es un haz de relaciones sociales:

“la ciudad construida es la del urbanismo [...], pero el urbanismo es mucho más que la

¹⁴⁸ Deler, “Ciudades Andinas”, 352.

¹⁴⁹ Ibid., 352.

¹⁵⁰ García Álvarez, “La coremática”, 11.

¹⁵¹ Deler, “Ciudades Andinas”, 368.

¹⁵² Martínez y Suárez, “Repensando”, 19-20.

morfología de la ciudad: es el haz de relaciones sociales encarnadas en las decisiones que las hegemonías toman con el objeto de convertir el espacio construido en uno singular y adecuado precisamente a esas hegemonías”¹⁵³

Existe en la construcción de ciudad, una actualidad que perdura a través del tiempo, pero que sucede de diferentes formas: una como unidad administrativa, y otra como reales minas entre 1690 y 1780¹⁵⁴. La ciudad logra tener un dominio económico e imponerse, fracturando entre otras cosas, el contexto donde los indígenas tenían sus dinámicas económicas, cuando se iniciaron los repartimientos de tierras.¹⁵⁵ Encomenderos y terratenientes de la Gobernación de Popayán, comienzan a tomar decisiones construyendo un espacio particular. Y lo hacen desde su hegemonía como centro urbano, desarrollando y concretando las relaciones de trabajo y comerciales que dan entidad a la ciudad y que la historizan.¹⁵⁶ Esto es lo que Mejía denomina: la ciudad normada, la *polis*¹⁵⁷; una ciudad de larga duración, porque reúne y mezcla diferentes temporalidades. De tal manera que el haz de relaciones sociales es cambiante.

La ciudad a finales del siglo XIX evidencia una nueva época; un tiempo de cambio para el historiador y descendiente de una de las familias mineras más importantes en la época de los reales de minas de Caloto en la Gobernación de Popayán, Gustavo Arboleda; porque pudo experimentar en la larga duración cómo el gremio de los arrieros que anteriormente transportaban las mercancías de su familia y los acompañaban en los viajes que hacían al Valle del Cauca, Huila, y Bogotá, fueron llevados a la ruina por la carretera y los rieles:

La carretera y los rieles han llevado a la ruina este gremio, que constaba de unos cuantos individuos hábiles para acomodar en las bestias de carga a los hatillos o petacas; muy diligentes, muy honrados y muy serviciales y consecuentes con el <<patrón>> que solicitaba sus servicios para emprender viaje al Valle del Cauca, al Huila, a Bogotá o a otras partes; rara vez a Pasto, porque en esa dirección se disponía de los arrieros surianos, que después de traer mercancías a Popayán, regresaban a su tierra con algunos caballitos vacíos. Los alquilaban a bajo precio y los mismos sujetos acompañaban al viajero.¹⁵⁸

Arboleda, menciona este cambio, a través de la gran demanda que tenían los arrieros y los que preferían su familia para que los acompañaran en sus viajes:

¹⁵³ *Ibid.*, 19-20.

¹⁵⁴ Colmenares, “Historia económica”, 59.

¹⁵⁵ *Ibid.*, 20.

¹⁵⁶ Martínez y Suárez, “Repensando”, 16.

¹⁵⁷ *Ibid.*, 14-5.

¹⁵⁸ Gustavo Arboleda, *Mis Memorias* (Cali: Imprenta Arboleda, 1925), 294-5. Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República.

Quienes se dirigían al congreso, aseguraban con anticipación sus arrieros, que tenían gran demanda en vísperas de la reunión del cuerpo legislativo.

El preferido de mi familia era nativo del caserío de Yanaconas, o al menos allí residente. De regular estatura, moreno, aindiado, culto y afable. Llamábase Manuel Vidal, pero todos lo conocían con el apodo de *Chumbao*. Acompañó a mi abuelo a la capital de la República, en el 72; también a mi padre y a mis tíos en distintas salidas de Popayán, y alcanzó a ser conductor, sobre una almohada, a la cabeza de la silla, de alguno de mis hermanos, para la traslación a un campo, en el verano. Sería el 93 cuando a Manuel lo llevó a Bogotá don Antonio B. Ozaeta, y por allá dejó de existir.

Para la traslación a Cauca u otros puntos cercanos de la ciudad, era usual buscar al indio Luciano, terrazguero en Pisojé o en Cauca de Ramos, que tenía varios hijos e hijas [...].¹⁵⁹

Este relato evidencia un haz de relaciones sociales durante el siglo XIX de la familia Arboleda con la ciudad, el campo y el gobierno central, con uno de los arrieros que reside en el caserío de Yanaconas y con el arriero Luciano, terrazguero de Pisojé. Esta familia estableció una relación con su entorno y es desde esta relación -como mencionamos al inicio de este aparte- que la ciudad es socialmente posible. Estamos, frente a dos relaciones sociales con lo rural muy diferentes: desde abajo con los dos arrieros y desde arriba, con el hermano de Arboleda. Desde abajo, uno de los arrieros vive en el caserío de Yanaconas, ubicado en uno de los arrabales de los extramuros que queda ubicado al nororiente de la traza urbana reticular que se presenta en el plano de Castrillón como zona 4; un lugar que significa: “Casa de campo con tierras de labor e instalaciones dependientes de ella”¹⁶⁰. Mientras el otro arriero es también terrazguero de Pisojé en la misma zona, pero un poco más arriba, lo que significa que es un agricultor obligado a trabajar para el propietario a cambio del derecho a sembrar una pequeña parcela.¹⁶¹ Esta relación genera tensión con el proceso de expansión de la ganadería llevado a cabo por hacendados y latifundistas y amenaza para Quintín Lame, la agricultura de los pequeños propietarios indígenas y la disolución de los resguardos.¹⁶² La Asamblea del Cauca según la Ordenanza 48 del 10 de abril de 1917 y el Código de Policía, ordena que los terrazgueros mantienen obligaciones con los dueños de tierras y quienes se denieguen a cumplirlas son responsables de ataque a la propiedad y por tanto susceptibles al castigo de uno a seis meses de trabajo en obras públicas, está situación al

¹⁵⁹ *Ibíd.*, 295.

¹⁶⁰ Real Academia Española, Cumbre Judicial Iberoamericana y Asociación de Academias de la Lengua Española, 2023, Diccionario panhispánico del español jurídico, <https://dpej.rae.es/lema/caser%C3%ADo>

¹⁶¹ Jorge Orlando Melo, *Colombia hoy* (Bogotá: Presidencia de la República, 1996), 65.

¹⁶² *Ibíd.*, 65.

parecer se presenta por denegación de títulos de dominio, que las leyes civiles no les reconocen.¹⁶³

Además, los resguardos para 1890 en el Municipio de Popayán no tienen aún áreas de población delimitadas, pese a emitirse en este año la Ley 89 que dice:

Las Corporaciones Municipales de aquellos Distritos en que haya Resguardos de los cuales no se haya segregado la porción correspondiente con arreglo a las leyes para el área de población, llenarán este deber destinado a tal objeto de diez a setenta hectáreas, según la extensión del Resguardo y las necesidades de la población.¹⁶⁴

Es solo hasta 1921 que el Consejo Municipal establece el Acuerdo Número 15, retomando la Ley precedente y elaborando cuatro acuerdos para que el Alcalde y el Personero municipal atiendan al señalamiento del área de población de las seis Parcialidades del Municipio ubicadas en los caseríos de Puelenje, Julumito, Yanaconas, Calibío, Santa Bárbara y Poblazón, en el plazo de dos meses.¹⁶⁵ Lo que implica en términos de Mejía, una nueva habitabilidad de estos lugares, identificados en su permanencia o en su realidad inercial como caseríos. Ya para 1918 Pero sin dejar de ser un cambio operado desde lo hegemónico.¹⁶⁶

En lo que respecta al hermano de Arboleda, el primer arriero lo traslada al campo en el verano. Solo que el campo se circunscribe a las haciendas en las que amigos y parientes de los dueños pueden pasar temporadas haciendo varias actividades como leer, jugar ajedrez, a la oca, el tute, el tresillo, pasear a pie o a caballo, entre otras.¹⁶⁷ Arboleda relata que los barrios de El Callejón, El Empedrado, y El Cacho tenían vecindad con campos en los que se organizaban reuniones donde bailaban ñapangas y damas con jóvenes de diferentes clases sociales; además en el Ejido al sur de la urbe, se acostumbraba la captura de aves por jinetes a caballo.¹⁶⁸ En la idea de traza, podríamos decir que el corema centro-periferia, mantiene las relaciones sociales que la ciudad establece con el campo en términos de trabajo y entretenimiento.¹⁶⁹

¹⁶³ José M. Iragorri Isaacs, “Ordenanza número 48 de 1917”, *Anales del Distrito*, 19 de mayo de 1917, 93-4, Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

¹⁶⁴ Enrique Paz U., “Acuerdo Número 15 de 1921”, *Anales del Distrito*, 10 de noviembre de 1921, 661, Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

¹⁶⁵ *Ibid.*, 662.

¹⁶⁶ Martínez y Suárez, “Repensando”, 20-1.

¹⁶⁷ Arboleda, “Mis Memorias”, 290-1.

¹⁶⁸ *Ibid.*, 282.

¹⁶⁹ En términos de trabajo, las relaciones sociales entre los arrieros y la familia Arboleda son posibles por lo que evidencia Lefebvre: “En la ciudad, el estatus del trabajador corresponde al del sujeto <<libre>> (con todas las reservas y limitaciones aportadas a la acepción abstractamente filosófica), lo que

Por otro lado y no menos relevante, las mudanzas de la región de 1825 hasta 1925 estuvieron vinculadas según Aprile-Gnisset con los extranjeros que para el censo de 1912 eran suficientes para que Colombia asistiera a una “nueva conquista”.¹⁷⁰ En este escenario los extranjeros eran por lo general dueños de empresas mineras, compañías ferroviarias y empresas de transporte fluvial, adjudicándoseles mediante bonos, tierras nacionales baldías. Así, el latifundio colonial que en la Independencia queda fragmentado se vuelve a conformar en la República, constituyéndose con la adjudicación de baldíos a extranjeros, tierras que se privatizan generando reclamaciones por parte de grupos indígenas y colonos, que se extienden a lo largo de toda la historia rural colombiana.¹⁷¹

Para 1912, el Censo Nacional de Población de la ciudad relaciona 48 extranjeros y 2 nacionalizados¹⁷² y Aprile-Gnisset encuentra en el AHNC, Fondo de Baldíos, que el 10% de las asignaciones de tierra baldía se adjudica en Colombia a compañías de extranjeros, correspondientes a 310.000 hectáreas de tierra. Entre estos datos, se registra que en 1899 se le concede 650 km² a la empresa minera Timbiquí Gold Mine¹⁷³ adquirida por el alemán León Vogt a través de un título de origen colonial a los herederos de las familias Mosquera y Arboleda, los esclavistas más poderosos del Pacífico para pasar después a un nuevo propietario inglés. Formada la compañía en 1902, el título comprendía toda la cuenca [...], viviendo alrededor de dos mil personas diseminadas a lo largo de las riberas del río Timbiquí.¹⁷⁴

Para acceder al oro y platino, la empresa estableció a los trabajadores, arriendos y pagos de cuotas en días de trabajo, para obtener el permiso de emplearse en las minas; condicionándolos también a vender y dar la mitad del producto a la misma.¹⁷⁵ Por otro lado habitaban en este territorio y en menor medida, los indígenas Eperara-Siapidara; llamados *cholos*, dedicados a la agricultura, compraventa, arrendamiento, intercambio de productos y otros, tras el desplazamiento a finales del siglo XV por los negros de las

permite a los obreros cohabitar con las otras clases [...], lo urbano mantiene a pesar de la violencia o mediante ella una democracia (por supuesto, limitada)”. En Lefebvre, “La producción”, 354.

¹⁷⁰ Jacques Aprile-Gnisset, *La ciudad colombiana siglo XIX y siglo XX* (Bogotá: Talleres Gráficos Banco Popular, 1992), 22.

¹⁷¹ Catherine LeGrand, *Colonización y protesta campesina en Colombia, 1850-1950* (Bogotá: Uniandes / Universidad Nacional de Colombia / Centro de Investigación y Educación Popular (CINEP), 2016), XXVIII.

¹⁷² CO Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). *Censo general 1912* (Biblioteca DANE, 1912), 162, https://biblioteca.dane.gov.co/media/libros/LD_771_1912.PDF.

¹⁷³ Aprile-Gnisset, “La ciudad colombiana siglo XIX”, 22, 24-5.

¹⁷⁴ Claudia Leal, “Disputas por Tagua y Minas: recursos naturales y propiedad territorial en el Pacífico colombiano, 1870-1930”, *Revista colombiana de antropología* 44, n° 2 (2008): 428.

¹⁷⁵ *Ibid.*, 428-9.

labores mineras.¹⁷⁶ El Distrito minero de Timbiquí, perteneciente a la Provincia del Micay, se localizaba en el Departamento del Cauca.¹⁷⁷ Para 1912, en Timbiquí –capital de la Provincia de Micay–, había 12 extranjeros y nacionalizados ninguno, un número menor a los blancos que eran 242 y menor que los negros que ascendían a 4.703 y que los indígenas que sumaban 22 y que los mezclados que reunían 683.¹⁷⁸ Acudiendo al modelo de la ciudad-territorio, podemos decir que Timbiquí con esta disparidad poblacional y de poder concentrado en los extranjeros, gravitaba para 1912 y 1914 en torno Popayán; esta lo hacía como capital del Departamento y centro urbano de las seis provincias que lo conformaban. En tanto que Timbiquí es “lugar de las reducciones donde fueron reagrupadas las poblaciones rurales”.¹⁷⁹ Pero una vez más, es el haz de relaciones sociales el que contribuye a que la ciudad sea socialmente posible; entre mineros que emplean la tecnología del mazamorreo, la compañía, el Estado, el alcalde, los mineros, los arrendatarios y los cholos, sujetos a diferentes tiempos y circunstancias.

Para 1917, esta compañía en un aviso deja ver la raza de los peones que integra a la explotación de minas de oro, las características físicas que deben tener para hacer trabajos de explotación de las minas de oro, el pago, sementeras y alojamientos que ofrece:

La Compañía New Timbiquí Gold Mines Limited necesita para sus trabajos de explotación de las minas de oro, hasta 100 peones de raza indígena, fuertes y de buena salud.

Ofrece a sus trabajadores casas donde puedan alojarse, terrenos para que puedan hacer sus sementeras, viáticos hasta el sitio de los trabajos, a \$0-25 oro, diarios y un jornal de \$ 0-4 a 0-50 oro; todo en clima sano, de aguas abundantes y buenas, y en donde se consigue fácilmente la alimentación nutritiva de la tierra fría.

Conviene no confundir la región templada y sana de Santa María, donde existen los trabajos, con la enfermiza y ardiente de la costa.

La Compañía atiende las propuestas que se hagan para el enganche de los peones, las cuales deben dirigirse al doctor don José María Iragorri Isaacs en Popayán y a don Luis A. Pérez en Inzá.¹⁸⁰

Estamos frente a una nueva habitabilidad del paisaje cultural en esta región, en la que las hegemonías construyen un espacio adecuado a ellas a partir de la integración a la compañía de cien peones indígenas, difundiendo un aviso en un periódico de corte

¹⁷⁶ Stella Rodríguez, “Fronteras fijas, valor de cambio y cultivos ilícitos en el Pacífico caucano de Colombia”, *Revista colombiana de Antropología* 44. N°.1 (2008): 43, 45.

¹⁷⁷ Informe que el Secretario de Hacienda Rinde al señor Gobernador del Departamento del Cauca, 1915, 33, Archivo de la Gobernación del Cauca, Popayán.

¹⁷⁸ DANE, *Censo general*, 162.

¹⁷⁹ Deler, “Ciudades Andinas”, 354.

¹⁸⁰ Daniel Medina, “Aviso”, *La Sanción*, 23 de febrero de 1916, 3, Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

conservador, de los beneficios de trabajar en una zona templada, con casas para alojarse, sementeras para sembrar, viáticos hasta el sitio del trabajo y mostrando la relación que la compañía mantiene con el entorno en tanto que suministra fuerza de trabajo y por ende, en términos de Braudel,¹⁸¹ es habitable y puede tejer un nudo de relaciones laborales y agrícolas. Esta oferta implica una migración interna que entraría a dinamizar la región caucana y a construir un espacio singular.

En el anterior aparte de este capítulo, mencionamos que la vida urbana empieza para 1876 en Piendamó; Timbiquí rebasa esa frontera y se circunscribe entre estas dos realidades planteadas por Mejía, como una realidad rural. Lo mismo ocurre con Guapi y Micay, ambas ruralidades productoras de oro, que como lo anota Marco Palacios es el principal producto de exportación durante la posindependencia,¹⁸² pues en estas tres regiones, la economía alrededor del oro sigue siendo relevante. De ahí que en 1937 el Gobernador del Departamento del Cauca pida un auxilio nacional para el cuarto centenario de la fundación de Popayán, que espera ser celebrado con múltiples obras, una de ellas: la comunicación radiotelegráfica entre López y Timbiquí:

El puerto de Guapi tiene instalada una estación radiotelegráfica y se necesita comunicar esta población con los municipios de López y Timbiquí, solicitud que se le hace al Ministerio de Comunicaciones, porque “El considerable movimiento de estas regiones con la enorme producción de oro y la enorme dificultad existente para las comunicaciones, requieren obtener el pronto cumplimiento de la autorización contenida en la segunda parte del artículo 4.º de la Ley 53 de 1925 [...]”.¹⁸³

Para 1925 antes de la llegada del ferrocarril, encontramos la autorización para que el Gobernador pueda comunicar radiográficamente las regiones productoras de oro. Mauricio Cuervo plantea que este fenómeno económico nos permite ver la forma en que se articula el todo y sus partes.¹⁸⁴ Es decir, Colombia como el todo y la economía minera de Timbiquí, López y Guapi como las partes, o Popayán como todo -por ser la capital y el centro administrativo- y los tres municipios como las partes. La economía teje en la sociedad colombiana, un “entramado de fuerzas” que movilizan los intereses

¹⁸¹ Martínez y Suárez, “Repensando”, 14.

¹⁸² Marco Palacios, “La fragmentación regional de las clases dominantes en Colombia: una perspectiva histórica”, *Revista Mexicana de Sociología* 42, n.º 4 (1980): 1673. <https://www.jstor.org/stable/3539965>.

¹⁸³ CO Gobernación del Cauca. Informe del Gobernador del Cauca a la Asamblea Departamental de 1938. 1938. Archivo de la Gobernación del Cauca, Popayán.

¹⁸⁴ Luis Mauricio Cuervo, “La ciudad como unidad de análisis económico”, en *La ciudad y las ciencias sociales. Ensayos y aproximaciones*, ed. Germán Rodrigo Mejía Pavony y Fabio Zambrano Pantoja (Bogotá: Centro Editorial Javeriano CEJA, 2000), 115.

de los empresarios extranjeros franceses, la etnia negra de Timbiquí, la Gobernación del Cauca, el Estado y el mercado mundial.

Este tipo de apología, propio de ciudades intermedias, como fue consolidándose Popayán, aportó al desarrollo de una territorialidad con un potencial considerable. En términos de Hardoy y Satterthwaite, fueron “el corazón económico de amplias áreas rurales en las ciudades del Tercer Mundo, actuando como centros de interacción”.¹⁸⁵ Además, fue notable la capacidad para cohesionar el sistema y los vínculos urbano-rurales, implementar estrategias de alto valor y constituir el *status quo*.¹⁸⁶ Romero expresa este fenómeno del mercado mundial, como un privilegio de países productores.¹⁸⁷

Solo que el desarrollo de este territorio no solo se da por la economía, sino también por el modo de ser político y el modo de ser social; es por eso que Popayán como ciudad intermedia está vinculada al sentido departamental de divisiones intermedias que se destaca en 1916 para el Departamento del Cauca, tal como lo considera el Presidente del Concejo Municipal Francisco E. Diago:

Las divisiones intermedias (departamentos, provincias, o como quieran llamarse) no son circunscripciones territoriales antojadizas o arbitrarias: ellas deben obedecer a la comunidad de afecciones, intereses y luchas, de hábitos y de recuerdos, de glorias y de dolores y de sacrificios, y de un conjunto de elementos étnicos que caracterizan el modo de ser político y social de nuestras extensas agrupaciones seccionales. El pueblo de Antioquia siervo del trabajo y domador incansable de su terruño abrupto; el de Bolívar, heróico y abnegado; el de Boyacá, religioso, compacto y obediente; el del Cauca, altivo, idealista y eficiente; el de Cundinamarca, atrayente, progresista y comunicativo; el del Magdalena, laborioso, y desinteresado; el de Nariño, orgulloso, tradicionalista y manufacturero; el de Santander, valeroso y enérgico; el de Tolima, sobrio, paciente y sencillo, serán siempre entidades de fuerte contextura sociológica, porque se han formado y viven bajo la influencia de medios físicos peculiares diversos y al calor de recuerdos históricos que solo la inmigración y el tiempo podrán debilitar.¹⁸⁸

Se encuentra en este discurso una soberanía y una autonomía latente, pero también un sentido de identidad que trasciende lo municipal y que se manifiesta como

¹⁸⁵ Alfredo Otero Ortega y Josep María Llop Torne, “La ciudad intermedia: crecimiento y dinámicas de desarrollo y dimensiones”, *Territorios* 43 (2020): 1-8, <https://revistas.urosario.edu.co/xml/357/35764001001/35764001001.pdf>.

¹⁸⁶ Josep Llop et al, “Las ciudades intermedias: concepto y dimensiones”, *Ciudades*, 22 (2019): 25, <https://doi.org/10.24197/ciudades.22.2019.23-43>.

¹⁸⁷ José Luis Romero, *Latinoamérica: Las ciudades y las ideas* (México: Siglo XXI Editores, 1976), 247-8.

¹⁸⁸ Diago, “Epposición”, 443.

división departamental, en tanto que esta circunscrita a la territorial. Esta existe porque hay unos afectos de región formados por luchas, recuerdos, intereses, dolores y sacrificios, que hacen que en 1916 las autoridades municipales y departamentales del Cauca se opongan a la propuesta que hace la Cámara de convertir los Departamentos en Provincias. En el telegrama que el 26 de septiembre envía Luis V. González al Consejo dice: “Artículo 1º El territorio nacional se dividirá en las siguientes provincias [...] La de Popayán, compuesta de los Distritos que forman las actuales provincias de Popayán y Silvia, menos el Distrito de Belalcázar [...]”.¹⁸⁹

Retomando la dinámica económica centro- perifería, que el Sindicato francés, representado en Colombia por D. Heury Hämsel, se interesara en la terminación de la trocha de Sanabria en Guapi en 1912, invirtiendo \$400.000 oro para emprender negocios radicados en la Costa Pacífica abriendo almacenes, caminos y ferrovías al interior.¹⁹⁰ Sin embargo, este puerto no pudo competir con la aduana de Buenaventura; por una parte, porque el transporte era más costoso y por otra porque los valores de aduana eran los mismos que los de Buenaventura. El Gobernador del Cauca propuso para hacer más atractivo el puerto, bajar la tarifa aduanera.¹⁹¹ En palabras del gobernador:

Por demás está decir que para darle vida al tráfico por este camino, es necesario fomentar la navegación, tender la línea telegráfica que nos comunique con Puerto Sergio, Timbiquí y Guapi é impulsar la colonización en las montañas del Micay.¹⁹²

La redención de Guapi aun no llega, aunque siempre se pensó que llegaría por el comercio de Popayán. La propuesta del representante del sindicato francés confirma que el patrón que se sigue en el siglo XX para la penetración al territorio, según Aprile-Gnisset, no cambia, y sigue los patrones del colonialismo mundial del siglo XIX:

La penetración territorial sigue los patrones convencionales del colonialismo mundial durante el siglo XIX. Desde una base portuaria sobre el litoral se lanzan unas líneas de comunicaciones, para alcanzar los recursos del interior; así se desarrollan, sucesivamente, el transporte fluvial, los ferrocarriles y, por fin, una red de carreteras.¹⁹³

¹⁸⁹ Luis V. González, “Telegrama”, *Anales del Distrito*, 12 de octubre de 1916, 429, Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

¹⁹⁰ Gobernador-Popayán, “Noticias de Guapi”, *El Cometa*, 21 de enero de 1912, 3, Archivo Central del Cauca. Universidad del Cauca, Popayán.

¹⁹¹ *Ibid.*, 3-4.

¹⁹² *Ibid.*, 4.

¹⁹³ Aprile-Gnisset, “La ciudad colombiana siglo XIX”, 25.

Sin embargo, el Ferrocarril del Cauca como un proyecto estatal promisorio para la ciudad, posibilitó la integración nacional y sirvió para superar la época preindustrial (rural) en Popayán, pasando a ser una obra central para la administración municipal, los propietarios y los comerciantes, porque se integró a industriales y negociantes:

[...] la prensa llena de alborozo nos hace saber que la obra redentora del ferrocarril a esta capital avanza de manera halagadora y que bien pronto nos sorprenderá el pitar de la locomotora con su cortejo de industriales y negociantes de todo género.¹⁹⁴

Esta argumentación de los sectores subalternos que hace las veces de marco a la solicitud de extraer greda de los chircales para la construcción de casas pajizas y resolver el problema de vivienda y trabajo, habla de lo bien informados que están los pobres sobre lo que significa el ferrocarril para la ciudad, pero también nos dice que espacio urbano se consolidó como un producto físico y social producido por los seres humanos.¹⁹⁵ Y esto sobre todo con la repuesta negativa que les da a estos sectores el Consejo municipal, porque no están dispuestos a volver atrás y a arriesgarse que al pasar el ferrocarril por las plazas centrales se causen incendios. Además, cuando los pobres extraen greda son señal de atraso, pero si lo hace la Gobernación del Cauca, a quien el Consejo ha arrendado los Chircales, para establecer galpones, es señal de progreso. Por ende, los sentidos de atraso y progreso o de campo y ciudad cambian de acuerdo al sector social que explote los recursos municipales.

Para 1919, el Ejido [parte occidental] lo sigue ocupando el Departamento para la fabricación de materiales de construcción, por el que paga al municipio de Popayán \$ 30 mensuales. Y la manga occidental de este Ejido, junto al Ejido Oriental, son potreros que producen pastajes, por los que el municipio recauda al año \$ 1000.¹⁹⁶ Esto evidencia una relación rentística de la municipalidad con la tierra y las actividades que producen renta en estos dos lados de la ciudad, es decir, la elaboración de materiales de construcción y el pastaje.

¹⁹⁴ Manuel Rada y Francisco Delgado, “Memorial”, *Anales del Distrito*, 20 de noviembre de 1915, 374, Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

¹⁹⁵ *Ibid.*, 69.

¹⁹⁶ Antonio M. Tafurt C., “Acuerdo número 19 de 1918 [diciembre 30] sobre Presupuesto de Rentas y Gastos del Distrito de Popayán, para la vigencia fiscal del 1° de enero al 31 de diciembre de 1919”, *Anales de la Asamblea*, 31 de enero de 1919, 276, Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

3. La ubicación socioespacial de los actores y sus características alrededor del Ferrocarril del Pacífico

Popayán es una ciudad que se encuentra enclavada en los Andes entre la Cordillera Central en el oriente y la Cordillera Occidental en el occidente, emplazada a una altura de 1760 m sobre el nivel del mar. Situada al Suroccidente de Colombia, hacia la Costa Pacífica y sobre el Valle de Pubenza, a 2° 27' de latitud norte y 76° 36' de longitud oeste. Fue fundada por Sebastián de Belalcázar en 1537¹⁹⁷ y en 1538 el espacio adquirió la morfología urbanística clásica y tradicional hipodámica¹⁹⁸ impartida por las Leyes de Indias y Ordenanzas de Población promulgadas por Felipe II en 1573¹⁹⁹. En este sentido, las transformaciones urbanas se dieron sobre los ejes norte – sur, debido a la barrera natural que constituía el Río Molino (por el norte), por la vecindad que guardaba con el centro, y el Río Ejido (por el sur), que se usaba como abrevadero para el ganado y provisión de riego para cultivos. Estos dos ríos constituyeron los límites naturales por el norte y sur; mientras que el Cerro de la Eme²⁰⁰ lo hizo por el costado oriental, la Cordillera Occidental por el lado oeste. A estos accidentes geográficos sobre el que se asienta la ciudad–, se debe el crecimiento urbano hacia el norte, sur y el occidente, hasta la primera mitad del siglo XX.

En este Valle se acomodó el “primer” sistema de ordenamiento territorial, que se instauró con el fin de controlar a los súbditos y cuantificar el nuevo continente, empleando la cuadrícula en fanegas que hacía las veces de “trazado único de repartición

¹⁹⁷ El año de fundación de la ciudad ha sido muy polémico, sin embargo, el 15 de agosto de 1537 se instaló el Cabildo como “entre las prerrogativas de las villas y ciudades era la más importante tener Cabildo o Ayuntamiento, que de ambos modos se llamaba la corporación, a que correspondía, con algunas funciones públicas (...), arreglar los negocios locales y cuidar de su fomento. Así, pues, ese mismo día, 15 de agosto de 1537, se instaló el Cabildo con las debidas formalidades.” Ver Arcesio Aragón, *Fastos Payaneses 1536 – 1936* (Bogotá: Imprenta Nacional, 1939), 30.

¹⁹⁸ Este modelo clásico lo integran elementos como: el trazado de damero, formado por manzanas idénticas cuadradas o rectangulares; la plaza principal o mayor, formada con una de esas manzanas que estaban sin construir; la plaza mayor, rodeada por la Gobernación, el Ayuntamiento y la Iglesia; arcadas que se forman de los lados de la plaza y las calles que nacen de sus ángulos; plazoletas que se ubicaban frente a la fachada o en uno de los lados de las iglesias. En Jorge E. Hardoy, 1975, “La forma de las ciudades coloniales en Hispanoamérica”, *Psicón*, n.º 5: 4. <https://catedrapernautfadu.files.wordpress.com/2015/06/ficha-bibliografica-nc2b08-la-forma-de-las-ciudades-coloniales.pdf>.

¹⁹⁹ En estas leyes se ordenaba que las ciudades se fundaran cerca de los ríos para provecho del pueblo. En Andrzej Wyrobisz, 1980, “La ordenanza de Felipe II del año 1573 y la construcción de las ciudades coloniales españolas en América” *Estudios Latinoamericanos*, n.º 7: 11-34.

²⁰⁰ Esta denominación fue dada por cronistas y conquistadores que llegaron a este valle, avistando la singular forma de eme que deja percibir el cerro desde todos los puntos cardinales (norte, sur y occidente). A este cerro que se encuentra recostado sobre la cordillera central, se le conoce hoy como el cerro de las Tres Cruces. Ver Gonzalo Buenahora. “Reseña histórica del cerro de las Tres Cruces de Popayán”, Blog, 10 de septiembre de 2011, párr. 1-2, <https://mariodelg.blogspot.com/2011/09/resena-historica-del-cerro-de-las-tres.html>.

territorial”; recurrente en las fundaciones hechas por los conquistadores de Asia Menor y luego por los romanos, adaptado por España.²⁰¹ Es esta disposición “regular” del espacio a la que se denomina traza urbana tradicional o clásica, la que encontramos en Popayán ilustrada en los planos de 1537, 1700, 1800, 1907, 1936 y 1945.

En el plano de 1537, vemos una realidad documental que se representa a través de 21 manzanas que forman un rectángulo, con una disposición de 3 manzanas de latitud, por 7 manzanas de longitud, la plaza mayor en el centro, el río Molino que marca el límite de la ciudad al norte y el Río Ejido que lo hace al sur. No obstante, esta traza tiene implícito un reacomodo de la ciudad de Pubén, porque este acondicionamiento espacial es también en términos de Aprile-Gnisset: “producto de la resistencia americana y consecuencia de su rechazo a la dominación extranjera”²⁰². Esta resistencia la lidera en el sur el Cacique Payan custodiando las tierras planas y desde el norte, el Cacique Calambas, que gobierna las tierras altas en las sierras y montañas.²⁰³

Es la resistencia entonces, la que contribuye a recrear una formación espacial relativamente nueva. Dado que los conquistadores ocupan las casas de los indios pubenenses, como se describe a continuación:

Fundada la urbe el 13 de enero de 1537, el 9 de abril del mismo año fueron repartidos los solares para empezar la construcción de las primeras viviendas. De enero a abril los conquistadores ocuparon las casas abandonadas por los indios pubenenses, al pie del cerro de la Eme donde Belalcázar constituyó un fuerte.²⁰⁴

Estas cartografías indican, que la traza urbana fue construida a través de un acomodo español y mediante la superposición física sobre la ciudad de Pubén²⁰⁵. Esta superposición se organizó desde la resistencia, pero también desde el Cabildo, el Cabildo de la Catedral y la Gobernación de Popayán a través del castigo, el censo en los curatos y la reducción. Por ejemplo, en 1585 el Cabildo de Popayán trata nuevamente el

²⁰¹ Mauricio Villamil, “El ordenamiento territorial en Colombia a través del tiempo”, *Perspectiva geográfica*, n. ° 15 (2010): 144-5. <https://revistas.uptc.edu.co/revistas/index.php/perspectiva/article/view/1736/1731>.

²⁰² Aprile-Gnisset, “La ciudad colombiana prehispánica”, 179.

²⁰³ Ximena Pachón, “Los Guambianos y la ampliación de la frontera indígena”, en *Frontera y poblamiento: estudios de historia y antropología de Colombia y Ecuador*, comp., Chantal Caillavet, Ximena Pachón (Bogotá: Instituto Francés de Estudios Andinos, Ifea; Instituto de Investigaciones Amazónicas, Sinchi; Departamento de Antropología, Universidad de los Andes, 1996), 288.

²⁰⁴ Santiago Sebastián, *Arquitectura colonial en Popayán y Valle del Cauca* (Cali: Universidad del Valle, 2018.), 25.

²⁰⁵ Pubén es el nombre que adquiere la “Confederación Guambiano – Coconuco”; una unidad política que el cacique Pubén organiza hacia el siglo XV para defenderse de feroces indígenas (salvajes y caníbales). Esta confederación la conformaban los pijaos y los yamongos al oriente, los patías y bojoleros por el sur y los petequies por el norte, además de algunas incursiones militares de los incas por el sur. En Pachón, “Los Guambianos”, 286.

castigo y reducción de los indios Paéces y Pijaos, ubicados al oriente de la Gobernación de Popayán y nombra nuevamente una comisión de personas que designa al Capitán Lorenzo de Paz Maldonado y nombra a los diputados para la repartición de soldados.²⁰⁶ Esto vuelve a ocurrir en enero de 1586,²⁰⁷ y luego en marzo del mismo año, donde además de los Paéces y Pijaos, el Gobernador menciona la reducción para los Guambianos así como la encomienda.²⁰⁸ Así ocurre el siguiente año, el Cabildo trata varios temas y la reducción sobre los indios de Caloto y Paéz,²⁰⁹ en 1630, el informe del Cabildo es sobre las minas de Toro y la reducción de los indígenas, así como la penetración por mar y tierra y su poblamiento.²¹⁰ En 1732, las autoridades reciben un rescripto en el que el Rey los comisiona para que junto con el obispo de la diócesis dispongan lo necesario para “el bien de los indios de la provincia de Paéz y su reducción”, acordaron dar noticia al Deán y al Cabildo de la Catedral para que se haga un censo en todos los curatos de Paéz.²¹¹ En diciembre de este mismo año, con asistencia del vicario del obispado, se trata nuevamente la reducción de los indígenas de Paéz y se envía una comunicación con las medidas propuestas al obispo para que los dos cabildos trabajen mancomunadamente.²¹²

Esta superposición que sucedió mediante el castigo, los censos en los curatos y la reducción, supuso una realidad ideológica a la que Germán Mejía Pavony denomina *Polis*. Así, por ejemplo, en el plano del Diego Castrillón (ver Figura 4), se representa la topografía social de Popayán, las normas de desarrollo y la concreción del haz de relaciones entre diferentes sectores sociales, asentados dentro y fuera de la traza urbana.

²⁰⁶ Indígenas-Encomiendas, Indígenas-rebelión, Militar, Nombramientos, Policía, *Tomo Libros de Belalcázar*, 20 de diciembre de 1585-16, Folio 91, Fondo Cabildo 1537-1800. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

²⁰⁷ Administración-varios, Indígenas-rebelión, Militar, *Tomo Libros de Belalcázar*, 30 de enero de 1586-4, Folio 115, Fondo Cabildo 1537-1800. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

²⁰⁸ Caminos, Indígenas-administración, Indígenas-encomiendas, Indígenas-Rebelión, Militar, Obras públicas, *Tomo Libros de Belalcázar*, 30 de marzo de 1586-11, Folio 145 verso, Fondo Cabildo 1537-1800. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

²⁰⁹ Administración-varios, Eclesiástico iglesias y oratorios, Indígenas-administración, Indígenas-rebelión, Militar, Nombramientos, Visitas, *Tomo 2*, 18 de junio de 1587-12, Folio 234 verso, Fondo Cabildo 1537-1800. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

²¹⁰ Indígenas-Administración, Indígenas-Rebelión, Minas, *Tomo 2*, 2 de noviembre de 1630-20, Folio 99 verso, Fondo Cabildo 1537-1800. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

²¹¹ Administración-varios, Eclesiástico-administración, Indígenas-administración, *Tomo 11*, 29 de noviembre de 1732-28, Folio 91, 93, 96, Fondo Cabildo 1537-1800. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

²¹² Administración-varios, Eclesiástico-administración, Indígenas-administración, *Tomo 11*, 1 de diciembre de 1732-29, Folio 91, 93, 96, Fondo Cabildo 1537-1800. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

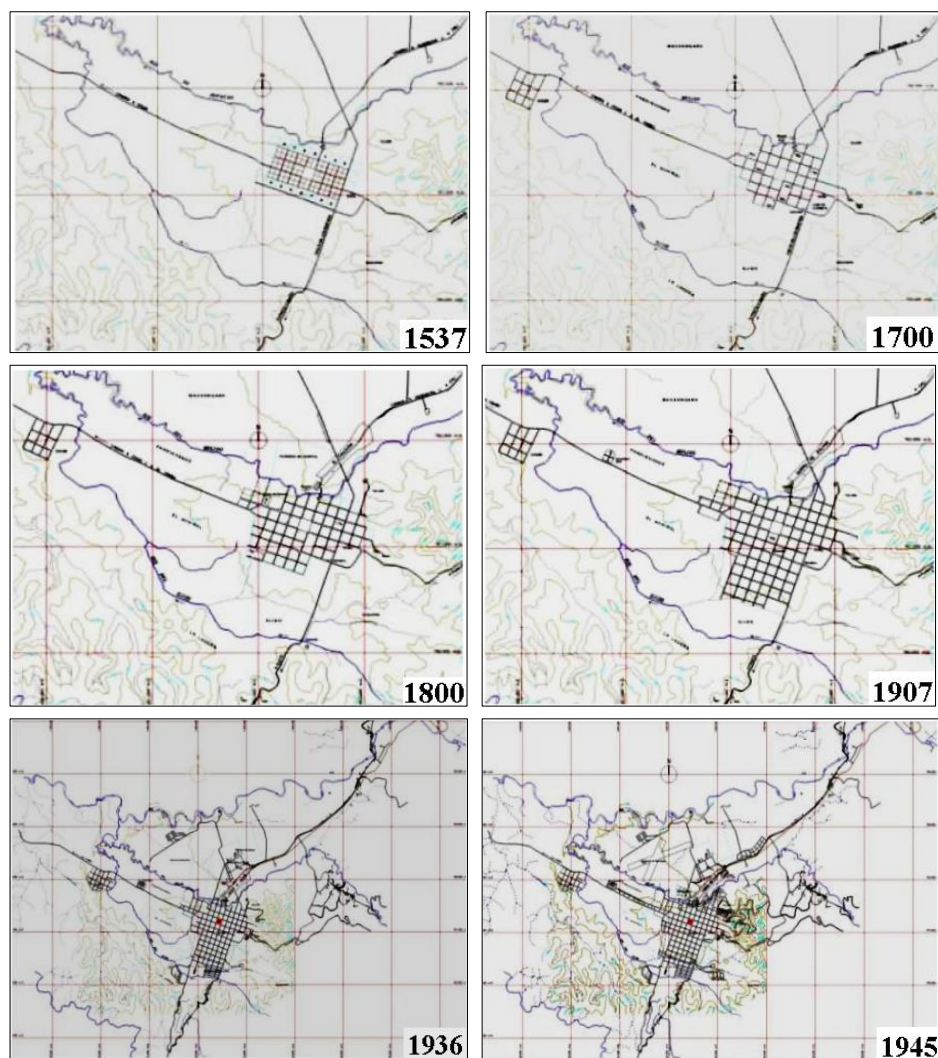


Figura 6. Planos de Popayán, elaboración propia. Imágenes tomadas del Plan especial de manejo y protección del sector histórico de la ciudad de Popayán (PEMP) del 2009. Escala: 1:4.000 / Orientación: Norte en la parte superior.

Estos sectores sociales representan para Mejía la otra realidad que atraviesa a la ciudad, es decir, la *civitas*, “la comunidad política [...], que no por su número sino por el hecho de vivir congregados en el espacio se erigen como comunidad posible”²¹³. Estos conglomerados, sectorizados socialmente son la expresión de la jerarquización del espacio físico y viceversa; donde se demarcan –no sin contrariedades– los límites del centro y las periferias. Los planos del siglo XVIII y XIX, muestran como la traza se extiende hacia el sur y al noroccidente, y levemente, al nororiente y al norte.

Profundizando en el plano de Castrillón (ver Figura 4), encontramos en los cinco espacios sociales, características como: en el primero, la “Gobernación, cabildo, cárceles, cuartel, iglesias, conventos, casas de dos plantas de tratantes con portales y

²¹³ *Ibid.*, 16.

balcones techadas con tejas”²¹⁴; en el segundo residencias de la aristocracia “blanca”, solares de un cuarto de manzana con acueducto particular (paja) y pila privada y con canal posterior de evacuación de aguas residuales en los patios algunas de planta única otras de dos plantas en tapia o en adobe cruzado con techos de teja²¹⁵; el tercero en el Barrio de los “mestizos” donde viven los maestros de oficios y se localizan pequeños comercios de abasto: la vivienda se mezcla con las tiendas y pulperías, carnicerías, los talleres artesanales de carpinteros, herreros, etc. El crecimiento de la población, la demanda inmobiliaria y la ciudad vista como negocio, hacen que el solar pase de medir una cuarta parte de una manzana a tener una octava parte o una extensión menor; las casas para los sectores subalternos se construyen muy sencillas, de una planta y en espacios pequeños. Estos sectores se proveen de agua en las pilas públicas esquineras, mientras que los más acaudalados tienen fuentes de agua en sus casas (usualmente de dos pisos) y pagan pajas de agua a la municipalidad.

Hasta aquí, va la traza interior de la ciudad.²¹⁶ En el número cuatro, están los rancheríos compactos del estado llano y los barrios de los extramuros, es decir, los que se asientan en la prolongación exterior de la traza urbana donde “los indios”, peones, jornaleros, muleros y cargueros, viven en chozas de bahareque y pajizas.²¹⁷ El número cinco corresponde al grupo de los “negros libertos”, servidumbre doméstica, entre otros, que se agrupan en ranchos y chozas pajizas.²¹⁸ Hacia el sur, se registran los ejidos. Finalmente, en el plano se indican las conexiones regionales de Popayán: hacia el norte con Cartago y hacia el sur con Pasto y Quito.

Por otro lado, Cartago y Pasto señalan los límites de la Gobernación de Popayán hasta el siglo XVIII y también marcan el alcance de su jurisdicción. A este propósito Mejía expresa que: “La jurisdicción proviene de los requerimientos de la *polis* sobre el

²¹⁴ *Ibid.*, 361.

²¹⁵ *Ibid.*, 361.

²¹⁶ El Arquitecto Jaime Salcedo Salcedo hace un estudio histórico centrado en la prolongación de la traza urbana del centro histórico desde su fundación hasta 1945, en septiembre del 2005, para el Plan especial de manejo y protección del sector histórico de Popayán (PEMP), a manera de prediagnóstico. También, estudia la traza urbana interna del siglo XVI y XVII, bajo la dirección de Tomás Castrillón Valencia y patrocinado por el Ministerio de Cultura de Colombia, relaciona el acta del primer reparto de solares, las personas a las que se les adjudica, los herederos de varias generaciones, los matrimonios, la definición de cuadra que mide 112 varas (93,5 m); el cambio del vecindario al barrio por un elemento local característico presente en el sector como la carnicería, un río, un camino, un convento. Relaciona el contacto del hijo de Sebastián de Belalcázar como encomendero de Guambia; los esclavos al servicio del convento de la Encarnación, que poblaron al oriente el primer barrio conocido en los documentos notariales como Santa Catalina en 1567, entre otros. En Jaime Salcedo Salcedo, “La mujer, los vecindarios y los barrios de Popayán en el Siglo XVII”, *Ensayos. Historia y teoría del arte* n.º 20 (2011): 6-35, <https://revistas.unal.edu.co/index.php/ensayo/article/view/46169/47751>.

²¹⁷ Jacques Aprile-Gnisset, “La ciudad colombiana”, 361.

²¹⁸ *Ibid.*, 361.

espacio para que la *civitas* se perpetúe en el tiempo”²¹⁹. Es decir, que la jurisdicción proviene de los requerimientos que hagan las autoridades o instituciones como el Cabildo, la corona española, entre otras, para que la comunidad perviva en una frontera, en una localidad, en una región a lo largo del tiempo.

Esto es posible porque España trasplanta a este continente el afecto a las instituciones municipales y porque el poder real estriba en el lazo que une diversas ciudades o comunas, cuyo fuero la reglan oficialmente las relaciones de los reyes y los pueblos. En este sentido, Manuel Caicedo Arroyo en el discurso que pronuncia en la inauguración del Matadero el 20 de junio de 1909 en reemplazo del Presidente del Concejo, dice:

Caído el feudalismo en lucha con la realeza, surgieron los Comunes, que son los Municipios de las sociedades modernas [...] En la España de entonces, el poder real es el lazo de unión de las diversas ciudades ó Comunas, cuyos fueros especiales reglan las relaciones de los pueblos y los Reyes y cuyas Ciudades eligen sus magistrados y administran justicia [...] Profundamente arraigado el afecto a las instituciones municipales, en el pueblo de los Españoles, fue trasplantado á este Continente, donde cada capitán, Teniente ó Adelantado, después de someter la región por su valor y la fuerza de su brazo, creaba el Cabildo, al cual prestaba luego obediencia, acatando sus determinaciones.²²⁰

Este fragmento de discurso expresado desde arriba por uno de los actores político-administrativos de la ciudad de Popayán, evidencia la construcción de las jurisdicciones como expresión de poder, donde a ciertas ciudades se las dota de privilegios y de reglar las relaciones de los pueblos y los Reyes para que la comunidad perviva, bajo el control de unas hegemonías, quienes construyen el espacio a su favor.

Retomando estas conexiones regionales del plano, recordemos que América prehispánica aporta algo más para la construcción de este espacio, aparte de la resistencia, la tecnología en la construcción de puentes de bejucos, embarcaciones, trochas, caminos de a pie con empedrados, con escaleras o sin ellas, pero en línea recta cualquiera sea la pendiente. Esto se da, por haber desarrollado sus civilizaciones sobre cordilleras y por la necesidad de llegar a mercados distantes escalando montes y cruzando ríos para comerciar o intercambiar²²¹ sus productos.²²² De esta forma, en la

²¹⁹ Martínez y Suárez, “Repensando”, 18-9

²²⁰ Miguel Arroyo Diez, “Discurso del Sr. Miguel Arroyo Diez director de la obra del matadero en el acto de entrega y bendición del edificio”, *Anales del Distrito*, 17 de julio de 1909, 68, Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

²²¹ Los chibchas se proveían de algodón silvestre de sus vecinos de los valles cálidos y elaboraban “mantas finas de algodón” para satisfacer sus necesidades y exportarlas, según Juan Friede

segunda mitad del siglo XVI y en la primera mitad del siguiente siglo, se construyen los caminos de herradura o caminos reales, sobre los que además de transitar hombres, circulan caballos, bueyes, mulas e indios cargueros que sortean manglares, selvas tropicales y las escarpadas cordilleras:

Cuando fueron derrotados los agresivos indios, se hicieron posibles las comunicaciones y la explotación de los recursos naturales de la extensa comarca [La Gobernación del Cauca]²²³, Los señores de Popayán, movidos por la riqueza aurífera, introdujeron varios miles de esclavos para el laboreo de las minas, llegando a ser esta empresa la principal de las gentes payanesas, con lo que lograron una preponderancia en el mundo colonial.²²⁴

La extracción de oro y el comercio de artículos de primera necesidad llegados de la Península como los que producía el país, fueron actividades lucrativas que trajo a los dueños de minas y comerciantes, ganancias onerosas y más cuando a causa del contrabando de oro por los ríos Atrato²²⁵ y San Juan²²⁶ se prohibieron las comunicaciones entre Chocó y Cartagena obligando a los habitantes y trabajadores de la región chocoana a proveerse por medio de Popayán, Cali y Buga, a falta de un casco urbano en la región y de la producción de abastos suficientes.²²⁷

Esta relación, venía formándose desde 1763 donde la tierra desértica del Chocó producía escasamente plátanos y maíz, que eran el abasto de los habitantes y las cuadrillas que trabajaban en las minas de oro. Por lo que resultó rentable, que los comerciantes suministran a las cuadrillas de carne salada, aguardiente, aves, menestras y comestibles que pagaban con sus ganancias, siendo éstas entradas a hombros de cargueros por los caminos más ásperos y frágosos del Reino. En los reales de Caloto, por ejemplo, los mineros más importantes (Familias: Arboledas, Hurtados, Bonillas,

mucho más allá de sus fronteras políticas hasta el Valle del río Cauca, es decir, para intercambiarlas con los indígenas de Popayán, boyantes en oro de aluvión. En Pachón, "Frontera", 161.

²²² Ismael Osorio Baquero, "Breve reseña histórica de las vías en Colombia", *Ingeniería Solidaria* 10, n.º 17 (2014): 183, doi: <http://dx.doi.org/10.16925/in.v10i17.880>.

²²³ Los límites jurisdiccionales de la Gobernación de Popayán cubrieron el occidente colombiano en el siglo XVI y la influencia administrativa de la Gobernación no iba más allá de la jurisdicción de sus ciudades y se circunscribía a los altiplanos de Pasto y Popayán y una parte del valle geográfico del Cauca. En 1563, la corona suprime de esta Gobernación a Antioquia para estimular la ocupación de esta frontera. Sin embargo, una vez sometidos los territorios indígenas en 1623, los dominios de la Gobernación se extienden a Barbacoas y a la región chocoana y todavía abarcaban una buena parte de este territorio (desde Pasto hasta Cartago) durante el siglo XVIII. En Colmenares, "Historia económica", 13, 18, 20.

²²⁴ Sebastián, "Arquitectura colonial", 15.

²²⁵ Actualmente atraviesa gran parte del Departamento del Chocó y es frontera departamental entre Chocó y Antioquia.

²²⁶ Este río nace en el Departamento de Antioquia, pasa por el Departamento de Risaralda, Chocó y Valle del Cauca, desemboca en el océano Pacífico.

²²⁷ Colmenares, "Historia económica", 21.

Valencias, Prietos de Tobar. Y la Compañía de Jesús) también eran terratenientes y proveían a sus cuadrillas sobre todo de ganado en haciendas.²²⁸ En el siglo XVII, la élite de encomenderos y terratenientes se renovó con familias de mercaderes entrando la Corona española a formar la redistribución territorial en 1719 con la creación de un virreinato que puso a la provincia de Chocó bajo la jurisdicción de Santa Fe.²²⁹

Los caminos de herradura, entraron a mejorar las trochas y caminos indígenas; además de unir estratégicamente provincias a los centros urbanos más cercanos como Chocó con Popayán, Cali y Buga; Caloto con Popayán. Sin embargo, esto no ocurre con el distrito minero de Barbacoas que se establece en el Valle del Pacífico, porque aquí en las primeras décadas del siglo XVIII se establece un centro urbano y un cabildo en Santa María del Puerto de Barbacoas.²³⁰ Así también ocurre con Tumaco e Iscuandé, que obtienen el título de ciudades y por eso tienen una jurisdicción aparte. A su vez, en el siglo XIX y XX sobre estos caminos reales, se proyectan, se adecuan y se tienden los rieles y se construyen los puentes sobre los que pasan los ferrocarriles.

Los imperativos de la distribución y división del espacio se acomodaron en función del poder local, en términos de lo que Aprile-Gnisset denomina: estructura de poder, representada ésta en la plaza fundacional²³¹, que Mauricio Villamil identificó como “medidor del control social – racial” en el que la ciudad se distribuía así:

[...] en los solares y manzanas anexas se situaban los habitantes principales, a quienes seguían los artesanos y, exteriormente localizados, no del todo regularmente, los indígenas. Irónicamente, los indígenas, habituados a la tan aludida “vida externa”, eran quienes más permanecían en la plaza mayor, donde además se celebraba el mercado, así como en las calles, de lo que incluso viajeros llegados en épocas posteriores a la Colonia dan fe.²³²

Nos encontramos entonces en el siglo XVI, ante lo que Aprile-Gnisset denomina ciudad indiana. Es decir, una aldea de castas que dos siglos más tarde deja visible una ciudad de clases.²³³ De ahí, que se diga que “En Popayán nadie podía confundir “la plebe” del Ejido con la prestigiosa calle de La Pamba”²³⁴. El río Ejido situado al sur de

²²⁸ *Ibid.*, 90-1.

²²⁹ *Ibid.*, 20.

²³⁰ Rosa Isabel Zarama Rincón, “Barbacoas: Piña de oro de la gobernación de Popayán 1750-1810”. *Revista de Historia* 10, n.º 70 (2004): 173-4. <file:///C:/Users/DELL/Downloads/BarbacoaspiadeorodelaGobernacindePopayn1750-1810.pdf>

²³¹ Jorge Galindo Díaz, “La ciudad colombiana de J. Aprile-Gnisset. Génesis y reseña de una publicación” (Manizales: Universidad Nacional, 2015), 6.

²³² Villamil, “El ordenamiento territorial”, 146.

²³³ Aprile-Gnisset, “La ciudad colombiana prehispánica”, 357.

²³⁴ *Ibid.*, 359.

la ciudad y la calle de La Pamba a una cuadra de la plaza fundacional sobre el costado nororiental. La plebe ubicada de 1780 a 1810, en la zona 4 del plano de la topografía social elaborado por Castrillón (ver Figura 4) corresponde a los arrabales donde se encuentran “rancheríos compactos del “estado llano”. Por otra parte, la Pamba ubicada para el período ya referenciado en la zona 2 corresponde a las residencias de la aristocracia “blanca”. Es por estos contornos del norte, por los extramuros de la ciudad aún rurales, por cuyo paisaje se asoman casas pajizas, que hará el ingreso el Ferrocarril del Pacífico a la ciudad de Popayán en la década de 1920.

Dentro de la conformación urbana, de 1915 a 1930, la burguesía comercial y política-, destina las casas del centro (de uno y dos pisos) al funcionamiento de almacenes, agencias, tabernas, carpinterías, sastrerías, herrerías, tiendas, cafés, boticas, farmacias, librerías e imprentas, al arrendamiento de habitaciones; encontrándonos ante una ciudad diferenciada, en la que los pobres demandan habitaciones, por la estrechez de la ciudad y alto costo del ladrillo.²³⁵ Los acaudalados, ahora arrendatarios de sus casas y edificios centrales, aperturan las dinámicas comerciales e inmobiliarias, sobre todo en la zona centro.

Para octubre de 1918, por ejemplo, el señor Alberto Velasco arrienda piezas de habitación para hombres en la planta baja de su casa, ubicada a una cuadra del Parque de Caldas,²³⁶ y “en casa del señor Rafael Quijano Mosquera. Se alquilan piezas de habitación para hombres a precios módicos”²³⁷. Además, algunos deciden poner en venta sus casas (Se vende, por módico precio, una casa pequeña seca y cómoda, contigua a la del Dr. Enrique Grijalba. Entenderse con Nicolás Olano B.)²³⁸; permutan (encontramos en 1919 que Teófilo M. Bejarano vende o permuta por una finca la casa de Modesto Bejarano)²³⁹, anticresan (Ignacio Guevara da en anticresis una casa de su propiedad, situada en la Parroquia de San Francisco)²⁴⁰, arriendan o venden (Teófilo M. Bejarano da en arrendamiento su casa, por un año, o la vende amueblada la del “Alto

²³⁵ Rada y Delgado, “Memorial”, 373-4.

²³⁶ Alberto Velasco, El Trabajo, 12 de abril de 1919, 1. Archivo Central del Cauca, Popayán.

²³⁷ Ibid.

²³⁸ Jorge Ulloa, “Ocasión oportuna”, *La Unión Conservadora*, 24 de junio de 1917, 4. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

²³⁹ Daniel Vejarano S, “Teófilo M. Bejarano”, *El Conservador*, 16 de junio de 1919, No.53, 4. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán. Al señor Teófilo, lo vamos a encontrar en diciembre de 1916 como depositario de dos menores de edad quienes se encargan de oficios domésticos bajo salario legítimo.

²⁴⁰ Teófilo N. Sarria, “Ignacio Guevara”, *El Cauca Liberal*, 15 de junio de 1917, No. 101. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

Cauca”²⁴¹; Clementina González vende o arrienda casa de dos pisos con 12 piezas altas y 9 bajas, algunas con agua corriente, patio, solar, inodoro, etc.)²⁴², venden casas tienda (“Vendo una casa tienda, con agua y con patio, situada a dos cuadras de San Agustín, Hacia el Norte. Háblese con Francisco López Rivera”)²⁴³.

En 1919 el señor Manuel José Castrillón ocupa una de las dieciocho tiendas adyacentes al Matadero Público, está ubicada en las primeras calles por las que pasa el Acueducto público que recorre la ciudad, tiene filtraciones de agua por lo que Acueducto público el precisa un ensanche para evitar el desperdicio de aguas y proveer a más habitantes.

²⁴¹ Negret, “Teófilo M. Bejarano”, *Anunciador*, 6 de julio de 1917, No. 6º, 2. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán. *Anunciador* es órgano de la Librería Negret y se publica semanalmente.

²⁴² Ezequiel Orozco, “Noticia sensacional”, *La Unión Conservadora*, 7 de julio de 1927, No. 432, 4. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

²⁴³ Laurentino Quintana, “Vendo”, *Opiniones*, *Noviembre 10 de 1912*, No. 36, 2. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

Capítulo segundo

El proyecto del Ferrocarril del Pacífico

El proyecto del Ferrocarril del Pacífico, se remonta a las dos últimas décadas del siglo XIX y se llevó a cabo por hacedores de ciudad, mediante la centralización fiscal y la creación de leyes que dieron paso para que el gobierno, los contratistas extranjeros y nacionales ejecutaran esta obra de utilidad y progreso para las regiones del país. En esta dirección, este capítulo propone abordar el tema del proyecto del Ferrocarril del Pacífico mediante tres aspectos relevantes: la ilustración de la morfología de la ciudad y los acomodos de las elites y otros sectores a través de planos de 1880 a 1950; el proceso de consolidación de la ciudad como parte de la triarquía político administrativa de Popayán y la región y los cambios que pueden verse a través de la llegada de mercancías como bienes de consumo extranjeros que traen con ellos la civilización.

Por hacedores de ciudad entenderemos a lo largo de este capítulo, los gobiernos autocráticos que rigieron los destinos de la urbe y también a la generación modernista que entre 1915 y 1930 urbanizó la ciudad, no por agregación de manzanas, sino para crear negocio.²⁴⁴ Sin embargo, sobre esta última consideración no entraremos. Es por esto, que en nuestro primer aparte veremos a quienes impulsaron el ferrocarril y cómo lo hicieron, considerando algunos fragmentos de los contratos, datos del Registro Oficial e informes de la Comisión del Senado. En el segundo aparte, abordaremos la nueva ubicación de los actores por la implantación del ferrocarril, es decir, qué pasa con las elites, los sectores de las clases medias y los sectores populares. Finalmente, trataremos los cambios del consumo, a partir de responder a los siguientes interrogantes: ¿Qué es lo que Popayán consume? y ¿Qué tiene que ver el consumo con la modernidad? Para lo que rastreamos la publicidad de mercancías, bienes y servicios en periódicos que circulaban en la ciudad.

1. ¿Quién o quiénes lo impulsan? ¿Cómo lo hacen?

En América Latina las dinámicas modernizadoras se materializaron con la explosión de las urbes y los modelos de planificación espacial que resultaron en ideologías impuestas. La incierta y caótica planificación espacial de principios del siglo

²⁴⁴ Mejía Pavony, “La urbe”, 20, 24.

XIX en la región, se redujo a la paradoja capitalista entre el dominante y el dominado, como lo expresaba la historiadora Eulalia Ciro, en la formación espacial de Aprile-Gniset²⁴⁵. La representación del Ferrocarril del Pacífico que Lefebvre identificó como *producción del espacio*, coexistió con un universo de producción y con otro de consumo, quedando envuelto su construcción como cosa producida y al mismo tiempo, como obra pública. Este proyecto inmerso en un espacio social y luego en uno concebido, enuncia como alude Mejía, a una forma de documentación presencial²⁴⁶ en la que las ideologías y los elementos teóricos podían ser identificados.

En la construcción de los ferrocarriles colombianos, esta materialización se consolidó por la necesidad interoceánica de conectar la región, construyéndose las primeras vías férreas hacia Panamá en 1849-1855 y posteriormente la red férrea nacional de 1880-1960 de Jacques Aprile-Gniset y al suroccidente, el Ferrocarril del Pacífico y algunas conexiones en 1924 (ver Figura 7).

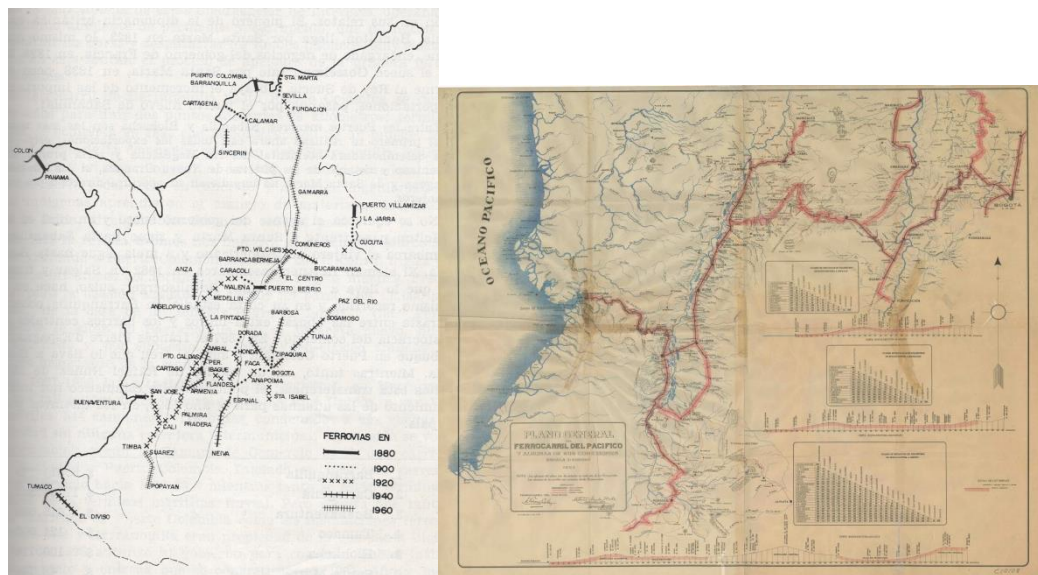


Figura 7. Izquierda, Desarrollo férreo 1880-1960. Imagen de Aprile-Gniset, en *La ciudad colombiana siglo XIX*, 171. Sin escala / Orientación: Norte arriba. Derecha, Plano Ferrocarril del Pacífico y conexiones 1924. Imagen de Alfredo Vásquez Cobo, Arturo Arcila Uribe y Cipriano Correa. Biblioteca Virtual Banco de la República. Escala: 1:400.000 / Dimensiones: 30 x 108 cm / Orientación: Norte arriba.

En los nuevos medios de transporte, pasajeros y carga fueron representados como línea de explotación y proyecto. En el Ferrocarril del Pacífico, uno de los tramos de Buenaventura a Popayán comunicó a las localidades de Buenaventura (K0) – Dagua (K82) – La Cumbre (K129) – Isaacs (K161) – Cali (K174) – Jamundí (K196) – Guachinte (K208) – San Francisco (K226) – Suarez (K239) – Morales (K274) –

²⁴⁵ Martínez y Suárez, “Repensando”, 57.

²⁴⁶ *Ibid.*, 16.

Piendamó (K294) – Popayán (K334), utilizándose el kilómetro 0 hasta el 294, mientras del kilómetro 294 al 334, se mantenía en proyecto. Además, el trayecto de Buenaventura-Cali, conocido como la Línea Occidente y Cali-Popayán, como Línea Sur, el jefe de tráfico G. Holguín y el ingeniero encargado de la Gerencia Arturo Arcila Uribe, empleados de la Compañía del Ferrocarril, informaron el uso reglamentario de circuitos de la red telefónica y telegráfica para comunicarse de una sección a otra.²⁴⁷

El desarrollo de la red férrea al suroccidente, se impulsó desde Buenaventura en 1880 y terminó en Popayán en 1960. Este recorrido –al que Lefebvre le denomina realidad cotidiana–²⁴⁸, generó que Popayán perdiera la hegemonía que tuvo durante la Colonia y pasara a tenerla Cali, donde se construyó la Estación Central del Ferrocarril y se abanderó al progreso en el nuevo sistema urbano, que se formó a partir del desalojo del colonialismo español por el imperio mercantilista británico.²⁴⁹ El estímulo de la producción agrícola y minera, ayudó a que en ciudades como Cali se formará entre 1850 y 1950²⁵⁰, economías agrícolas extensas apalancadas por la conexión de la ferrovía con el de Caldas, que iba desde el río Cauca, cerca de Cartago, hasta Manizales.²⁵¹ La conexión entre Caldas y Cali, estimuló la producción del café, convirtiéndolas en importantes núcleos comerciales, y abriendo otros como Piendamó, en el kilómetro 294.

Además, el tratado de Libre Navegación, Amistad y Comercio con Gran Bretaña fue un estímulo para la circulación y población del territorio, permitiendo la ampliación productiva y comercial basada en la producción agrícola. La renovación del entramado Colonial, de acuerdo con Aprile-Gnisset, introdujo transportes que cambiaron la red de comunicaciones y el mallaje²⁵² urbano, creando puertos marítimos como el de Barranquilla y Buenaventura, y nuevas escalas fluviales en el interior del país (ver Figura 8).²⁵³

Este proyecto dinamizador comenzó mucho antes cuando la Corona Española suprimió de la Gobernación de Popayán a Antioquia para estimular la ocupación de la

²⁴⁷ CO Gobernación del Cauca, Reglamento del Ferrocarril del Pacífico, 1927, 52, 57-8, Archivo de la Gobernación del Cauca, Talleres de Carvajal & Cia, Cali.

²⁴⁸ Lefebvre, “La producción”, 97.

²⁴⁹ Aprile-Gnisset, “La ciudad colombiana siglo XIX”, 169.

²⁵⁰ *Ibid.*, 17.

²⁵¹ Gabriel Poveda, “El antiguo Ferrocarril de Caldas”. *Dyna* 70, n.º 139 (2003): 1, <https://www.redalyc.org/pdf/496/49613902.pdf>.

²⁵² Con la palabra *maillage* Roger Brunet “alude a todo sistema de división y diferenciación del espacio efectuado con vistas a su apropiación, explotación y administración, en sus diversas manifestaciones escalares (desde la parcela al estado)”. En García Álvarez, “La coremática”, 9.

²⁵³ Aprile-Gnisset, “La ciudad colombiana siglo XIX”, 18.

frontera con Caldas, conformándose departamento en 1905.²⁵⁴ Por otra parte, Cali se conformó como departamento en 1910 y el Cauca en 1888²⁵⁵ siendo para 1903, ocho departamentos extensos y pobres: Antioquía, Bolívar, Boyacá, Cauca, Cundinamarca, Magdalena, Santander y Tolima.²⁵⁶

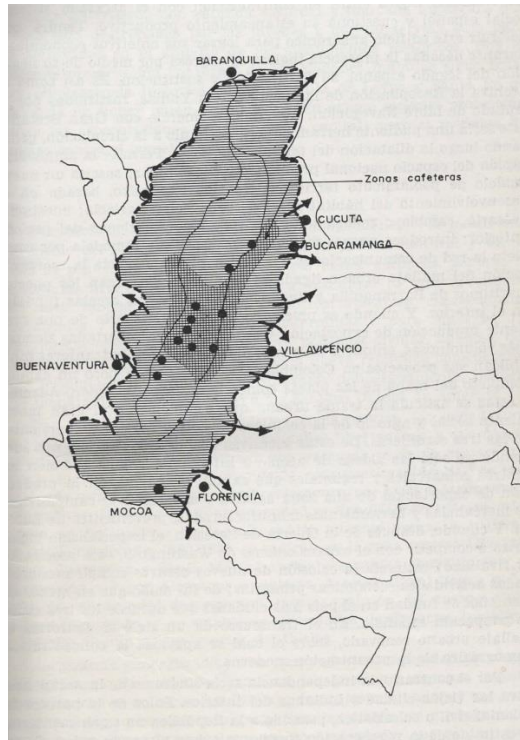


Figura 8. Formación espacial agraria 1850-1950. Imagen tomada de Aprile-Gnisset, “*La ciudad colombiana siglo XIX*”, 17. Sin escala / Orientación: Norte arriba.

Estos reacomodos, fortalecieron la economía interna y externa del país; mostrando el Cauca un interés loable, por establecer alianzas con el Valle a raíz del desarrollo en las vías y su prosperidad económica. A este respecto, el presidente del Tribunal Rafael Caicedo, en la posesión del Gobernador del Departamento del Cauca, Sr. General Luis Enrique Bonilla, dice:

Contáis con un Presupuesto modestamente arreglado, que os permitirá, sin menos cabo del buen servicio público, dar impulso a las importantes obras emprendidas, entre las cuales sobresale la de la Carretera del Norte, ya muy adelantada, y cuya particular importancia nadie será dado a negar, como quiera que ella está destinada a abreviar la fecha afortunada en la magna empresa del Ferrocarril del Pacífico nos ponga en comunicación rápida con los pueblos del Valle, que deben su sorprendente prosperidad a la atención por ellos prestada a las vías de comunicación.

Aun llevando en cuenta los males inherentes a la hora presente, no debemos desesperar de nuestra futura prosperidad económica e industrial: poco a poco se ve arraigar entre nosotros el amor a la vida agrícola, el respeto a la propiedad, y al amparo de la paz,

²⁵⁴ Colmenares, “Historia económica”, 21.

²⁵⁵ Almario García, “La configuración”, 14.

²⁵⁶ Poveda, “El antiguo”, 1.

cimentada en la libertad y en la justicia, nuestros pueblos, encontrando objetivos más estables y apacibles, se tornan menos turbulentos y se preparan mejor al posterior desarrollo de sus ilimitados recursos.²⁵⁷

El impulso de la Carretera hacia el Norte se convirtió en parte fundamental para la llegada del Ferrocarril del Pacífico a Popayán, siendo el Gobernador entrante del Departamento del Cauca el nuevo impulsor de la planificación urbana²⁵⁸ entre el Norte y el Valle. El predominio del Valle dejó al Cauca subordinado a dinámicas sociales y políticas que lo convirtieron en un actor privilegiado.²⁵⁹ La urbanista Jacobs, reconoce esta subordinación como una lógica impuesta dada por los planificadores burocráticos²⁶⁰, donde el espacio social es en efecto, un universo de la producción.

En el reconocimiento que hace el Consejo Municipal en 1909 de los “beneméritos hijos de Popayán que consagraron sus energías al mejoramiento material de la ciudad, dotándola de obras de utilidad y progreso”²⁶¹, se encuentra el Gobernador Vicente Cárdenas,²⁶² a quien se le recuerda por la construcción al occidente de la ciudad del “hermoso albergue de los muertos con su templo de impecables ojivas”²⁶³ [Hoy Cementerio Católico Central], empedrar 109 calles en la ciudad de Popayán, construir caminos rurales, pero también por explorar la desértica cordillera occidental para encontrar una vía fácil que pusiera al Cauca en comunicación con el Pacífico:

El hospital de caridad levantado de sus ruinas, la composición del puente del Cauca, cuyo costoso edificio amenazaba próxima ruina... Las sólidas y permanentes mejoras que han recibido la mayor parte de los caminos nacionales y provinciales: las exploraciones que se han hecho en la desierta cordillera occidental para encontrar una fácil vía que nos ponga en comunicación con el Pacífico: las mejoras de todo género que han recibido las escuelas de educación primaria: el establecimiento de la de tejidos de sombreros de jipijapa, y en fin, otra multitud de obras públicas que se han acometido en todos los cantones de la provincia, son monumentos que pregonan más que las palabras,

²⁵⁷ Posesión del general don Luis Enrique Bonilla del cargo de gobernador del Departamento del Cauca. Discurso del Doctor Rafael Caicedo G., Presidente del Tribunal Superior, 1920, *Registro Oficial*. n.º 878, 94-6. CO Gobernación del Cauca, Posesión del general don Luis Enrique Bonilla del cargo de gobernador del Departamento del Cauca. Discurso del Doctor Rafael Caicedo G., Presidente del Tribunal Superior, 1920, *Registro Oficial*. n.º 878, 94-6. Archivo de la Gobernación del Cauca. Popayán CO: Imprenta departamental.

²⁵⁸ Lefebvre, “La producción”, 100.

²⁵⁹ *Ibid.*, 73 y 165.

²⁶⁰ David Harvey, *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural* (Buenos Aires: Amorrortu editores, 1998), 96.

²⁶¹ Arroyo Diez, “Discurso”, 67.

²⁶² Abogado, Fiscal del Tribunal del Cauca, gobernador de Pasto en 1843 y 1844, fue Gobernador de Popayán de 1846 a 1849, tuvo fuertes relaciones familiares con los locales (en la adolescencia estuvo bajo la tutela de José Rafael Arboleda y Arroyo), de tradición familiar burocrática. William Alfredo Chapman, “Empleos estatales y redes socio – familiares de poder en Popayán. 1832 – 1853”, *Diálogos* 16, n.º 1 (2017): 92, 99, <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/dialogos/article/view/12054/17312>

²⁶³ Arroyo, “Discurso”, 67.

‘que la provincia de Popayán ha sido sabiamente gobernada por el doctor Vicente Cárdenas’,²⁶⁴

Y, Rafael García Urbano, que fue jefe de la provincia de Popayán entre 1863 y 1871 y director de obras públicas entre 1864 y 1887. En 1871, dirigió –junto a Fray Serafín Barbetti–, la composición regular y uniforme de las calles de la ciudad, dando continuidad a esta obra iniciada en 1809 por el gobernador español Miguel Tacón y Rosique, pero esta vez, con un mejor plan, al hacer una construcción uniforme de los empedrados desnivelados existentes y efectuar la ampliación de los andenes, que permitió mejorar el aspecto de la ciudad y darle comodidad a los habitantes.²⁶⁵

El ferrocarril obedeció a la convergencia de distintos momentos sociales y actores, donde la ciudad como artefacto humano, participó desde lugares culturales e ideológicos, construyendo con anticipación, las dinámicas urbanas.²⁶⁶ A estos actores, Mejía les denomina, los *hacedores de ciudad*; gobiernos autocráticos que rigieron los destinos de las urbes latinoamericanas durante decenios, entre ellos Rafael Reyes, presidente de 1904-1909.²⁶⁷ Sobre él, el poeta y político conservador payanés Guillermo Valencia en el discurso de inauguración del Ferrocarril del Pacífico en Popayán, dice:

Rafael Reyes abrió la segunda era en que se dio inusitado empuje a los trabajos: fue entonces cuando por primera vez el ejecutivo nacional consagró en un contrato la prolongación hasta Popayán del ferrocarril de Buenaventura, que primitivamente fue proyectado en la dirección norte.²⁶⁸

La segunda ola referida por Valencia ocurre a partir del noveno contrato firmado en Bogotá el 23 de enero de 1908 por el ministro de Obras Públicas y Fomento y el representante de la Compañía del Ferrocarril del Pacífico que adjudica los derechos de la reparación, construcción, equipo y conservación del ferrocarril a la Compañía y a un contrato adicional reformativo de dieciocho artículos, se menciona en el primero:

Los suscritos, a saber: Francisco P. Manotas, Ministro de Obras Públicas, debidamente

²⁶⁴ Gustavo Arboleda, *Historia contemporánea de Colombia* (Bogotá: Casa editorial de Arboleda & Valencia, 1919), loc. 258. Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República.

²⁶⁵ James Julián Gurrute, “Estudio de datos secundarios del sector construcción de Popayán (1900 - 2018)” (Tesis pregrado, Universidad del Cauca, 2022), 118-9, <http://repositorio.unicauca.edu.co:8080/bitstream/handle/123456789/6182/Estudio%20de%20datos%20secundarios%20del%20sector%20construcci%C3%B3n%20de%20Popay%C3%A1n%20%28periodo%201900-2018%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

²⁶⁶ Martínez y Suárez, “Repensando”, 16.

²⁶⁷ Pavony, “La urbe”, 20.

²⁶⁸ Guillermo Valencia, “Discurso pronunciado por el Doctor Guillermo Valencia en la Estación del Ferrocarril”, *Revista Popayán*, Órgano de la Academia de Historia del Cauca. No. 132 (Julio., 1926): 170. Popayán: Talleres editoriales del Departamento, 1926. Mensual. Hemeroteca Biblioteca El Carmen, Universidad del Cauca, Popayán.

autorizado por el Excelentísimo señor Presidente de la República, por una parte, que en lo sucesivo se llamará *el Gobierno*, y César Castro, en nombre y representación de la Compañía anónima denominada *Compañía del Ferrocarril del Pacífico*, domiciliada en esta ciudad y constituida por escritura número 65, otorgada el diez y siete de enero de mil novecientos ocho ante el notario 2.º de esta ciudad, Compañía de la cual es Gerente, con las autorizaciones suficientes para la celebración de este contrato, parte que en lo sucesivo se llamará *el Concesionario*, han celebrado el contrato contenido en los artículos siguientes.²⁶⁹

Artículo 1.º Se adiciona el artículo primero (1.º) del contrato supradicho estableciendo como obligación del Concesionario la siguiente, que figurará de ahora en adelante como tercero (3.º) del contrato preindicado:

Se obliga el Concesionario también a construir los trayectos de ferrocarril comprendidos entre Palmira y Cartago, y entre Cali y Popayán, con un ramal de Palmira a Santander, en la misma forma y en las mismas condiciones de construcción, conservación, pago, etc., que establece el contrato de treinta (30) de diciembre de mil novecientos cinco (1905).²⁷⁰

La decisión de crear esta compañía y ajustar el contrato de 1905, se tomó para no otorgar más contratos a extranjeros, quienes recibían grandes subvenciones, ganancias e indemnizaciones del Gobierno nacional. Entre los primeros contratistas extranjeros, que el ingeniero y economista Gabriel Poveda denomina: traficantes norteamericanos de proyectos colosales, figuran David R. Smith y Franck Modica, cuyo contrato fue aprobado con amplias concesiones en la Ley 66 de 1872.²⁷¹ Además, este mismo año, su compañía envió a Buenaventura al ingeniero civil Barton C. Smith para comenzar la construcción del Ferrocarril del Cauca, realizando el trazado desde el Puerto hasta el río Cauca, empleando estudios anteriores de Jaramillo, White, Zawadsky, Hopkins y Mosquera. Cuando la Compañía abandonó a Smith, éste renunció y no reinició la obra, pese a haber recibido una fuerte subvención; sin embargo, su mérito está en haber empezado esta vía tan difícil e importante para el país.²⁷²

El segundo contratista extranjero fue el empresario e ingeniero civil cubano Francisco Javier Cisneros cuyo contrato se aprobó en la Ley nacional No. 25 de 1878, para el Ferrocarril de Buenaventura, quien construyó 27 Km de 1878 a 1885, por un valor de 1.833.882 con indemnizaciones. El tercer contratista, fue el Conde de Goussencourt, a quien el gobierno le aprobó el cuarto contrato de este ferrocarril en la Ley 4 de 1886 y no construyó ni un solo kilómetro de 1886 a 1889; de modo que, para

²⁶⁹ Ferrocarril del Pacífico. Informe de la Comisión del Senado que estudió para segundo debate el contrato de 6 de septiembre de 1912, 8-9, Archivo de la Gobernación del Cauca. Bogotá CO: Casa editorial El Tiempo, 1912.

²⁷⁰ Paulo Pinzón, *Estudio sobre el contrato del Ferrocarril del Cauca celebrado por la compañía del Ferrocarril del Pacífico con el Gobierno Nacional*. (Bogotá: Arboleda y Valencia, 1913), 7. Biblioteca de la República Luis Ángel Arango.

²⁷¹ Gabriel Poveda Ramos, "El antiguo ferrocarril del Pacífico", *Scrib* (2012): 4, <https://es.scribd.com/doc/79831517/El-Antiguo-Ferrocarril-del-Pacifico>.

²⁷² *Ibid.*, 4.

finiquitar la negociación, la compañía francobelga del conde, cedió sus derechos a Jean Gaulmin - representante del Conde -, haciendo que el gobierno pagara por daños y perjuicios 40.000 francos y devolviendo la garantía de 500.000 francos que representaba más del 7 por 100 del interés. El cuarto contratista, fue James Cherry a quien se le aprobó el quinto contrato por la Ley 16 de 1890 y construyó 8 Km de 1891-1897 por valor de 903.802 con indemnizaciones. Los quintos contratistas extranjeros fueron Alfredo B. y Eduardo Mason, a quienes se les aprobó el séptimo contrato, por el que pretendieron cobrar al Gobierno la indemnización de diez mil dólares.²⁷³

Adicionalmente, también el hacendado caucano Ignacio Muñoz C. y Víctor Borrero cobraron indemnizaciones onerosas por contratos. El contrato del 9 de abril de 1897 celebrado con el Ministro de Hacienda, Manuel Esguerra, propuso reconstruir y refeccionar el trayecto de carrilera entre Buenaventura y San José; además de construir y equipar el ferrocarril de allí hasta Palmira, pasando por Cali.²⁷⁴ En 1903, Ignacio Muñoz celebró otro contrato con el gobierno para reparar la línea construida desde Buenaventura hasta el kilómetro 47, pero el gobierno no pudo cumplir con los dos batallones de zarpadores, de trescientas plazas cada uno para los trabajos del ferrocarril, por lo que indemnizó a Muñoz con \$ 160.179 oro.²⁷⁵

Por otro lado, el contrato inicial y el contrato adicional reformativo de 1908 son posibles, porque Rafael Reyes durante su periodo adoptó una nueva política económica; que Aprile-Gniset llama de racionalidad lógica de un momento social. Esta política económica basada en la centralización fiscal, la estabilización del sistema monetario, el regreso al patrón oro, la restauración de crédito para el país en el exterior, la inversión extranjera, la agricultura de exportación de café, caña de azúcar, banano y el transporte, entran a modificar las instituciones políticas que no se habían podido cambiar en las últimas tres guerras civiles del siglo XIX, aplastando la oposición liberal²⁷⁶.

Al unísono el poderoso terrateniente representante de intereses privados, Ignacio Muñoz C, puso en el panorama nacional y regional el ramal hacia Popayán:

Él fue el primero que pronunció la palabra Popayán como ramal de la gran línea, consignándolo así en todos los contratos celebrados directamente; él exigió también esta

²⁷³ *Ibid.*, 8-9.

²⁷⁴ Informe de la Comisión que estudió en proyecto de ley por la cual se dispuso la reconstrucción de una sección del Ferrocarril del Pacífico, 6, Bogotá: Imprenta Nacional, 1914. Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República.

²⁷⁵ *Ibid.*, 8-9.

²⁷⁶ Salomón Kalmanovitz, "Las cuentas fiscales del centralismo de Colombia, 1880-1930", *Revista de Economía Institucional*, 24. N°. 47 (2023): 7.

línea como condición indispensable para ceder la empresa, las tres veces que la tuvo en sus manos. Dentro o fuera de ella, no ha cesado un instante de laborar hasta verle el remate. Esto lo sabe la república entera, y debe quedar consignado para memoria de los pocos que no lo saben todavía.²⁷⁷

En el discurso de inauguración del Ferrocarril del Pacífico se encuentran registrados otros planificadores urbanos, impulsores, expertos y científicos. Entre ellos, Manuel Murillo Toro, presidente de los Estados Unidos de Colombia de 1864 a 1866 y de 1872 a 1874, quien impulsó el ferrocarril de Buenaventura a Bogotá, amparado en la Ley 52 del 14 de mayo de 1872 y dio paso al primer contrato del ferrocarril, contrato Smith y Modica. En general, en la obra del Ferrocarril del Pacífico terminan participando cinco presidentes de la república (uno liberal y cuatro conservadores), cinco ministros de obras públicas (dos liberales y tres conservadores), un ministro de gobierno, un administrador de la ferrovía, un superintendente de la construcción del Ferrocarril del Pacífico, gerente del mismo, y cinco ingenieros (uno civil y empresario, dos prácticos, un interventor y un contratista) (ver Anexo 2).

De igual forma podemos notar que en el discurso de inauguración del ferrocarril, Guillermo Valencia nombra varios actores que formaron parte del proceso de construcción y que hicieron posible su llegada a Popayán, a los cuales dota de un talante cívico, desde lo heroico, reconociendo a esta faena como épica. Aquí este espíritu cobra un matiz sobrehumano, válido no solo para los presidentes y ministros de obras públicas, sino también para las mujeres, esposas de los trabajadores e hijas del tugurio ignoto, por su atávica preparación para la minería. En el discurso de Valencia, hay un desplazamiento del espíritu de lo cívico, del plano de lo administrativo, al plano de los trabajadores y de las mujeres del común, “restituyéndoles” a estos actores y actrices una agencia, una autonomía colectiva en la construcción del ferrocarril. Algunos de los trabajadores a los que refiere Valencia son por ejemplo los fallecidos en 1925 en la Construcción vía Popayán, a cuyas familias se paga un seguro de vida de acuerdo al cargo: Manuel Cruz Angucho, frenero, \$ 720; Emilio Caicedo, Cabo, \$ 600; Juan E. Bedoya, Florencio Carvajal, Rosalio Carabalí, Rubén Rojas, Heliodoro Ordoñez, obreros, \$ 210 a cada uno y Manuel Salvador García, obrero, \$ 240.²⁷⁸ Estas muertes son para Santos “factores de desequilibrio y, por tanto, de evolución, es decir, de cambio

²⁷⁷ Valencia, “Discurso pronunciado”, 172.

²⁷⁸ S. González A., “Relación de pagos verificados en el Ferrocarril del Pacífico, por seguros de vida de sus empleados y trabajadores fallecidos en el año de 1925”, En Ferrocarril del Pacífico, 54. Archivo de la Gobernación del Cauca.

de significado de los lugares en el conjunto del espacio”²⁷⁹. Y las actividades que estos actores desempeñan, sean nuevas o preexistentes, contribuyen a que el “valor” de los lugares cambie; por la función exclusiva que el ferrocarril empieza a desempeñar. Así es que este espacio ejerce una dominación que otros lugares no. En esa medida, se crea una nueva jerarquía urbana, lo que dice de la potencialidad de las acciones humanas de los trabajadores, de las mujeres de estos y de las hijas del tugurio ignoto en la transformación del espacio.

Por otro lado, encontramos en 1919 un espíritu de lo cívico, desplazado de la administración pública e instaurado en la colonia de cien payaneses residentes en Cali, que conforman el Centro payanés con el siguiente propósito:

El pensamiento que anima a la Comunidad es el de concertar el esfuerzo en defensa del derecho que Popayán tiene a ser inmediatamente unida al Valle por la vía férrea, y a que ese derecho se haga efectivo y deje de constar únicamente en palabras más o menos autorizadas y más o menos dignas de fe, para traducirse en obra palpable.²⁸⁰

De esta colectividad hacen parte ancianos y jóvenes, obreros y letrados, capitalistas y jornaleros, que proponen al Consejo Municipal de Popayán sincronizar los pasos y peticiones que se formulen para el bien de la población y en lo referente al Ferrocarril.²⁸¹ Sin embargo, Santos menciona que los transportes “sirven más, mejor y más barato a las empresas modernas que a la población”²⁸², porque en primera instancia se acepta un modelo de crecimiento hacia afuera, donde el Estado prepara el camino para que los “modernizadores” se instalen y operen. Es decir, que este núcleo de personas que se disponen a trabajar en favor de Popayán despliegan una agencia, unas acciones humanas afianzadas en la fraternidad que ayudan a construir esa dominación que implica la jerarquía urbana del espacio con las funciones que cumplirá el ferrocarril. Este Centro lo conforma la siguiente junta directiva:

Principales: Dr. Arcesio Aragón [Vicepresidente], don Miguel B. Bonilla, don Daniel Gil Lemos, doctor Laurentino Quintana, don Manuel Paz U. y don J. Vicente Garcés N [Presidente]. Suplentes: Dn. Leopoldo Cajiao, Dr. Arcesio Penagos y R., Dr. Lisímaco Velasco, Dn. Arcesio Valencia S., Dr. Apolinar Guzmán y Dn Jesús Carvajal
Secretario: don Simón Velasco R. Tesorero: Daniel Valdivieso.²⁸³

²⁷⁹ Santos, “De la totalidad”, 55.

²⁸⁰ J. Vicente Garcés N., et al., “Notas”, *Anales del Distrito*, 19 de octubre de 1919, 305, Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

²⁸¹ *Ibid.*, 305.

²⁸² Santos, “De la totalidad”, 35.

²⁸³ Garcés N., et al., “Notas”, 305.

Este núcleo reconoce que el Presidente tiene una alta mediación con la Municipalidad y ésta en respuesta, se compromete a dar cuenta de las gestiones que hagan respecto al Ferrocarril, siempre y cuando las circunstancias lo permitan.

2. La implantación del ferrocarril

Los proyectos de desarrollo motores de la revolución industrial, despertaron el interés por los ferrocarriles que se introdujeron en América Latina entre el siglo XIX y principios del XX. En la región pacífica entre 1879 y 1908 varios tramos, vías, puentes, estaciones y locomotoras entraron a ser parte de la transformación urbana (ver Tabla 6). La integración del ferrocarril a las dinámicas sociales, resignificó el valor del espacio a partir de la optimización del transporte de productos, la construcción y remplazo de puentes de madera para soportar las máquinas, la compra de viviendas y lotes para la construcción de tramos, el diseño de rutas y maniobras en curvas cortas; los estudios sobre el desgaste de los rieles y locomotoras, el mantenimiento de caminos, la introducción de programas de alfabetización y contratación de obreros, entre otras.

En Popayán se reforzaron en 1909 con la llegada del ferrocarril, el estudio de terrenos del kilómetro 64, ramal de Cali a la ciudad blanca.

Tabla 6
Primeras locomotoras del Ferrocarril del Pacífico

No.	Tipo	Año	Nombre	Fabricante	Peso	No. Serie	Comentarios
1	042	1879	"Cali"	Fowler, Inglaterra	12,25		Comprada por Cisneros. Cisneros contratado en 1878.
2	260	1882	"Popayán"	Virginia Iron Wks. USA	16,3	N/D	Comprada por Cisneros. 1882 inaugurado B/vent Córdoba (20 km)
3	260	1885	"Palmira"	Grant USA	25,86	N/D	¿pedida por Cisneros?
4	280	1891	"Cauca"	Baldwin, USA	32,47*	12044	1890: Contrato Cherry. Comprada por Cherry. Inadecuada
5	240?	1895?	"Dagua"	Grant? **		N/D	Comprada por Cherry. ¿Suministrada por Ryan & Mc Donald?
6	062	1896	"M A Caro"	Baldwin, USA	31,68	15458	1895 a 1897, empresa administrada por el gov. dirección de Ignacio Palau
7	064	1898		Baldwin, USA	20,82	16234	1897: Muñoz y Borrero, hasta 1899, 1903 a 1905, Ignacio Borrero
8	260	1907		Baldwin, USA	35,61	32379	De 1905 a 1907, hermanos Mason
9	260	1907		Baldwin, USA	35,61	32840	¿pedida por hermanos Mason? 1907 a 1908, Banco Central
10	260	1908		Baldwin, USA	35,61	33011	1908. Organizada empresa FC del Pacífico. Gerente Nemesio Camacho
11	260	1908		Baldwin, USA	35,61	33012	En 1908 vía construida hasta el río Pepita, km 55 (Cisneros)

Fuente: Academia Colombiana de Historia de la Ingeniería y de las Obras Públicas, 2000.

Estos trabajos demoraron 6 años, enfocados en tres direcciones: 1) la línea oriental, que partía desde el kilómetro 65 y llegaba hasta Popayán, con un desarrollo de 105 km y 836 m, con pendiente máxima de 3 por 100 compensada, y con una diferencia de nivel de 692 m y 80 cm, así 1316 m en subida y 623 m en descenso; 2) la misma

línea oriental, pero con variante denominada *La Capilla* que medía 102 km y 433 m, con pendiente máxima del 3 por 100 compensado, para vencer la misma diferencia de nivel del estudio anterior, pues sube 1262 m y baja 569 m; y 3) La línea occidental que medía 93 km y 900 m, con pendiente máxima de $2^{1/2}$ por 100, para vencer 579 m y 60 cm, pues subía solamente 876 m y bajaba 196 m (ver Tabla 7).²⁸⁴

Tabla 7

Características de estudios línea férrea Cali-Popayán a principios del siglo XX

Líneas	Longitudes [km]	Grados de curvatura	Pendiente máxima sin compensar	Radio mínimo de las Curvas	Pendiente electiva	Alturas negativas [m]	Costo que le resultará al Gobierno a \$40.000 oro por km	Observaciones
Novirao	105 – 836	21 – 774	2,75%	80	3,45%	623	4.233.440	En algunas curvas de 100 m, el 3 por 100 sin compensar
La Capilla	102 – 433	19 – 604	2,5%	80	3,2%	569	4.097.320	
Palacé	93 – 900	24 – 575	2,5%	80	3,2%	196	3.756.000	
Cauca	85 – 300	22 – 972	2,3%	80	3%	116	3.412.000	

Fuente: Ministerio de Obras Públicas.

Elaboración: Jorge Páez G.

Los estudios, entregados a la *Sociedad Colombiana de Ingenieros*, concertaron que el trazado más adecuado, era la línea occidental (Cauca – Palacé), por las ventajas técnicas y las condiciones económicas; providencia que pasó al Ministerio el 13 de julio de 1915, procediendo el gobierno a celebrar contratos con los ingenieros Jorge Páez y Jacinto Caicedo R, con fecha del 15 de junio de 1916. Los ingenieros propusieron, trazas en el occidente, por la línea del río Cauca; dictando el 17 de junio de 1916 la resolución de adoptar como ruta para la construcción del Ferrocarril del Cauca, el kilómetro 64 de la vía del Sur a Popayán, siguiendo a totalidad la hoya del río Cauca y ascendiendo por la imagen izquierda del este.²⁸⁵

En relación a lo anterior, a continuación se presenta el cuadro de evidencias el cual está conformado por las siguientes variables: contrato-normativa, fecha, contratista-entidad y efectos esperados:

²⁸⁴ CO Ministerio de Obras Públicas, Documentos relativos a la elección de ruta para el ferrocarril del Pacífico, desde el kilómetro 63 de la vía del Sur hasta la ciudad de Popayán (Bogotá: Imprenta Nacional, 1920), 7. <https://jstor.org/stable/community.35166059>.

²⁸⁵ *Ibid.*, 7.

Tabla 8
Cuadro de evidencias

Contrato/Normativa	Fecha	Contratistas y/o Entidad	Efecto esperado
Smith & Modica / Ley 66	1872	David R. Smith y Franck Modica	El ingeniero Barton C. Smith inicia construcción.
Ley Nacional No. 25	1878	Francisco Javier Cisneros	Construcción de 27 km (1878-1885). Primer avance físico medible, pero con alto costo e indemnizaciones.
Ley 4 / Cuarto Contrato	1886	Conde de Goussencourt	Construcción de 0 km (1886-1889). Pérdida financiera para el Estado (indemnización).
Ley 16 / Quinto Contrato	1890	James Cherry	Construcción de 8 km (1891-1897). Avance mínimo pese a la inversión.
Séptimo contrato	1897	Alfredo B. y Eduardo Mason	Pretendieron cobrar 10.00 dólares al gobierno
Contrato con Ignacio Muñoz C.	9 de abril de 1897	Ignacio Muñoz C. y Víctor Borrero	Plantean por primera vez la conexión Cali-Popayán como esencial. No se especifican km, pero se define el eje.
Contrato adicional	1903	Ignacio Muñoz C.	El gobierno incumple (no aporta batallones de zapadores). Indemnización de \$160,179 oro a Muñoz.
Contrato Adicional Reformatorio	23 de enero de 1908	Gobierno y Compañía del F.C. del Pacífico	Compromiso legal definitivo de extender la vía hasta Popayán. Es el contrato clave que impulsa los estudios técnicos y la obra.
Estudios de Trayectoria Cali-Popayán	1915-1916	Ingenieros Jorge Páez y Jacinto Caicedo) / Ministerio de O.P.	Se adopta la ruta occidental de 93.9 km (Resolución 17 jun 1916) por ventajas técnicas/económicas. Define la traza final.

Elaboración: Propia

Antes de la transformación de los caminos con la llegada del ferrocarril, se destacaba entre Cali-Popayán, por la ruta norte, un puente construido en 1739 sobre el río Molino; y en la entrada de Popayán, un grande y antiguo puente de arco terminado en 1773 que permitía el paso a Quito y otras partes del Virreinato.²⁸⁶ Este último, conocido como el *Puente de Julumito*, fue uno de los mejores de la región y contó con la participación del Fray Simón Schenher, siendo financiado por aportes privados de Francisco Basilio de Angulo, Joseph Hidalgo, Jacinto Mosquera y Figueroa, Jerónimo de Torres, José de Caldas y el Gobernador José Ortega.²⁸⁷ A este puente, se sumaron otros de piedra, madera, ladrillo y hierro. A partir de 1718 y hasta principios del siglo XIX, se construyeron al menos 34 puentes de arco de ladrillo en el Gran Cauca, siendo elaborados por artesanos, quienes asumieron la tarea de dotar la infraestructura en la región. En el Cauca y en las intermediaciones de Popayán, se construyeron para 1874, dos puentes sobre el arco del río Cauca, uno situado en la vía que conduce a Coconuco, y otro, en el desvío del camino hacia la Plata.

El interés en conectar la región, se consolidó con la construcción de puentes de hierro que se extendieron a lo largo del siglo XIX en todo el país. Entre las obras donde participó Fray Serafin Barbetti con el Estado Soberano del Cauca, se destacan el *Puente de Janambú* construido entre 1866-1868 en el camino Popayán-Pasto; el *Puente del Humilladero* en Popayán entre 1867-1873; el del río Palo de madera en 1874, los de Palacé Alto en la vía a la Plata y Ovejas entre Cali-Popayán en 1877, el puente sobre el río Amaime en 1878, que hacía parte del camino entre Palmira y Buga, entre otros.²⁸⁸

A lo largo del siglo XX con la ola modernizadora, la llegada de extranjeros y la participación de ingenieros formados en la Universidad Nacional y la Escuela Nacional de Minas de Bogotá, desplazaron los puentes rudimentarios de arco de ladrillo, por metálicos de Estados Unidos, Francia e Inglaterra.²⁸⁹ De esta forma en 1916, cuando se prolongó la ruta Cali-Jamundí en el kilómetro 22 y luego 12 km hacia Guachinte, pasando por los ríos Lili, La Viga y Cauca, se colocaron puentes metálicos rígidos que se extendieron a lo largo de los ríos.²⁹⁰ Para 1920, los trabajos estuvieron a cargo de los

²⁸⁶ Jorge Alberto Galindo Díaz. *Cruzando el Cauca: Pasos y Puentes sobre el Río Cauca en el Departamento del Valle hasta la Primera Mitad del Siglo XX* (Cali: Secretaria de Cultura y Turismo del Valle del Cauca, 2003), 36-7.

²⁸⁷ *Ibid.*, 38.

²⁸⁸ Jorge Galindo Díaz, "Serafin Barbetti: constructor de puentes de bóvedas en el sur occidente de Colombia", *Apuntes* 23 N° 2 (2010): 121, <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/revApuntesArq/article/view/8895/7176>.

²⁸⁹ *Ibid.*, 130.

²⁹⁰ Galindo Díaz. "Cruzando el Cauca", 218-219.

ingenieros Julián Uribe, Ricardo Arboleda (encargado del túnel de Piendamó), Manuel María Mosquera (encargado de la construcción del ramal de Timba a Santander), y Hernando Payán; suscitando para 1926, por orden del Gobernador del Cauca Carlos Vernaza, la inauguración de un puente colgante sobre el Cauca, frente a la Estación de San Francisco de 84 m de luz, que beneficiaba a los habitantes de Buenos Aires.²⁹¹

Paulatinamente al suroccidente, la línea del ferrocarril se proyectó en dirección de norte a sur, desde Cali hasta la población de Suárez, y dirección noreste-sureste desde Suárez hasta Popayán²⁹². La ferroviaria entró a la ciudad así, por el noreste formando un paralelo con el río Molino hasta llegar a *El Callejón* (hoy Barrio Bolívar); atravesando el Antiguo Camino Real que se había trazado desde el sur, lo que indicaba la integración con el rezagado sistema económico colonial, y la inmersión a las nuevas dinámicas económicas y políticas. A nivel nacional, el ferrocarril se articuló al norte con la industria agroexportadora de Cali, Medellín y Bogotá, protagonistas de la producción de la economía mundial; extendiéndose varios kilómetros hasta el Magdalena, donde se embarcaban los productos de exportación (ver Figura 9).



Figura 9. Primera locomotora que llegó a Popayán, 1925.²⁹³ Imagen de J. A. Arroyo.

En la región, estas vías férreas, construidas con los impuestos que a diario pagaban la población de Nariño y Popayán, sumaban casi mil contribuyentes, una sexta parte. Para 1917 se anunciaba: “[...] Sus habitantes han contribuido siempre y contribuyen diariamente a llenar las arcas nacionales, con las que se han levantado edificios soberbios en Bogotá y se ha unido esta ciudad a puertos fluviales con ferrovías verdaderamente costosas”²⁹⁴. Esta contribución era desigual demográficamente en 1918, pues Popayán contaba con 20.236 habitantes, mientras Pasto con 29.036, Cali con

²⁹¹ *Ibíd.*, 219.

²⁹² Poveda Ramos, “El antiguo”, 23.

²⁹³ CO Gobernación del Cauca, Informe reglamentario de los talleres durante el año de 1925, 1925, Archivo de la Gobernación del Cauca, Popayán.

²⁹⁴ Librería Negret, “El Ferrocarril del Cauca”, *Anunciador*, n. ° 7 (1917): 2, en Archivo Central del Cauca, Fondo Notaria Primera, folio 2899 reverso, Universidad del Cauca, Popayán.

45.525, Medellín con 79.146 y Bogotá con 143.994. Además, entre Popayán y Pasto los habitantes representaban el 15.5% del total de las cuatro ciudades, Popayán el 6.4%, Pasto el 9.1%, Cali el 14.3%, Medellín el 24.9%, y Bogotá el 45.3%²⁹⁵.

Frente a esta situación, Negret levantó su protesta contra una administración centralista que privilegiaba a unas ciudades más que a otras, para unir las ciudades centrales al Magdalena. Este evento, es lo que Godard denomina como estructuración de redes urbanas nacionales en las que se da un desequilibrio por la jerarquía que “cobran” determinadas redes urbanas.²⁹⁶ O lo que Lefebvre señalaba como desequilibrio, cuando el capitalismo intensificaba su apuesta por las soluciones espaciales y el sector inmobiliario y la construcción intervenían en la dinamización de la economía.²⁹⁷ Este se percibe como un sector de oportunidades al cual dirigir las inversiones, que transforma el espacio regional y local en cada bucle de construcción y en cada acción de destrucción que emprende para sostener la circulación de capital necesario para dinamizar por ejemplo la economía agrícola de exportación, especialmente la cafetera, o la economía interna con el consumo de bienes y servicios.

Con estas dinámicas, Popayán creció estadísticamente, contando para 1918 con una población de 20.236 habitantes, y para 1930 con 31.832, que representa un aumento del 36.4%. El ritmo de crecimiento de la ciudad, vino además de la mano con el dinamismo del mercado y un sector agrícola capaz de proveer insumos²⁹⁸. De esta forma, para 1931, el Departamento del Cauca ya contaba con 67 parcialidades de indígenas que se dedicaban a la agricultura, distribuidos en las provincias de Popayán, Santander, Camilo Torres, Silvia y Caldas²⁹⁹, suministrando semillas, trajes, guarnieles, jabones, telas y otros. No obstante, para 1918 ciudades como Bogotá, Medellín y Cali, con 141.639, 79.146 y 45.525 habitantes, superaban a Popayán, siendo Bogotá siete veces mayor, Medellín aproximadamente cuatro, y el doble en Cali (ver Figura 10).

A partir de 1918 se conformó entonces, una red de ciudades al interior del “triángulo del oro”, formado por Bogotá, Medellín y Cali, donde se desarrolló una

²⁹⁵ CO Contraloría General de la República, Dirección de Censo, memorias y cuadros, Censo de 1928 (Bogotá: Editorial Nueva, 1930).

²⁹⁶ Godard, “Las ciudades andinas”, 241.

²⁹⁷ Lefebvre, “La producción”, 18.

²⁹⁸ Arnold Bauer, “Expansión económica y sociedad rural: El caso chileno en el siglo XIX”, *Historia* 1, n.o 9 (1970): 142, <https://revistahistoria.uc.cl/index.php/rhis/article/view/15951>.

²⁹⁹ Benigno Valencia, “Monografía del Dpto del Cauca”, en *Ciudades de Colombia* (Medellín: Helios, 1933). Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República.

economía cafetera que posibilitó el progreso urbano y sostenido.³⁰⁰ Para 1950, estas regiones siguieron fortaleciéndose, configurando así lo que Godard denominó como una red urbana tripolar; solo que más equilibrada y jerarquizada, sumándose a ella, los polos caribeños de Cartagena de Indias y Barranquilla.³⁰¹

A finales de la década de 1910 como señala Negret, Bogotá capital del país, dominó el espacio nacional y se convirtió en obstáculo para un desarrollo equilibrado de la red urbana y los demás centros. Como lo menciona Godard, todas las ciudades capitales de la región andina entre 1940 y 1990, tendieron a reunirse a las metrópolis para ejercer un control y drenar la producción destinada al mercado mundial, entre ellos, minerales, hidrocarburos y productos agro-pastorales.³⁰² Bogotá intervino, así como área central en el fortalecimiento de las exportaciones, afianzando las economías primarias exportadoras en Latinoamérica desde 1880.

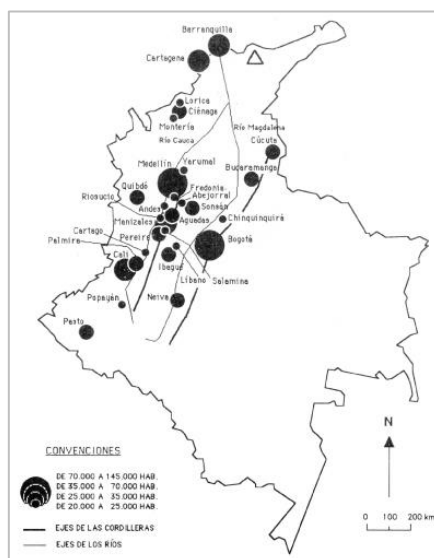


Figura 10. Mapa sobre la primacía urbana en Colombia, 1918. Imagen de *Las primacías urbanas 1851-1985*.³⁰³ Escala: 1:100.000 / Orientación: Norte arriba, lado inferior derecho.

Esta economía dual, se integró al mercado internacional, construyendo para las regiones atrasadas, una política de explotación moderna, en el que las oligarquías nacionales se vieron favorecidas, por el auge económico y el endeudamiento externo, que hizo posible, obras de infraestructura, gastos de educación, sanidad y planificación

³⁰⁰ Fabio Zambrano y Olivier Bernard, "Las primacías urbanas 1851-1985", en *Ciudad y territorio. El proceso de poblamiento en Colombia* (Lima: Institut Français d'études andines, 1993), párr. 9, doi: <https://doi.org/10.4000/books.ifea.2098>.

³⁰¹ Godard, "Las ciudades andinas", 246.

³⁰² *Ibid*, 245-6.

³⁰³ Zambrano y Bernard, "Las primacías urbanas", 9.

urbana.³⁰⁴ La Federación Nacional de Cafeteros, por ejemplo, envió en 1929, varios expertos en el cultivo de café, entre ellos Marcos Jaramillo, que fomentaron la construcción de granjas modelo, como observatorio.³⁰⁵ Las líneas del Ferrocarril del Pacifico, aparecieron integradas a estas dinámicas, unificando la ciudad al puerto, con el objetivo de conectar la región minera y agrícola, con la integración nacional³⁰⁶.

El Ferrocarril del Cauca en su proceso de construcción como tejido social, desequilibró las redes urbanas y rebasó el límite natural del norte, que en otros tiempos lo marcaba el río Molino³⁰⁷. En este sentido, la traza urbana se extendió hacia el norte y el noroeste, donde se ubicaba la empresa de Bavaria (1949); El Molino de Belalcázar; El Parque Mosquera; y los barrios Bolívar, La Estancia, Belalcázar; La Estación del Ferrocarril, El Hospital Centenario y la Avenida Santander (ver Figura 11).

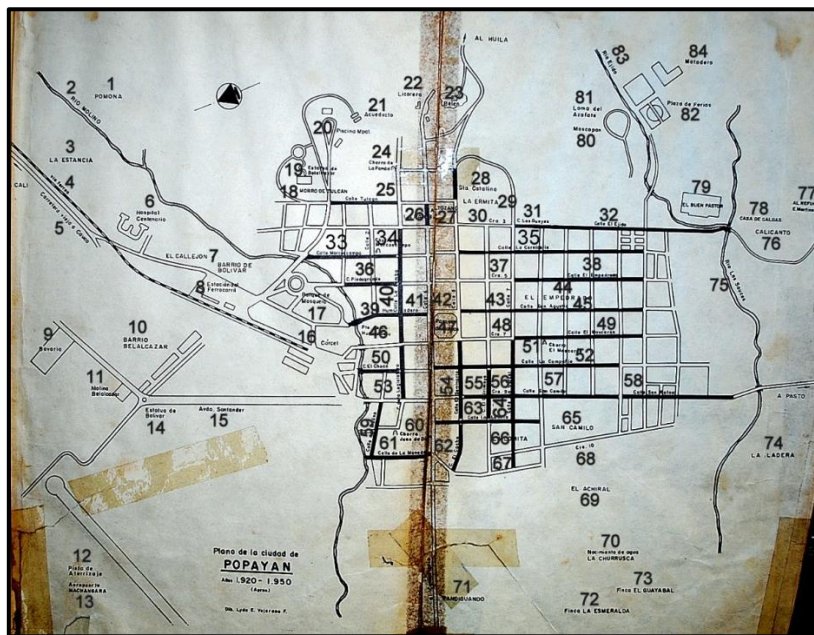


Figura 11. Plano de la ciudad de Popayán años 1920 – 1950.
Imagen de Lyda E. Vejarano F. Sin escala / Orientación: Norte arriba.

No obstante, el crecimiento urbano hacia el norte ya era evidente desde 1713. En este año “don Jacinto Mosquera y Figueroa sorprendió a un sacerdote cruzando el río Molino para llevar los santos óleos a un enfermo en el callejón, afrontando dificultades porque el río bajaba crecido y amenazaba arrastrar la mula que cabalgaba”³⁰⁸,

³⁰⁴ Carlos Malamud, “El esplendor latinoamericano. De 1880 a la Primera Guerra Mundial”, en *Historia de América* (Madrid, ES: Editorial Alianza, 2005), 397-8.

³⁰⁵ Ezequiel Orozco, “Cafeteros”, *La Unión Conservadora. Bisemanario Político*. No. 419 (Sept., 1926). Popayán: Talleres editoriales del Departamento, 1926, Archivo Central del Cauca.

³⁰⁶ Godard, “Las ciudades andinas”, 240.

³⁰⁷ Valencia, “Monografía”.

³⁰⁸ Oscar Molano, 2019, “Popayán, turística”, *Turismo Popayán*, párr. 2, Accedido 1 de junio, <https://turismopopayan.es.tl/PUENTES.htm>.

financiando con sus recursos, la construcción del Puente de la Custodia o Puente Chiquito, que contribuyó a la comunicación vial entre el centro y el norte de la ciudad.

La traza hipodámica de la ciudad entonces, se volvió polémica, ya no solo por la presencia del mestizaje, sino que su uniformidad empezó a desdibujarse, cuando se rebasó el límite tradicional del norte y como vemos en el plano, también del occidente y el sur. Vinculada la ciudad mediante caminos coloniales, los más transitados se conocieron como caminos reales, uno de ellos se extendió en el eje longitudinal andino y conectó a Popayán con Caloto y con el Valle del Cauca hasta llegar a ser poco transitado por la aparición del Ferrocarril del Pacífico. De manera análoga ocurrió con las carreteras que conectaban a Cali con Buenaventura y Cartago y con la navegación del río Dagua.³⁰⁹ La ferrovía alteró un paisaje sinuoso y rural, que dio paso a una transición espacial de crecimiento irregular donde la iglesia jugó un papel significativo al suroccidente, trayendo a la región emisoras, escuelas, periódicos y puestos de salud.

Al vencer la sinuosidad geográfica, el Ferrocarril del Cauca imprime a Popayán, la imagen de dar un paso adelante en la época, experimentando esta sensación a través de la disponibilidad y consumo de productos franceses, españoles, ingleses, americanos, japoneses y nacionales, con el fin de contribuir en la practicidad, confort, salud, estética y salubridad de la vida cotidiana. El ferrocarril se presenta así, con cierto protagonismo y dinamismo comercial, guardando en su paisaje y sus gentes un semblante rural para la época, pero concentrándose en el centro de la urbe donde se ubicaría La Estación del Ferrocarril: El Callejón de Bolívar³¹⁰. Un lugar que durante La Colonia, fue puerta de entrada y estuvo conectado al centro por el Puente de la Custodia y en el siglo XX, lo enmarcaron modestas viviendas de los habitantes del suburbio, una antesala a la estación en la que se movilizaron pasajeros pertenecientes a familias de cierta prestancia o capacidad económica para acceder a los <<coches de primera>> y adquirir el <<tiquete de andén>>, con el que podían ingresar al corredor en la estación, un lujo que los más pobres no se podían permitir.³¹¹

Por otro lado, las elites payanesas repuestas luego de la desintegración del Gran Cauca; se unieron para superar el atraso y el aislamiento, ocasionado principalmente por

³⁰⁹ Diego Cagüañas Roza et al., *Formas de modernización regional en el suroccidente colombiano* (Cali: Universidad ICESI, 2013), 154.

³¹⁰ Hoy Barrio Bolívar, ubicado al noroccidente de Popayán, cuya vida económica transita alrededor de su plaza de mercado en la mañana. En la mañana y la tarde funcionan ferreterías, tiendas agropecuarias, panaderías, queseras, pescaderías, droguerías, cacharrerías, la cruz roja, en donde antes era la bodega del Ferrocarril. Y en la noche, se convierte en una zona de drogadicción y la prostitución.

³¹¹ Vejarano, "Estampas", 21-3.

los privilegios a la clase política que trajeron miseria y marginalidad a la población. Entre 1900 y 1920, las ideas políticas de las elites eran sosegadas; concordando con el panorama de un país que se recuperaba de la Guerra de los Mil Días donde los liberales salieron mal librados y la presencia del gobierno del General Rafael Reyes relativizaba su derrota. La calma partidista, reflejada en la prensa regional entre 1904 y 1909, era de neutralidad, pues los liberales lejos de pensar en la derrota, seguían optimistas, a pesar del predominio absoluto de los conservadores en el poder.³¹²

El sosiego del entorno payanés cargado de festividades religiosas y cívicas, fueron el preludeo de la conformación de una sociedad político-religiosa que empezó a enaltecer la tradición y las hazañas militares, por encima de la pujanza económica. Entre las celebraciones litúrgicas enaltecidas, figuran la Semana Santa, las fiestas patronales, las celebraciones religiosas convocadas por la iglesia, los aniversarios y matrimonios de las elites, y otras conmemoraciones públicas donde asistían las autoridades locales, militares y eclesiásticas más relevantes de la región. Las elites empezaron intencionalmente, a fomentar costumbres y estilos europeos, publicando así en uno de los semanarios locales, *La Paz*, los menús de las comidas y banquetes de las fiestas, al igual que los trajes que usaban las señoras de alta sociedad. Lamentablemente, preocupados más por cultivar su soberanía social, descuidaron el liderazgo regional, y fueron cuestionados por Cali y Buga frente a la puja económica de la época.³¹³

Popayán cayó progresivamente, en una agitación política a causa del atraso económico no superado, que no pudo ser más ocultado por los promotores de la oligarquía local en los diarios; reconociendo para 1911, la presencia del movimiento de la *Unión Obrera* que producía temor, por la influencia popular de los artesanos en el comportamiento ciudadano. En esta misma década, el departamento del Cauca fue perdiendo interés en temas de agricultura, impidiendo la industrialización de la región; entre otras, porque las escuelas y centros de educación eran pocos y el interés de las clases altas, eran carreras como medicina, derecho e ingeniería.³¹⁴

En medio de estos cambios, incluso las costumbres de las elites locales se vieron alteradas, pues los matrimonios, acostumbrados a celebrarse para emparentar las familias aristocráticas, terminaron formando casales, de familias tradicionales con

³¹² César Augusto Ayala Diago, “Popayán: dos décadas de historia política (1900-1920)”, *Anuario de Historia regional y de las fronteras* 5, n.º 1 (2000): 13-4, <https://revistas.uis.edu.co/index.php/anuariohistoria/article/view/1975/2346>.

³¹³ Ayala Diago, “Popayán”, 14-5.

³¹⁴ *Ibid.*, 31-40.

miembros dedicados a las nuevas actividades de la economía capitalista. Estas uniones, terminaron alejando a las elites locales, de lucha por la política local y nacional bipartidista.³¹⁵ Además, a mediados del siglo XX y principios del XXI, al interior de las familias payanesas, se generaron desplazamientos progresivos a otras ciudades. Cali, por ejemplo, fue una de las más atractivas, pues se había desarrollado económicamente durante la primera ola industrial generada por el Ingenio Manuelita (1901), las empresas Carvajal (1904), la Fábrica de Textiles la Garantía (1915), los Laboratorios JGB (1925), Lloreda Grasas (1928), la Fábrica de Dulces Colombiana (1928) y Pastas la Espiga de Oro (1925); integrándose después a la inversión extranjera.

3. Los cambios en el consumo

Con la llegada de los ferrocarriles, Colombia transitó hacia la modernidad, contrarrestado a principios del siglo XX, problemas como la navegación por el río Magdalena, la integración de los territorios, el transporte de bienes y mercancías, el impulso de las exportaciones cafeteras, la llegada de maquinaria pesada para expandir los sectores mineros e industriales, la mano de obra calificada, el turismo interno, el impulso de la ingeniería nacional, la ampliación y multiplicación de líneas de telégrafo y telefónicas, la inversión pública en vías, el desarrollo de la legislación laboral, las escuelas e instituciones de enseñanza.³¹⁶ En el suroccidente, las poderosas provincias aprovecharon este auge, y se sumergieron en las inventivas modernas que permitieron el comercio por el río Dagua y el Puerto de Buenaventura.

Este nuevo flujo de mercancías, evidenció en Popayán dinámicas de consumo y bienes de circulación económica, visibles en las publicidades emitidas en los diarios y el paisaje social interno que se desarrolló en el mercado del barrio Bolívar, frente al Parque Albán. Así, a inicios del siglo XX, se fueron integrando comerciantes, lugareños y extranjeros con negocios emplazados en las plazas de mercado, almacenes, tiendas y agencias. Los productos que circulaban y se vendían como servicios, terminaron por reconfigurar las relaciones sociales, comerciales e identitarias alrededor de la adquisición de bienes agropecuarios, culturales, artesanales, industriales, ventas de tierra o adquisición de propiedades. Para las elites, por ejemplo, la adquisición de ropas,

³¹⁵ Héctor Llanos Vargas, “Surgimiento, permanencia y transformaciones históricas de la élite criolla de Popayán (Siglo XVI-XIX), *Historia y Espacio* 1, n.º 3 (1979): 96, <https://doi.org/10.25100/hye.v0i3.4720>.

³¹⁶ Gabriel Poveda Ramos, *Historia económica de Colombia en el siglo XX* (Medellín: Universidad Pontificia Bolivariana, 2005).

joyas, plata labrada, tierras, ganado, ajuares, oro y otros objetos, no tenía dificultad; sin embargo, para las clases menos favorecidas, los lujos estuvieron fuera del alcance de su economía, por tal razón, no era de extrañarse que fueran las familias de élite, las principales consumidoras de las nuevas y suntuosas mercancías que arribaban.

La falta de industrias nacionales, impulsó a finales del siglo XIX y hasta 1931³¹⁷, el consumo de productos extranjeros en Colombia, poniendo en marcha el proceso de sustitución de importaciones a través de la implementación de industrias manufactureras mecanizadas que realizaran una concentración física de los recursos, y fueran intensivas en capital y tecnología; generando así, industrias livianas productoras de alimentos, artículos de primera necesidad y materias primas. Hacia 1900, entre las fábricas nacionales que exhibían estas características se encontraban, doce en Bogotá, diez en Antioquia, una en Boyacá, una en Bolívar, y unas cuantas más en Santader y el Valle del Cauca, industrias livianas que ofrecían productos como bebidas, calzado, textiles, tabaco, fósforos, velas, cementos, vidrio, loza, hierro, muebles y enseres.³¹⁸

Estas industrias ligeras, contribuyeron a transformar la vida urbana y los hábitos de dependencia a los productos, en actividades como cocinar y fumar; por ejemplo, se volvió necesario el consumo del fósforo. En Popayán, entre 1912 y 1913, los fósforos de esperma fabricados por los señores Juan E Olano e hijo en Cali, se empezaron a distribuir en el Bazar francés –ubicado en la plaza–, el agente Arquímedes Velasco. El producto de los fósforos de esperma que se dirigieron al consumo masivo de los payaneses, logró ofrecer por parte de la empresa, seis presentaciones de varios precios; mostrando no solo, que el valor adquisitivo para la población no era el mismo, sino que la empresa –a través de sus agentes–, quería captar el consumo de la gran mayoría de sectores (y de las sociedades donde se distribuía su producto):

Fósforos de esperma de la FABRICA DE CALI de los señores Juan E Olano e Hijo. Se fabrican seis empaques distintos para todos los precios. Son mejores que los extranjeros. Son muchísimo más baratos. Tiene un premio de \$ 20.000 / Depósito General en el BAZAR FRANCÉS.³¹⁹

Esta estrategia de diversificación comercial buscó salirle al paso a empresas extranjeras que producían y vendían para la época, fósforos extranjeros, superándolos

³¹⁷ Gabriel Misas Arango, “De la sustitución de importaciones a la apertura económica. La difícil consolidación industrial”, En Gabriel Misas Arango, *Desarrollo económico y social en Colombia. Siglo XX* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2001), 111-2.

³¹⁸ Salomón Kalmanovitz, *Breve historia económica de Colombia* (Bogotá: Utadeo, 2015), 145.

³¹⁹ Ernesto Burbano, “Arquimedes Velasco”, *La Opinión*, 17 de enero de 1913, 4, Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

en precios y calidad. Los avisos publicitarios de las fábricas nacionales, se confrontaron así con las empresas extranjeras, que como bien sabemos, robustecieron oligopolios desde el último tercio del siglo XIX, v.gr, Estados Unidos con Diamond Match Company en 1881, Gran Bretaña con Bryant & May en 1884, entre otras (ver Figura 12 y 13).³²⁰ De esta forma, para 1913 convivían en el mercado, tanto fósforos nacionales como extranjeros, sin contar con que los fósforos extranjeros en lugares como Cartagena, se contrabandeaban, como el caso de las cerillas suecas ‘Parrot’ de la Swedish Match, quien compró Bryant & May en 1926.³²¹



Figura 12. Cerillas de Bryant & May
Imagen de Carlos Crismatt Mouthon



Figura 13. Fósforos de seguridad
‘Golondrina’ de Swedish Match.
Imagen de Carlos Crismatt Mouthon

Publicidades de fósforos como las que distribuyó el agente Arquímedes Velasco, se emitieron antes de comenzar la Primera Guerra Mundial, cuando Europa ya había afianzado relaciones comerciales con Colombia, y por ende menos del 50% del total de las importaciones se compraban a Estados Unidos. Sin embargo, -al finalizar la guerra-, entre 1914 y 1918, el porcentaje de adquisición de mercancías extranjeras en EEUU, se incrementó; presentando un 52% del total de las importaciones en 1915, un 55% en 1916, un 56% en 1917 y más del 80% que representa más de \$11.000.000 en 1918.³²²

Este hecho, muestra que las mercancías importadas de Estados Unidos, acaparaban una parte del mercado y del consumo durante el último año de la guerra, generándose cierta afinidad de la población con la identidad estadounidense, si nos circunscribimos a la correlación que Arnold Bauer establece entre identidad y

³²⁰ Silvia Badoza y Claudio Belini, “La compañía general de fósforos, 1889-1929. Expansión y límites de una gran empresa en una economía agro-exportadora”, *Desarrollo económico* 49, n. ° 193 (2009): 94.
https://www.researchgate.net/publication/292641272_La_Compania_General_de_Fosforos_1889-1929_expansion_y_limites_de_una_gran_empresa_en_una_economia_agro-exportadora.

³²¹ Carlos Crismatt Mouthon, “Mi Cartagena de Indias”, 2011, párr. 8, http://www.cartagenadeindiasweb.com/cartagena_notas_fosforos.html.

³²² Colombia Banco de la República, “Colombia Manual comercial e industrial”, *Banco de la República*, 2012, 29, http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/lbr_manual_comercial.pdf. Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República.

consumo.³²³ Las nuevas relaciones comerciales, incentivaron el apogeo del liberalismo, disponiendo de bienes en casas de importación, tiendas, talleres y fabricas locales.³²⁴

De esta manera, para 1913 en Popayán, se encuentra una amplia gama de productos medicinales y de tocador de la empresa Davis & Laurence Co, de New York, entre ellos: el Bálsamo - Allen, para los ataques de tos y la prevención de enfermedades bronquiales y pulmonares; la Pamala como medicina contra el paludismo; Ferrovim, para la convalecencia de cualquier enfermedad, que renovaba, enriquecía la sangre y devolvía la vitalidad; emplastos Hazol – Mentol, que aliviaba cualquier dolor articular, lumbago, reumatismo, ciática y otros; Irotonic, pastillas para reconstrucción de la sangre y tónico nervioso; Quadroline, para enfermedades peculiares de la mujer; Urisepic, píldoras para hombres;³²⁵ píldoras “Davis” para el hígado; zarzaparrilla de channing que purificaba la sangre y combatía enfermedades de la piel; el jabón medicinal y de tocador del Dr. Weaver, que se vendían como productos en el almacén de Clodomiro Paz.

También entre los socorros medicinales se encontraban las pastillas del Dr. Becker Medicine Co, elaboradas en New York, que anunciaban ser eficientes para la cura de enfermedades en los riñones y la vejiga; el Santal monal, un producto francés que curaba los flujos de la vejiga y los riñones,³²⁶ en la Farmacia del Dr. Carlos Villamil, que se ubica en la calle del puente del Humilladero, al nororiente de la ciudad.

Entre los productos importados, la compra de ropa europea también se convirtió en una marca de identidad dentro de las elites payanesas. Parte de esta indumentaria, se puede ver en los vestidos, trajes, zapatos, sombreros, abrigos, guantes, pañuelos, bufandas, corbatas y corbatines que portaban algunos hombres y mujeres que asistieron al acto político de la llegada del ferrocarril en 1926.³²⁷ Además, en una de las publicidades de Miguel Negret en 1913, pueden verse las redes comerciales que se tejían alrededor de los trajes y sus clientes; pudiéndose mandar a hacer un vestido sobre medidas, con un sastre inglés, que era solo posible como forma de consumo, en el exclusivo sector burgués de la sociedad payanesa.

³²³ Arnold Bauer, *Somos lo que compramos. Historia de la cultura material en América Latina* (España: Taurus, 2001), 179-80.

³²⁴ *Ibid.*, 190.

³²⁵ Arístides Maya, “Semanario de variedades”, *Opiniones*, 31 de octubre de 1913, 1. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

³²⁶ Maya, 4.

³²⁷ Máximo Calvo, “Popayán en 1926”, vídeo de YouTube, a partir de imágenes del noticiero Notivisión sobre la visita del señor presidente de la República Pedro Nel Ospina con ocasión de la llegada del Ferrocarril del Pacífico a Popayán. Programa del sábado 26 al miércoles 30 de junio de 1926, 1926, 7:14, <https://www.youtube.com/watch?v=WZVFo2LnkJg>.

Estas formas de adquisición de productos como el diseño, elaboración y creación de prendas de vestir, marcó aún más la distancia entre las elites y la clase popular; pues el contraste entre las formas de vestir, la diferencia que unos tuviesen zapatos y otros no, el transporte unos en carro y otros a pie o en tracción animal³²⁸, fueron fracturando la conciencia de los grupos sociales de la región (ver Figura 14). Hasta la confección industrial que se lleva a cabo durante la Segunda Guerra Mundial, se generó un consumo masivo de estos trajes.³²⁹

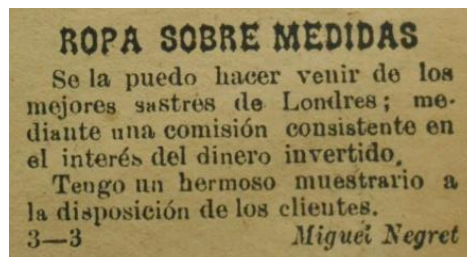


Figura 14. Importación de ropa europea, 1913.³³⁰ Imagen de Ernesto Burbano.

A este panorama de relaciones comerciales de poder, se sumó la segregación entre sectores; desencadenando de manera análoga que, en los vagones del ferrocarril, las sesiones estuvieran divididas por clases. No es de extrañarse entonces que, con la integración de las ferrovías, la idea común de consumo entre los sectores, se viera afectada por la casta y la posición social; percibiéndose a la colectividad burguesa, con mayores connotaciones categóricas que otras, por su poder adquisitivo. En gran medida, se fue produciendo eficazmente en el entorno, una sociedad heterogénea y polivalente.

El consumo y la dependencia de bienes y productos, abrió un gran campo comercial y económico en la región. En esta medida, representantes comerciales como Arquímedes Velasco, que pertenecía a la empresa de fósforos de esperma de Cali, se convirtió en agente bancario y financiero, ofreciendo así, sus servicios como vendedor de giros por cable y cheques: “vende permanentemente cheques por la suma que se le pida sobre cualquier plaza de Europa y Estados Unidos. También vende giros por cable”³³¹, lo que dice de las existentes redes comerciales con Europa y los Estados Unidos; contribuyendo así a consolidar la clase media aventajada y a darle el carácter de

³²⁸ Calvo, “Popayán”, 0:50, 1:55, 2:50, 3:59 y 4:18

³²⁹ Ángela Gómez Cely, Uliana Molano y Sandra Jaime Silva, “Textiles en Colombia al finalizar el siglo XIX: producción artesanal, importación e industrialización”, *Cuadernos de Curaduría*, n.º 11 (2010): 5, https://www.museonacional.gov.co/Publicaciones/publicaciones-virtuales/Documents/Textiles_en_colombia.pdf.

³³⁰ Ernesto Burbano, “Ropa sobre medidas”, *Opiniones*, 1 de mayo de 1913, 5. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

³³¹ Laurentino Quintana, “Arquímedes Velasco”, *Opiniones*, 7 de febrero de 1912, 3-4. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

modernista a la burguesía comercial, que formaba parte de la tercera generación de hacedores de ciudad que German Mejía Pavony ubica de 1915 a 1930,³³² y que en Popayán la encontramos desde antes.

A este respecto, encontramos en 1912 la agencia Muñoz y Quintana que distribuye los periódicos de Bogotá: *El Tiempo* y *El Diario*; Miguel Negret que vende en su almacén “faldas de paño, de última moda, confección extranjera”, surtidos de juguetes y encendedores; Nefalí Paz, quien vende semillas de hortalizas y trampas para ratón marca Yankee en el Barrio Bolívar; Pedro Antonio Torres, comerciante, agente y comisionista que vende en su almacén camisas, paños, corbatas, medias, joyas, paraguas, boquillas para cigarro y cigarrillo, guarnieles de varias clases, paja para sombreros, tarjetas postales, oleografías, cristalería, papelería, útiles para escritorio, entre otros³³³; José María Penagos quien vende sombreros borsalinos, etc. Además, para 1913, Tomás Maya como agente de la Compañía general de seguros, ofrecía facilidades para gestionar pólizas de vida, incendio, transporte, fianza, navegación y ganados contra el riesgo de guerra. En una de sus divulgaciones, podemos apreciar el caso de una Compañía de vinos que adquirió sus servicios:

Popayán, 28 de enero de 1913.

Señor Subgerente de la Compañía General de Seguros. Bogotá.

Muy señor nuestro:

Confirmando a usted nuestra anterior de fecha 23 de diciembre próximo pasado, cuya copia acompañamos, le participamos por la presente que el señor don Tomás Maya M. acaba de entregarnos por orden de usted un cheque número 186, original y duplicado, a cargo de <<The National Park Bank>> de Nueva York, por la cantidad de \$ 50,76 oro americano, suma que se nos ha reconocido por indemnización de averías en unos barriles venidos de Barcelona.

Mucho agradecemos a usted la prontitud con la que ha atendido nuestro reclamo.

De usted atentos seguros servidores,

Cabal G. Navia & C^a.³³⁴

Los servicios informativos como los que prestaba el periódico *Opinión*, daban confianza para adquirir servicios y productos. El diseño de estrategias para que la gente comprase fósforos o un seguro, a través de ofrecerle al público diferentes presentaciones con varios precios, generó confianza. Otras publicaciones, eran testimonios del pago recibido de indemnización por averías en barriles, cuando las compañías aseguraban sus mercancías. El mercado empezó a sofisticarse y a crear así, necesidades de consumo que pretendían facilitar la usanza de vida. Esta expansión de carácter burocrática, creó

³³² Pavony, “La urbe”, 24.

³³³ Burbano, “Arquímedes”, 3.

³³⁴ Ernesto Burbano, “Compañía general de seguros”, *Opiniones*, (1913): 4. Archivo Central del Cauca. Universidad del Cauca, Popayán, febrero 7 de 1913

redes político-comerciales y *sujetos urbanos* como Ernesto Burbano, agente que ofició en 1913, como candidato republicano suplente para la Asamblea Departamental del Cauca por el Distrito electoral de Popayán³³⁵ y como suplente del Consejo Directivo de la Universidad del Cauca³³⁶, además como periodista, político y escritor.

La ciudad también contó con un agente de comisiones, Alberto Garcés Navas, quien vendía a \$20 oro la máquina de escribir Bennett que fabricaba DX. Bennett Typewriter Company en Nueva York, E.U.A, era dirigida a autores, clérigos, dentistas, abogados, viajantes, telegrafistas, profesores de escuelas, estudiantes, comerciantes y tenedores de libros, siendo promocionada como eficaz y durable.³³⁷ De igual forma, se vendían máquinas como la zurcidora mecánica, remitida de Barcelona, España por la Sociedad Patent Magic Weaver.³³⁸ De coser a mano, se pasa a Zurcir a máquina.

La ciudad se adentró en un mundo mecánico, figurándose de forma similar, una oficina de óptica, atendida por Ernesto Guevara, con distribuidores de mercancías, abarrotes y licores como Pedro A. Caicedo & hermano en la calle del comercio; Ricardo Vejarano, quien distribuía sal por arrobas; Ismael Agredo, quien ofrecía el servicio de construcción de pozos e instalación de inodoros sin tener agua en casa, atendiendo en el barrio Bolívar. Pero, además, comenzaban a figurar servicios profesionales de abogados como José Domingo Rojas A., Gonzalo G. Casas, Daniel Valencia, Rodrigo Becerra³³⁹, Laurentino Quintana, entre otros. Este último, “se encarga de reclamar las recompensas a que tienen derecho las viudas, madres e hijos de individuos muertos en la guerra pasada, el servicio del Gobierno y los inválidos por heridas recibidas en la misma”³⁴⁰; además, para el año de 1912 es director y dueño del semanario *Opiniones* y, en enero de 1913, es Oficial Mayor de Gobierno y Hacienda.³⁴¹

Existen a partir de los hechos publicitarios en Popayán, una cantidad de ofertas de consumo y servicios, que varían de precios, dependiendo el nivel de adquisición. En otras palabras, son los precios los que hacen que la gente compre lo que compra; así por

³³⁵ Ernesto Burbano, “Candidatos”, *Opiniones*, 17 de enero de 1913, 1, Archivo Central del Cauca. Universidad del Cauca, Popayán.

³³⁶ Ernesto Burbano, “Universidad del Cauca”, *Opiniones*, 17 de enero de 1913, 3, Archivo Central del Cauca. Universidad del Cauca, Popayán.

³³⁷ Ernesto Burbano, “La máquina de escribir Bennett”, *El Cometa*, 11 de octubre de 1913, 2. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán. Archivo Central del Cauca. Universidad del Cauca, Popayán.

³³⁸ *Ibid.*, 2.

³³⁹ *Ibid.*, 3.

³⁴⁰ Laurentino Quintana, Laurentino Quintana M., *Opiniones* n.º 36 (1912): 2. Archivo Central del Cauca. Universidad del Cauca, Popayán, noviembre 10 de 1912.

³⁴¹ Laurentino Quintana, Movimiento oficial, *Opiniones* n.º 37 (1912): 3. Archivo Central del Cauca. Universidad del Cauca, Popayán, noviembre 27 de 1912.

ejemplo “Los cambios demográficos, los costos de transporte y transacción, los mercados y mercaderes son factores que determinan lo que comemos, bebemos y vestimos”, sin embargo, el valor de la transacción del transporte, el crecimiento de la población, generan el código de la identidad.” De esta forma, “[...] el valor que atribuimos a un objeto se determina en gran medida por lo que éste nos *significa*: por el grado en que “contiene asociaciones en nuestra mente.”³⁴²

Los centros de distribución, también fueron un punto nodal estratégico para la accesibilidad comercial. El Bazar francés³⁴³, situado en la esquina del frente al costado sureste de la Plaza de Caldas³⁴⁴, en la carrera 5a con calle 6a, en el centro de Popayán, fue ejemplo de ello: “Al trasladarse a la esquina Sur-este de la plaza de Caldas adonde principian las calles de San Agustín y la de las Monjas a un local amplio y elegante, ha resuelto repartir entre su numerosa clientela todas sus mercancías poco menos que regaladas, advirtiéndole que cada cual puede elegir el artículo que guste, pues encuentra lo que quiera y de superior calidad”³⁴⁵. La localización del Bazar Francés en el centro de la ciudad, donde el Parque Caldas se había convertido en un referente de convergencia social desde las épocas en que auspiciaba como plaza de mercado, lo posicionaron en el imaginario urbano. En este punto estratégico donde se celebraban en los alrededores la fiesta de reyes, las festividades religiosas, los encuentros comerciales y sociales, convergía el agua de los aljibes, la gente humilde y los arrieros que llevaban animales de carga, amarrándolos en aros gruesos de hierro (ver Figura 15).

Los agentes comerciales que se instauraron en la Popayán fueron polifacéticos, porque no sólo se encargaron de distribuir los productos, sino que ejercieron cargos administrativos, como el Dr. Carlos Villamil, quien dueño de la Farmacia Americana (que para 1936 presta su servicio en la calle del Humilladero)³⁴⁶, ofició al mismo tiempo, como secretario de Hacienda, por designación del Gobernador Arcesio Constaín

³⁴² Bauer, “Somos”, 24.

³⁴³ El periódico La Sanción publica un aviso donde dice que el Bazar Francés se trasladó a este punto de la ciudad en 1916, adonde principian las calles de San Agustín y las Monjas, sin embargo, en el periódico La Opinión encontramos que este Bazar se encuentra ahí desde 1913. Por ende, esta información no es más que una estrategia publicitaria o el Bazar se trasladó a otro lugar y luego retornó a su lugar. En Alarmente es lo que le ha sucedido al Bazar Francés!!!!. Ver *Daniel Medina*, “Alarmente es lo que le ha sucedido al Bazar Francés!!!!”, *La Sanción*, 15 de diciembre de 1916, 2, Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

³⁴⁴ Denominada así desde la inauguración y emplazamiento de la estatua de Francisco José de Caldas en la plaza en 1910, con motivo del Centenario de la Independencia.

³⁴⁵ Medina, “Alarmente”, 2.

³⁴⁶ J. Chaves, “Farmacia americana”, *Satanás*, 11 de octubre 1936, 1, Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

en la Gobernación del Cauca³⁴⁷. Estas tramas en el poder se extendieron sólidamente hasta la construcción y llegada del ferrocarril.



Figura 15. Bazar Francés Popayán a inicios del siglo XX.³⁴⁸
Imagen de Giovanni Castrillón.

Para antes de la década de 1920, los productos que más se publicitaron en los periódicos de Popayán, fueron concernientes a bienes extranjeros, traídos de Estados Unidos, Francia, Inglaterra, y España. De esta forma para 1917, se comercializaban mercancías de la marca Carméine como elixir, pasta y dentífricos en el almacén de Manuel María Arboleda, que servían para cuidar la belleza y conservar los dientes.³⁴⁹ De igual forma, se vendían en este mismo almacén, las píldoras parisinas Aphodine David, como purgante contra el estreñimiento, inapetencias, jaquecas y vahídos; comercializándose sus productos en las principales perfumerías en el primer caso y en las farmacias en el segundo (ver Figura 16).



Figura 16: Productos comercializados en Popayán antes de 1920.
Imagen del periódico *La Sanción*.

³⁴⁷ Burbano, “Movimiento”, 3.

³⁴⁸ Giovanni Castrillón, “Popayán en la web de Giovanni Castrillón”, mayo de 2016, <https://www.members.tripod.com/giocas/id79.htm>.

³⁴⁹ Daniel Médina, “Alarmante es lo que le ha sucedido al Bazar Francés!!!!”, *La Sanción*, 15 de diciembre de 1916, 4, Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

Asimismo, se destacan productos como la Phosfatine Falières, elaborado en París, un alimento recomendado para los niños de estómagos delicados, convalecientes y ancianos; el producto Express Wilson, hecho en Lyon-Francia, para cubrir las canas del cabello y la barba sin empleo de tintura³⁵⁰; el almacén de pianos de Miguel Negret de la marca The Rudolph Wurlitzer Com de Cincinnati Ohio, cuya publicidad de la voz experta del maestro Murillo, afirmaba: “son los mejores que se introducen en el país, por sus condiciones de sonoridad y durabilidad”,³⁵¹ entre otros.

Entre las publicidades más curiosas, figura la del almacén de don Jorge García, quien ofrecía a las señoras productos de uso diario con encabezados publicitarios referentes a los adagios de la época: “El tiempo es oro,” dicen los ingleses, gente muy práctica; “el tiempo perdido los santos lo lloran,” agrega un dicho popular. No pierda usted, señora, su tiempo, recorriendo todo el comercio; vaya a la tienda de Jorge García, en donde se le darán informes que solicite sobre artículos comerciales y en donde encontrará infinidad de artículos de uso diario, a los precios más bajos de la plaza.³⁵² Ambos adagios, dicen lo valioso del tiempo en la época, de la simbiosis entre la mentalidad inglesa y religiosa en el imaginario de sus gentes. En otras palabras, nos enfrentamos a una transformación sociocultural que ocurre a través del consumo de productos y que surge de forma costumbrista desde la esfera más alta de la sociedad, hasta la más baja, donde el consumo se vuelve tendencia.

El cambio que surgió en las ciudades latinoamericanas a partir de 1880, resignificó el paso de la colonia a la modernidad, incidiendo como apunta José Luis Romero, a una transformación de la estructura social y la forma de vida de sus gentes. Los productores de materia prima y los consumidores de productos manufacturados,³⁵³ privilegiados por el mercado mundial, coligieron los parámetros de producción y consumo dados desde el exterior, matizando de manera particular, las transformaciones urbanas de cada uno de los territorios que se filtraron a través del gobierno central, de los comerciantes, políticos, agentes de la ciudad y la publicidad.

Los cambios urbanos propiciados por la construcción y llegada del Ferrocarril del Pacífico, transitaron de afuera hacia adentro, posibilitando la integración nacional y causando la superación de la época preindustrial en la que estaba inmersa Popayán. La

³⁵⁰ *Ibíd.*, 4.

³⁵¹ Daniel Médina, “Pianos auto-pianos”, *La Sanción*, 8 de diciembre de 1916, 4, Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

³⁵² Daniel Médina, ¡Oh el tiempo perdido!, *La Sanción*, 19 de enero de 1916, 2, Archivo Central del Cauca, Popayán.

³⁵³ Romero, “*Latinoamérica*”, 247-8.

ferrovía pasó a ser entonces, una obra central para la administración municipal, siendo industriales, propietarios, comerciantes y negociantes, los que avizoraron una redención del cortejo industrial halagadora.³⁵⁴ En general, a finales del siglo XX, la locomotora entró a subsanar en la región, las necesidades de alumbrado público y privados, además, de la energía a las industrias y lugares domésticos que para 1909, ningún industrial o inversionista había resuelto, sino hasta 1912. De esta forma, para 1906, en la ciudad se registran 231 establecimientos industriales, obradores y talleres locales (ver Tabla 8).

Tabla 9
Establecimientos industriales, obradores y talleres en 1906

Establecimientos industriales, obradores y talleres	Cantidad	Establecimientos industriales, obradores y talleres	Cantidad
Alfarerías	9	Hoteles	5
Alpargaterías	3	Heladerías	1
Barberías y peluquerías	10	Hojalaterías	4
Bastonería	1	Joyerías	3
Bizcocherías	6	Lecherías	44
Cafés	4	Sombrererías	3
Carpinterías	16	Modisterías	4
Cerrajerías y herrerías	9	Mueblerías	2
Cartonería	1	Panaderías	11
Colchonerías	2	Mueblerías	2
Curtiduría	1	Relojerías	3
Dentisterías	4	Sastrerías	10
Ebanisterías	3	Talabarterías	7
Fábricas de cigarrillos	6	Talleres de encuadernación	2
Fábricas de fuegos artificiales	4	Talleres de electricidad	2
Fábricas de Guitarras y tiples	2	Talleres de escultura	1
Fábricas de hormas de calzado	1	Talleres de mecánica	4
Fábricas de ladrillos	8	Agencia mortuoria	1
Fábrica de medias	1	Tapicería	1
Farmacias	8	Tipografías	5
Fotografías	4	Zapaterías	9
Fundiciones	4	Total	231

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

Elaboración: Propia.

De estos establecimientos, se destacan en la ciudad, 44 lecherías que representan un 19% del total de las compañías industriales, obreras y talleres de la ciudad; 16 carpinterías que representan el 7% del total, y en menor medida, 11 panaderías que

³⁵⁴ Rada y Delgado, “Memorial”, 374.

representan el 4.7 % del total, 10 barberías y peluquerías que representan el 4.3 % y 10 sastrerías que representan el 4.3 %. Estos establecimientos suman el 39.3 % del total, desarrollándose otros, dieciséis años después, en 1922:

Dentro de la ciudad hay instalaciones de trilladoras de café, un magnífico molino para producir harina de trigo, una empresa aserradora de maderas. Todo con maquinarias modernas introducidas de Estados Unidos y movidas por energía eléctrica. Las cárceles de la ciudad así de hombres como de mujeres, lo mismo de rematados como de procesados, están dotadas de maquinaria para el tejido de algodón y de lana y para la confección de artículos de las mismas materias. El municipio contrata actualmente el establecimiento de una escuela para la enseñanza del cultivo del gusano de seda y para la morera. Esto me trae el recuerdo de que la universidad posee una escuela de agronomía de donde ya han salido varios jóvenes de agrónomos que ejercen su profesión en varios lugares del país, y también una escuela de mecánica con un profesor alemán y regular número de alumnos.³⁵⁵

Popayán se convirtió en productora de materias primas, utilizando la energía eléctrica, para dar fuerza y calor al molino de trigo, las trilladoras de café, la aserradora y las máquinas de tejido de algodón y lana de las cárceles. Lo anterior, considerando que para 1912, en la ciudad no se contaba con luz eléctrica, porque no se habían conseguido inversionistas, llevando a la Comisión del Consejo Municipal designada, a que perdiera su función de promover y fomentar el bien público, asumiendo como suya, la instalación de una planta en la ciudad, a costa de explotar a sus habitantes por no contar con los recursos suficientes.³⁵⁶

Pese a la industrialización incipiente para la época, existía un mercado de consumo de artículos locales, nacionales y extranjeros que para 1916 se vendían en almacenes como el de Rafael C. Vivas: lienzos ingleses y americanos, ruanas de paño inglés, frazadas muy finas de lana y austriacas, ponchos blancos, chalinas, pañolones de lana de merino y de hilo, tirantas, sedalina y otras telas para trajes, sombreros de paño, frenos ingleses y americanos fierros para herradura, agujas en cajita, llaveros, cerraduras para baúl, clavos, estaño, machetes, hachas, cuchillos, cucharitas, navajas, medias, platos de hierro, cominos, canela, vinos y demás. La circulación de los bienes y productos en la ciudad, dio cuenta de estrategias entre voluntades de poder que tuvieron lugar como sentido de modernidad, forjando una lucha en el que prevalecieron valores donde los artículos tuvieron características tácitas de bienes civilizados.

³⁵⁵ Manu, "La decadencia de Popayán", *Revista Popayán*, n.º 119 (Mayo, 1922). Popayán: Talleres editoriales del Departamento, 1926. Mensual. Hemeroteca Biblioteca El Carmen, Universidad del Cauca, Popayán

³⁵⁶ Eudoxio Constain, Germán Fernández y Manuel Caicedo Arroyo, *Anales del Distrito*, 4 de febrero de 1914, Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

América Latina quedó inmersa desde el siglo XVI, como anota Bauer, a regímenes materiales heredados de los imperios español y portugués que se convirtieron a principios del siglo XIX, en un conjunto de manufacturas mundiales dependientes de Europa occidental y también de los Estados Unidos.³⁵⁷ Las importaciones, llevaron a la burguesía comercial, a establecerse en el mercado de consumo y a evidenciar un sentido de modernidad que se fue construido en Popayán con un valor históricamente situado, civilizado ante un sentido y vigente en la ciudadanía desde el siglo XIX:

Los ciudadanos ingresan a la ciudadanía en las nuevas naciones del siglo XIX comprando mercancías importadas, ropa o alimentos nacionales u “occidentales” o mediante la participación en ceremonias públicas como las *fiestas patrias*, o adquiriendo una propiedad privada, que con frecuencia es un requisito para poder votar. Estas compras llevan a la gente a los mercados locales y nacionales o, como están gravados con impuestos, la vuelve cautiva de la nueva maquinaria fiscal, la sitúa en la base tributaria, la hace “legible” a los ojos del Estado. Todo esto contribuye a construir nuevas identidades, que convierten a personas antes marginadas en ciudadanos social y políticamente aceptables.³⁵⁸

Estamos entonces, ante un consumo de bienes civilizadores, que han sido movidos por voluntades de poder a través de la importación y del consumo, que lleva a construir nuevas identidades, desde las que podemos percibir otra suerte de democratización; ya no del espacio, en cuanto a que los menos favorecidos pueden arrendar una habitación en el centro de la ciudad, sino porque lo que consumo me hace un ciudadano social y políticamente aceptable frente a la alteridad. Estas dinámicas como señala Bauer, son sin duda, la mezcla resultante de la fuerza que tiene el capital y los dueños del mismo para expandir la ciudad como negocio, a partir de grupos sociales externos, que marcan junto al primero pautas de consumo. Dando lugar a una triarquía en la que el gobierno comercial está repartido entre los dueños de los capitales locales, regionales y extranjeros.³⁵⁹

³⁵⁷ Bauer, “Somos”, 31.

³⁵⁸ *Ibid.*, 29.

³⁵⁹ *Ibid.*, 16.

Conclusiones

En esta sesión se abordaran las conclusiones partir de los siguientes tres apartados: (A) Síntesis de hallazgos precisos; (B) Limitaciones metodológicas; (C) Aportes y líneas futuras.

(A) Síntesis de hallazgos precisos

En las páginas anteriores, vimos que la vida urbana de Popayán rebasaba la traza urbana interior (zona 1 y 2) y exterior (zonas 3, 4 y 5) de la ciudad para configurar pos independencia, una Popayán con un despliegue urbano desde Piendamó, ubicado al nororiente del departamento del Cauca. Esta percepción del viajero Edouard André, nos ayudó a corroborar de acuerdo con Eduardo Kingman, que efectivamente lo urbano no se circunscribe a una localidad, sino que se determina a partir de un sistema de redes que los actores sociales tejen con las regiones y con el exterior. No obstante, este sistema de redes fue impulsado en la tercera década del siglo XIX por gobiernos que buscaban la integración nacional, articulando las ciudades centrales y algunas localidades intermedias a los puertos. Es así como el Ferrocarril del Pacífico se vislumbra en el panorama nacional en la Ley 129 de 1913 con la conexión de Bogotá con el puerto de Buenaventura. Al día de hoy, aún continúan desarrollándose proyectos para conectar el puerto con la región.

En esta dinámica, ciudades intermedias como Popayán, fueron segregadas por el gobierno nacional, en la estructuración de las redes urbanas nacionales que se establecieron mediante los ferrocarriles. Colocándose en el panorama nacional por los intereses particulares de antiguos hacendados y empresarios del Ferrocarril del Cauca y por la prensa, por difundir que una obra como la del ferrocarril, le traería redención económica por la llegada de industriales, buscando aplacar así, los ánimos de los pobres, que ya no tenían como en otros tiempos, acceso a los chircales para construir casas pajizas, porque la municipalidad los había arrendado a la gobernación para sus galpones y quería evitar incendios cuando pasara el tren por el centro de la ciudad.

Cuando el proyecto del ferrocarril del Pacífico se proyectó a que pasara por el centro urbano de la ciudad en 1913, el espacio se jerarquizó avizorando la llegada de un medio tecnológico y se restringió la extracción de greda a los sectores pobres de la población, en medio del déficit fiscal que atravesaba el país. La élite proyectó entonces, el desarrollo industrial de manera arbitraria, en medio de una crisis

económica y social. Y escogió hacerlo en el centro de la ciudad, con lo que mostró su fuerte arraigo inglés y parisino, porque sus estaciones principales estaban en el centro de la ciudad y estas relaciones de poder, estructuraron los usos del espacio, bajo el modelo de ciudad centro-periferia.

Las relaciones diferenciadoras que las elites y las subalternidades establecieron con su entorno, a partir de los servicios de arriería que requirieron los sectores más favorecidos para que los acompañaran en sus viajes y del trabajo que realizaron los arrieros a lo largo del siglo XIX, transportando a la espalda y a caballo a personas y mercancías, hicieron que la ciudad fuera socialmente posible. Dando paso al ferrocarril que coexistió con el universo precedente, por la desconexión de las líneas entre varias localidades, y con el universo del consumo. Esto llevó a que el transporte cambiara la red de comunicaciones y el mallaje urbano y a otras relaciones profundas y diferenciadas entre el gobierno central, el gobierno local y departamental, los contratistas nacionales y extranjeros, la compañía del Ferrocarril del Pacífico y los sectores medios y bajos de la población.

El Ferrocarril del Pacífico representó un hito relevante en Popayán particularmente en la historia económica, social y espacial de la región puesto que su construcción y operación transformaron distintos elementos como: las dinámicas de articulación entre Popayán y otras regiones, reconfiguración de las relaciones entre lo urbano y lo rural, y la distribución socioespacial de los multiplex actores sociales. De este modo, el Ferrocarril del Pacífico promovió el intercambio comercial (mercancías) mediante la conexión de Cauca con el Puerto de Buenaventura y genéricamente con el interior del país propiciando nuevas oportunidades económicas; sin embargo, dado el desequilibrio por la jerarquía que cobran determinadas redes urbanas, se promovieron al tiempo, las desigualdades de poder en las elites locales, sectores populares, campesinos e indígenas.

El Ferrocarril del Pacífico en Popayán fue relevante en la articulación de la región del Cauca con otras regiones del país, particularmente el puerto de Buenaventura jugó un papel transcendental en las conexiones con distintas zonas locales, nacionales e internacionales ya que facilitó el flujo de las mercancías (productos) generando relaciones económicas con el comercio nacional e internacional. Así, la región se tornó en un nodo estratégico para fortalecer las exportaciones de distintas mercancías; sin embargo, esto promovió la dependencia del

mercado externo y consolidó a Popayán como un lugar de intermediación limitando el desarrollo de manera autónoma.

Las dinámicas urbanas con la llegada del Ferrocarril del Pacífico a Popayán se transformaron ya que se convirtió en el centro de provisión y distribución de mercancías que provenían del campo, lo que promovió las relaciones entre lo urbano-rural. Consecuentemente, el campo se influencia por las demandas urbanas y comerciales, por lo que se generó una mayor especialización sobre producción de cultivos. Sin embargo, este tipo de dinámicas generó desigualdades puesto que los beneficios económicos se focalizaron en las elites urbanas y comerciales, mientras que los campesinos y trabajadores rurales tuvieron condiciones de explotación severa. Adicionalmente, el crecimiento urbano en Popayán aumentó de manera exponencial, por lo que se visibilizó la segregación entre barrios de elites y sectores populares.

La ubicación socioespacial del Ferrocarril del Pacífico fortificó las jerarquías existentes en Popayán, ya que las elites locales se ubicaron en las zonas céntricas por ser una de las mejores por la conexión con la ciudad, precisamente porque se encontraba cerca a la estación del ferrocarril y los principales centros de poder económico y político. En cuanto a los comerciantes dedicados al comercio exterior también se beneficiaron de su cercanía con las rutas ferroviarias ya que consolidaban su influencia en la economía regional. Sin embargo, los sectores populares se ubicaron en las periferias de Popayán en condiciones precarias y con acceso limitado a los beneficios del ferrocarril, precisamente, los indígenas quedaron relegados a zonas rurales alejadas manteniendo una relación marginal con el desarrollo urbano y ferroviario. Así, la distribución socioespacial visibilizó las desigualdades sociales y económicas de la región.

(B) Limitaciones metodológicas

Las limitaciones metodológicas generadas en este estudio fueron: 1) En material de fuentes primarias y secundarias que se encuentran en los diferentes archivo histórico de la ciudad de Popayán aún no se encuentran digitalizado. 2) Algunas las fuentes primarias y secundarias que reposan en los archivos no están organizadas de manera adecuada y no hay un fondo ni índice sobre el Ferrocarril del Pacífico.

(C) Aportes y líneas futuras

El Ferrocarril del Pacífico no actuó en Popayán como un agente de transformación uniforme sino como un motor de recomposición: rearticuló redes comerciales hacia

Buenaventura, reconfiguró usos del suelo en los bordes norte y sudoeste de la ciudad y reforzó desigualdades preexistentes entre élites y poblaciones populares. Estas transformaciones se demuestran a partir de (i) contratos y actas que condicionaron inversión pública y privada, (ii) evidencia hemerográfica sobre acceso a bienes de consumo, y (iii) cartografía comparada (1888–1920) que muestra desplazamientos de la traza urbana. Las limitaciones del estudio —principalmente la preponderancia de fuentes impresas y oficiales— invitan a futuras investigaciones que incorporen registros subalternos y análisis comparativos suprarregionales.

Bibliografía

Fuentes primarias

- Administración-varios, Eclesiástico iglesias y oratorios, Indígenas-administración, Indígenas-rebelión, Militar, Nombramientos, Visitas. *Tomo 2*, 18 de junio de 1587-12, Folio 234 verso. Fondo Cabildo 1537-1800. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- Administración-varios, Eclesiástico-administración, Indígenas-administración. *Tomo 11*, 29 de noviembre de 1732-28, Folio 91, 93, 96. Fondo Cabildo 1537-1800. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- Administración-varios, Indígenas-rebelión, Militar. *Tomo Libros de Belalcázar*, 30 de enero de 1586-4, Folio 115. Fondo Cabildo 1537-1800. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- Arboleda, Gustavo. *Historia contemporánea de Colombia*. Bogotá: Casa editorial de Arboleda & Valencia, 1919. Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República.
- . *Mis Memorias*. Cali: Imprenta Arboleda, 1925. Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República.
- Arroyo Diez, Miguel. “Discurso del Sr. Miguel Arroyo Diez director de la obra del matadero en el acto de entrega y bendición del edificio”. *Anales del Distrito*, 17 de julio de 1909. Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- Arroyo, José Antonio. “Sesión del día 15 de mayo de 1918”. *Anales de la Asamblea*, 4 de julio de 1918, 156. Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- Burbano, Ernesto. “Arquimedes Velasco”. *La Opinión*, 17 de enero de 1913. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca. Popayán.
- . “Compañía general de seguros”. *Opiniones*, (1913). Archivo Central del Cauca. Universidad del Cauca, Popayán, febrero 7 de 1913.
- . “Ropa sobre medidas”. *Opiniones*, 1 de mayo de 1913. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca. Popayán.

- . “La máquina de escribir Bennett”. *El Cometa*, 11 de octubre de 1913. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- . “Universidad del Cauca”, *Opiniones*, 17 de enero de 1913, 3, Archivo Central del Cauca. Universidad del Cauca, Popayán.
- . “Movimiento oficial”, *Opiniones*, 17 de enero de 1913, 3, Archivo Central del Cauca. Universidad del Cauca, Popayán.
- . “Candidatos”, *Opiniones*, 17 de enero de 1913, 1, Archivo Central del Cauca. Universidad del Cauca, Popayán.
- Calvo, Máximo. “Popayán en 1926”. Vídeo de YouTube, a partir de imágenes del noticiero Notivisión sobre la visita del señor presidente de la República Pedro Nel Ospina con ocasión de la llegada del Ferrocarril del Pacífico a Popayán. Programa del sábado 26 al miércoles 30 de junio de 1926, 1926, <https://www.youtube.com/watch?v=WZVFo2LnkJg>.
- Caminos, Indígenas-administración, Indígenas-encomiendas, Indígenas-Rebelión, Militar, Obras públicas. *Tomo Libros de Belalcázar*, 30 de marzo de 1586-11, Folio 145 verso. Fondo Cabildo 1537-1800. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- Cárdenas, Susana. “Elementos para una historia del ferrocarril del pacífico y en especial la vía Cali a Popayán”. Tesis de grado, Universidad del Valle, 1982.
- Chaves, J. “Farmacia americana”. *Satanás*. 11 de octubre 1936. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- CO Biblioteca Luis Ángel Arango 1918, “*Ferrocarril del Pacífico. Solicitud de resolución de los contratos vigentes y exposición sobre liquidación de términos*”, Biblioteca Luis Ángel Arango. (Bogotá: 1918), 20-1, 64.
- CO Contraloría General de la República. Dirección de Censo, memorias y cuadros, Censo de 1928. Bogotá: Editorial Nueva, 1930.
- CO Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). *Boletín de la Contraloría General de la República*, 4 n.º 31 y 31 (1930): 87-166, Biblioteca DANE, http://biblioteca.dane.gov.co/media/libros/BOL_31-32_1930-30.PDF.
- . *Censo general 1912* (Biblioteca DANE, 1912), 162, https://biblioteca.dane.gov.co/media/libros/LD_771_1912.PDF.
- CO Gobernación del Cauca. Informe del Gobernador del Cauca a la Asamblea Departamental de 1938, 1938. Archivo de la Gobernación del Cauca, Popayán.

- . Reglamento del Ferrocarril del Pacífico. 1927. Archivo de la Gobernación del Cauca, Talleres de Carvajal & Cia, Cali.
- . Posesión del general don Luis Enrique Bonilla del cargo de gobernador del Departamento del Cauca. Discurso del Doctor Rafael Caicedo G., Presidente del Tribunal Superior, 1920. *Registro Oficial*. n.o 878. Archivo de la Gobernación del Cauca. Popayán CO: Imprenta departamental.
- . Ferrocarril del Pacífico. Informe de la Comisión del Senado que estudió para segundo debate el contrato de 6 de septiembre de 1912, 8-9, Archivo de la Gobernación del Cauca. Bogotá CO: Casa editorial El Tiempo, 1912.
- . Informe reglamentario de los talleres durante el año de 1925, 1925, Archivo de la Gobernación del Cauca, Popayán.
- CO Ministerio de Hacienda, “Informe que el Secretario de Hacienda rinde al señor Gobernador del departamento del Cauca, 1915” *Ministerio de Hacienda*. Popayán: Imprenta del Departamento.
- CO Ministerio de Obras Públicas. Documentos relativos a la elección de ruta para el ferrocarril del Pacífico, desde el kilómetro 63 de la vía del Sur hasta la ciudad de Popayán. Bogotá: Imprenta Nacional, 1920. <https://jstor.org/stable/community.35166059>.
- Comprobantes de las cuentas de Propios de la ciudad de Popayán, 29 de octubre de 1800, Folio 8, Fondo Cabildo 1537-1800. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- Ferrocarril del Pacífico, Sociedad colombiana de ingenieros y Ministerio de Obras Públicas. *Documentos Relativos a la elección de la Ruta para el Ferrocarril del Pacífico, desde el Kilómetro 63 de la Vía del Sur hasta la Ciudad de Popayán*. Bogotá: Imprenta Nacional, 1920. <https://jstor.org/stable/community.35166059>.
- Garcés N., J. Vicente, Arcesio Aragón, Manuel Paz U., Miguel B. Bonilla, D. Gil Lemos y Laurentino Quintana. “Notas”. *Anales del Distrito*, 19 de octubre de 1919, 305. Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- Gobernador-Popayán. “Noticias de Guapi”. *El Cometa*, 21 de enero de 1912. Archivo Central del Cauca. Universidad del Cauca, Popayán.
- González, Luis V. “Telegrama”, *Anales del Distrito*, 12 de octubre de 1916, 429, Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

- González, S. A. “Relación de pagos verificados en el Ferrocarril del Pacífico, por seguros de vida de sus empleados y trabajadores fallecidos en el año de 1925”, En Ferrocarril del Pacífico. Archivo de la Gobernación del Cauca.
- Imprenta del Departamento. “Cuadro comparativo de la actual división electoral y de la del proyecto”. *Anales de la Asamblea*, 22 de marzo de 1918, 20. Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- Indígenas-Administración, Indígenas-rebelión, Minas. *Tomo 2*, 2 de noviembre de 1630-20, Folio 99 verso. Fondo Cabildo 1537-1800. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- Indígenas-Encomiendas, Indígenas-rebelión, Militar, Nombramientos, Policía. *Tomo Libros de Belalcázar*, 20 de diciembre de 1585, Folio 91. Fondo Cabildo 1537-1800. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- Informe de la Comisión que estudió en proyecto de ley por la cual se dispuso la reconstrucción de una sección del Ferrocarril del Pacífico. Bogotá: Imprenta Nacional. 1914. Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República.
- Iragorri Isaacs, José M. “Sesión del día 9 de marzo de 1918”, *Anales de la Asamblea*, 30 de marzo de 1918, 26, Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- . “Ordenanza número 48 de 1917”. *Anales del Distrito*, 19 de mayo de 1917, 93-4. Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- Librería Negret. “El ferrocarril del Cauca”. *Anunciador*, n.º 7 (1917): 2. En Archivo Central del Cauca, Fondo Notaria Primera, folio 2899 reverso. Universidad del Cauca, Popayán.
- Manu. “La decadencia de Popayán”. *Revista Popayán*, n.º 119 (Mayo, 1922). Popayán: Talleres editoriales del Departamento, 1926. Mensual. Hemeroteca Biblioteca El Carmen, Universidad del Cauca, Popayán.
- Maya, Arístides. “Semanario de variedades”. *Opiniones*, 31 de octubre de 1913. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- Médina, Daniel. “Alarmante es lo que le ha sucedido al Bazar Francés!!!!”. *La Sanción*, 15 de diciembre de 1916. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

- _____. “Aviso”, *La Sanción*, 23 de febrero de 1916, 3, Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- _____. “Pianos auto-pianos”. *La Sanción*, 8 de diciembre de 1916. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- _____. ¡Oh el tiempo perdido!, *La Sanción*, 19 de enero de 1916, 2, Archivo Central del Cauca, Popayán.
- Muñoz, Camilo O. “Sesión matinal del día 27 de abril de 1918”. *Anales de la Asamblea*, 22 de junio de 1918, 148. Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- N. Sarria, Teófilo. “Ignacio Guevara”. *El Cauca Liberal*, 15 de junio de 1917, No. 101. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- Negret, “Teófilo M. Bejarano”, *Anunciador*, 6 de julio de 1917, No. 6º, 2. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán. *Anunciador* es órgano de la Librería Negret y se publica semanalmente.
- Orozco, Ezequiel. “Noticia sensacional”. *La Unión Conservadora*, 7 de julio de 1927, No. 432, 4. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- _____. “Cafeteros”, *La Unión Conservadora. Bisemanario Político*. No. 419 (Sept., 1926). Popayán: Talleres editoriales del Departamento, 1926, Archivo Central del Cauca.
- Otero Q, Miguel A. “Ordenanza número 18 de 1918”. *Anales de la Asamblea*, 6 de abril de 1918, 38. Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- _____. “Ordenanza número 30 de 1918”. *Anales de la Asamblea*, 25 de abril de 1918, 61, Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- Paz U., Enrique. “Acuerdo Número 15 de 1921”. *Anales del Distrito*, 10 de noviembre de 1921, 661. Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- Pinzón, Paulo. *Estudio sobre el contrato del Ferrocarril del Cauca celebrado por la compañía del Ferrocarril del Pacífico con el Gobierno Nacional. (Bogotá: Arboleda y Valencia, 1913)*. Biblioteca de la República Luis Ángel Arango.
- Quintana, Laurentino. “Arquímedes Velasco”. *Opiniones*, 7 de febrero de 1912. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

- . “Vendo”, *Opiniones*, *Noviembre 10 de 1912*, No. 36. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- . Laurentino Quintana. *Opiniones* n.º 36 (1912). Archivo Central del Cauca. Universidad del Cauca, Popayán, noviembre 10 de 1912.
- . Movimiento oficial. *Opiniones* n.º 37 (1912). Archivo Central del Cauca. Universidad del Cauca, Popayán, noviembre 27 de 1912.
- Rada, Manuel y Francisco Delgado. “Memorial”, *Anales del Distrito*, 20 de noviembre de 1915, 373-4, Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca. Universidad del Cauca. Popayán.
- Rojas A., José Domingo. “Nomina de los Diputados a la Asamblea Departamental, principales y suplentes, elegidos el día 4 de febrero de 1917”. *Anales de la Asamblea*, 8 de marzo de 1918, 1. Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- Suarez, Marco Fidel y Jaramillo, Esteban. “Decreto 909 de 1920”. *Diario Oficial*, LVI. N. 17155, 7 Mayo 1920. <https://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1188699>.
- Tafurt C., Antonio M. “Acuerdo número 19 de 1918 [diciembre 30] sobre Presupuesto de Rentas y Gastos del Distrito de Popayán, para la vigencia fiscal del 1º de enero al 31 de diciembre de 1919”, *Anales de la Asamblea*, 31 de enero de 1919, 276, Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- . “Acuerdo número 7º”. *Anales del Distrito*, 8 de noviembre de 1917, 202-3. Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- . “Pontazgo”, *Anales de la Asamblea*, 5 de febrero de 1918, 245-6, Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- Ulloa, Jorge. “Ocasión oportuna”. *La Unión Conservadora*, 24 de junio de 1917. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- Valencia, Guillermo. “Discurso pronunciado por el Doctor Guillermo Valencia en la Estación del Ferrocarril”, *Revista Popayán*. Órgano de la Academia de Historia del Cauca. No. 132 (Julio., 1926): 169-176. Popayán: Talleres editoriales del

- Departamento. 1926. Mensual. Hemeroteca Biblioteca El Carmen. Universidad del Cauca. Popayán.
- Vejarano S, Daniel. “Teófilo M. Bejarano”. El Conservador, 16 de junio de 1919, No.53. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- Vejarano, Jaime. Estampas de mi ciudad Popayán. Popayán: Tecnigráficas Distribuciones, 2005.
- Velasco, Alberto. El Trabajo, 12 de abril de 1919. Archivo Central del Cauca, Popayán.
- Wiener, Carlos, Doctor Crevaux, D. Charnay, Etc., Etc. *América Pintoresca. Descripción de Viajes al Nuevo Continente.* Barcelona: Montaner y Simon Editores, 1884.
- Wyrobisz, Andrzej. 1980. “La ordenanza de Felipe II del año 1573 y la construcción de las ciudades coloniales españolas en América” *Estudios Latinoamericanos*, n. ° 7: 11-34.

Fuentes secundarias

- Acevedo, Latorre Eduardo, dir. Geografía pintoresca de Colombia. La Nueva Granada vista por dos viajeros franceses del siglo XIX Charles Saffray - Edouard Andre. Bogotá: Litografía Arco, 1968.
- Allou Serge, Philippe Cazamajor, Henri Godard, Nelson Gómez, Bladine Gravelin, Juan León, Luz del Alba Moya, Pierre Peltre, Michel Portais, y osé Rodríguez. *El espacio urbano en el Ecuador: Red urbana, Región y Crecimiento.* Quito: Centro Ecuatoriano de Investigación Geográfica, 1987.
- Aprile-Gnisset, Jacques. La ciudad colombiana prehispánica, de conquista e indiana. Bogotá: Banco Popular, 1991.
- Aragón, Arcesio. Fastos Payaneses 1536 – 1936. Bogotá: Imprenta Nacional, 1939.
- Ayala Diago, César Augusto. “Popayán: dos décadas de historia política (1900-1920)”. Anuario de Historia regional y de las fronteras 5, n.o 1 (2000): 13-49. <https://revistas.uis.edu.co/index.php/anuariohistoria/article/view/1975/2346>.
- Badoza, Silvia y Claudio Belini. “La compañía general de fósforos, 1889-1929. Expansión y límites de una gran empresa en una economía agro-exportadora”. Desarrollo económico 49, n. ° 193 (2009): 91-121. https://www.researchgate.net/publication/292641272_La_Compania_General_de_Fosforos_1889-

1929_expansion_y_lmites_de_una_gran_empresa_en_una_economia_agro-exportadora.

- Bauer, Arnold. *Somos lo que compramos. Historia de la cultura material en América Latina*. España: Taurus, 2001.
- . “Expansión económica y sociedad rural: El caso chileno en el siglo XIX”, *Cuadernos de Historia*.
- . “Expansión económica y sociedad rural: El caso chileno en el siglo XIX”. *Historia* 1, n.o 9 (1970): 147-235. <https://revistahistoria.uc.cl/index.php/rhis/article/view/15951>.
- Betancur, Belisario y Conrado Zuluaga Osorio, *El tren y sus gentes*. Colombia: El Navegante, 1995.
- Bethell, Leslie. *Historia de América Latina. Volumen 8*. Madrid: Crítica, 2000.
- Botero, Carlos E. *Arquitectura del ferrocarril del Pacífico. Planos y dibujos*. Cali: Universidad del Valle, 1995.
- Buenahora, Gonzalo. “Reseña histórica del cerro de las Tres Cruces de Popayán”. Blog, 10 de Septiembre de 2011. <https://mariodelg.blogspot.com/2011/09/resena-historica-del-cerro-de-las-tres.html>.
- Cagüañas Rozo, Diego, Enrique Rodríguez, José Darío Sáenz, Jaime E. Londoño Motta, Julio César Alonso, y Carlos Ignacio Patiño. *Formas de modernización regional en el suroccidente colombiano*. Cali: Universidad ICESI, 2013.
- Capel, Horacio. “A modo de introducción: Los problemas de las ciudades. Urbs, Civitas y Polis”. En *Ciudades, Arquitectura y espacio urbano*, coord. Horacio Capel. España: Instituto Cajamar, 2003.
- Castrillón, Giovanni. “Popayán en la web de Giovanni Castrillón”, mayo de 2016, <https://www.members.tripod.com/giocas/id79.htm>.
- Chapman, William Alfredo. “Empleos estatales y redes socio – familiares de poder en Popayán. 1832 – 1853”. *Diálogos* 16, no 1 (2017): 87-122. <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/dialogos/article/view/12054/17312>
- Clark, Kim. *La obra redentora. El ferrocarril y la nación en Ecuador*. Quito: Editora Nacional, 2004.
- Colmenares, Germán. *Historia económica y social de Colombia. Popayán: Una sociedad esclavista 1680-1800*. Bogotá: La Carreta, 1979.
- Colombia Banco de la República, “Colombia. Manual comercial e industrial”. Banco de la República. 2012.

- http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/lbr_manual_comercial.pdf.
- Colombia Alcaldía Mayor de Popayán. Plan especial de manejo y protección del sector histórico de la ciudad de Popayán. Popayán: Alcaldía Mayor de Popayán, 2009.
- . Prediagnóstico Plan especial de manejo y protección del sector histórico de la ciudad de Popayán, 2005, 21.
- Colombia Universidad del Valle. “Eustaquio Palacios (1830 - 1898)”. Universidad del Valle. Accedido el 26 de mayo de 2023. <https://cvisaacs.univalle.edu.co/literatura/eustaquio-palacios/>.
- Constain, Eudoxio, Germán Fernández y Manuel Caicedo Arroyo. Anales del Distrito, 4 de febrero de 1914. Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.
- Corchuelo, Miguel Hugo. “Un giro en la educación en ingeniería: Universidad del Cauca”. Tesis doctoral, Universidad del Cauca, 2017. <https://1library.co/document/qmw53w4z-giro-educacion-ingenieria-universidad-cauca.html>.
- Correa, Juan Santiago. “Modelos de contratación férrea en Colombia: El Ferrocarril del Cauca en el siglo XIX”. *Historia Crítica*, n.0 51 (2013): 199 - 222. doi: [dx.doi.org/10.7440/histcrit51.2013.09](https://doi.org/10.7440/histcrit51.2013.09).
- Crismatt Mouthon, Carlos. “Mi Cartagena de Indias”. 2011. http://www.cartagenadeindiasweb.com/cartagena_notas_fosforos.html.
- Cuervo, Luis Mauricio. “La ciudad como unidad de análisis económico”. En *La ciudad y las ciencias sociales. Ensayos y aproximaciones*, ed. Germán Rodrigo Mejía Pavony y Fabio Zambrano Pantoja. Bogotá: Centro Editorial Javeriano CEJA, 2000.
- De Sevilla, San Isidoro. *Etimologías*. Madrid: Biblioteca de Autores Cristianos, 2004.
- Deler, Jean-Paul. “Ciudades Andinas: viejos y nuevos modelos”. En *Ciudades de los Andes. Visión histórica y contemporánea*. Compilador Eduardo Kingman Garcés. Quito, EC: Institut Français d’ Études Andines, 1992.
- Derrida, Jacques. *No escribo sin luz artificial*. Valladolid, ES: Cuatro, 1999.
- Diago, Francisco E. “Eposición” [*sic*, seguramente por ‘exposición’]. *Anales del Distrito*, 29 de septiembre de 1916, 443. Fondo Cabildo Concejo-Actas 1917-1924. Archivo Central del Cauca, Universidad del Cauca, Popayán.

- Dussel, Enrique. 1492 El encubrimiento del Otro. Bolivia: Plural, 1994.
- Escobar, Pablo Emilio. Los ferrocarriles de Colombia en 1925 – 26. Bogotá: Imprenta del M de G, 1926. Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República.
- Ferro Medina, Germán. “Guías de observación y valoración cultural”. *Apuntes* 22, n.o 1 (2009): 34-53.
<https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/revApuntesArq/article/view/8946/724>
 5.
- Galindo Díaz, Jorge Alberto. Cruzando el Cauca: Pasos y Puentes sobre el Río Cauca en el Departamento del Valle hasta la Primera Mitad del Siglo XX. Cali: Secretaria de Cultura y Turismo del Valle del Cauca, 2003.
- . “La ciudad colombiana de J. Aprile-Gnisset. Génesis y reseña de una publicación”. Manizales: Universidad Nacional, 2015.
- . “Serafín Barbetti: constructor de puentes de bóvedas en el sur occidente de Colombia”. *Apuntes* 23 n.o 2 (2010): 118-131,
<https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/revApuntesArq/article/view/8895/717>
 6.
- García Álvarez, Jacobo. “La coremática y la nueva geografía regional”. *Ería* 45 (1998): 5-35.
- García, Oscar Almario. La configuración moderna del Valle del Cauca, 1850-1940. Popayán: Universidad del Cauca. 2013.
- Godard, Henri. “Las ciudades andinas en el siglo XX. Desarrollo, planificación urbana y exclusión social”. En *Historia de América Andina. Democracia, desarrollo e integración: vicisitudes y perspectivas (1930-1990)*, editado por Mauricio Archila. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, 2013.
- Gómez Cely, Ángela, Uliana Molano y Sandra Jaime Silva. “Textiles en Colombia al finalizar el siglo XIX: producción artesanal, importación e industrialización”. *Cuadernos de Curaduría*, n.o 11 (2010): 5.
https://www.museonacional.gov.co/Publicaciones/publicaciones-virtuales/Documents/Textiles_en_colombia.pdf.
- González, Lina Marcela. “Incidencias del Ferrocarril del Pacífico vía Cali – Popayán en los poblados de Jamundí, Guachinte y Timba (Valle) 1915 - 1930”. Monografía Licenciatura en historia, Universidad del Valle, 2014.
<https://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/handle/10893/9125/CB-0516515.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

- Gurrute, James Julián. “Estudio de datos secundarios del sector construcción de Popayán (1900 - 2018)”. Tesis pregrado, Universidad del Cauca, 2022, <http://repositorio.unicauca.edu.co:8080/bitstream/handle/123456789/6182/Estudio%20de%20datos%20secundarios%20del%20sector%20construcci%C3%B3n%20de%20Popay%C3%A1n%20%28periodo%201900-2018%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Hale, Charles. “Ideas políticas y sociales en América Latina, 1870-1930”, En Leslie Bethell. *Historia de América Latina*. Vol. 8. Barcelona: Crítica, 2000.
- Hardoy, Jorge E. “La forma de las ciudades coloniales en Hispanoamérica”. *Psicón*, n.º 5 (1975): 1-16. <https://catedrapernautfadu.files.wordpress.com/2015/06/ficha-bibliografica-nc2b08-la-forma-de-las-ciudades-coloniales.pdf>.
- Harvey, David. *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires: Amorrortu editores, 1998. .
- Hernández de Alba, Gregorio. *Popayán. Rincones de la ciudad*. Bogotá: Antares, 1953.
- Hunter Whiteford, Andrew. *Popayán y Querétaro*. Universidad Nacional de Colombia: Facultad de Ciencias Humanas, Departamento de Sociología, Iqueima, 1963.
- Jacobs, Jane. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Ediciones Península, 1967.
- Kalmanovitz, Salomón. *Breve historia económica de Colombia*. Bogotá: Utadeo, 2015.
- . “Las cuentas fiscales del centralismo de Colombia, 1880-1930”. *Revista de Economía Institucional*, 24. No. 47 (2023): 3-56.
- Kingman, Eduardo. *La ciudad y los otros*. Quito: Flacso, 2006.
- . *Historia social urbana. Espacios y flujos*. Quito: Flacso, sede Ecuador y Ministerio de Cultura del Ecuador, 2009.
- Leal, Claudia. “Disputas por Tagua y Minas: recursos naturales y propiedad territorial en el Pacífico colombiano, 1870-1930”. *Revista colombiana de antropología* 44, n.o 2 (2008): 409-438.
- LeGrand, Catherine. *Colonización y protesta campesina en Colombia, 1850-1950*. Bogotá: Uniandes / Universidad Nacional de Colombia / Centro de Investigación y Educación Popular (CINEP), 2016.
- Lefebvre, Henri. *La producción del espacio*. Madrid ES: Capitán Swing, 2013.
- Llanos Vargas, Héctor. “Surgimiento, permanencia y transformaciones históricas de la élite criolla de Popayán (Siglo XVI-XIX). *Historia y Espacio* 1, n.o 3 (1979): 21-104, <https://doi.org/10.25100/hye.v0i3.4720>.

- Llop, Josep, Borja Iglesias, Rodrigo Vargas y Francesca Blanc. “Las ciudades intermedias: concepto y dimensiones”. *Ciudades*, 22 (2019): 25. <https://doi.org/10.24197/ciudades.22.2019.23-43>.
- Mantilla, Luis Carlos “Ferrocarriles, territorio y soberanía en Colombia (1850-1903)”. *Boletín de Historia y Antigüedades* 851 (Bogotá).
- Martínez Botero, Sebastián y Adriana María Suárez. *Repensando la Historia urbana. Reflexiones históricas en torno a la ciudad colombiana*. Pereira, CO: Editorial Universidad Tecnológica de Pereira, 2020.
- Mejía Pavony, Germán. “La urbe latinoamericana en transición: Ciudad, Estado y territorio 1880-1930”, 1-2. Inédito.
- Mellafe, Rolando. 1965. “La significación histórica de los puentes en el virreinato peruano del siglo XVI”, *Historia y Cultura* 1 (1): 75. <https://revistas.cultura.gob.pe/index.php/historiaycultura/article/view/192/178>.
- Melo, Jorge Orlando. *Colombia hoy*. Bogotá: Presidencia de la República, 1996.
- Miño, Wilson. *La urbe de Quito, escenario de “el crimen de El ejido”*. Procesos. Quito, 2012. ISSN: 1390-0099.
- _____. *El ferrocarril interandino y la modernización de Quito, 1905-1922*. Tesis de maestría en Historia. Quito: UASB, 2011.
- Misas Arango, Gabriel. “De la sustitución de importaciones a la apertura económica. La difícil consolidación industrial”. En Misas Arango, Gabriel. *Desarrollo económico y social en Colombia. Siglo XX*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2001.
- Molano, Oscar. 2019. “Popayán, turística”. *Turismo Popayán*. Accedido 1 de junio. <https://turismopopayan.es.tl/PUENTES.htm>.
- Nel, James Harold. “The Pacific age comes to Colombia: The construction of the Cali-Buenaventura route”. Tesis doctoral, Vanderbilt University, 1971.
- Malamud, Carlos. “El esplendor latinoamericano. De 1880 a la Primera Guerra Mundial”, En *Historia de América*. Madrid, ES: Editorial Alianza, 2005.
- Nieto, Carlos Eduardo. “El ferrocarril en Colombia, la búsqueda de un país” *Apuntes*, 24 n.º 1 (2011): 62-75.
- Ocampo Gaviria, José Antonio. *Historia económica de Colombia*. Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2015.
- Ortega, Alfredo. *Ferrocarriles de Colombia, resumen histórico*. Vol. 26. Bogotá: Imprenta Nacional, 1923.

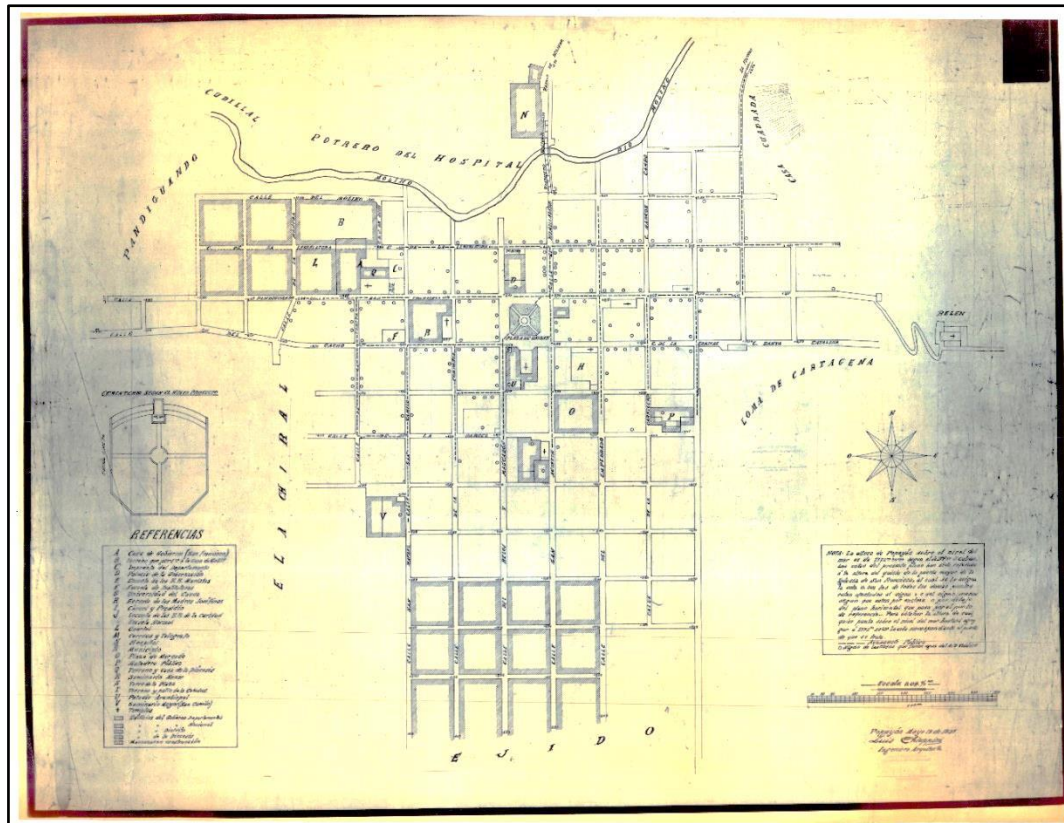
- Osorio Baquero, Ismael. "Breve reseña histórica de las vías en Colombia". *Ingeniería Solidaria* 10, n.o 17 (2014): 183-187. doi: <http://dx.doi.org/10.16925/in.v10i17.880>.
- Otero Ortega, Alfredo y Josep María Llop Torne. "La ciudad intermedia: crecimiento y dinámicas de desarrollo y dimensiones". *Territorios* 43 (2020): 1-8. <https://revistas.urosario.edu.co/xml/357/35764001001/35764001001.pdf>.
- Pachón, Ximena. "Los Guambianos y la ampliación de la frontera indígena". En *Frontera y poblamiento: estudios de historia y antropología de Colombia y Ecuador*, comp., Chantal Caillavet, Ximena Pachón. Bogotá: Instituto Francés de Estudios Andinos, Ifea; Instituto de Investigaciones Amazónicas, Sinchi; Departamento de Antropología, Universidad de los Andes, 1996.
- Palacios, Marco. "La fragmentación regional de las clases dominantes en Colombia: una perspectiva histórica". *Revista Mexicana de Sociología* 42, n.o 4 (1980): 1663-1689. <https://www.jstor.org/stable/3539965>.
- Pérez Ángel, Gustavo. *Nos dejó el tren*. Bogotá: Cisnecolor, 2008.
- Poveda Ramos, Gabriel. *Historia económica de Colombia en el siglo XX*. Medellín: Universidad Pontificia Bolivariana, 2005.
- . "El antiguo ferrocarril del Pacífico". *Scrib* (2012): 1-59. <https://es.scribd.com/doc/79831517/El-Antiguo-Ferrocarril-del-Pacifico>.
- . "El antiguo Ferrocarril de Caldas". *Dyna* 70, n.o 139 (2003): 1-10, <https://www.redalyc.org/pdf/496/49613902.pdf>.
- Rama, Ángel. *La ciudad letrada*. Montevideo: Arca, 1998.
- Ramos, Jorge Abelardo. *Historia de la Nación Latinoamericana*. Buenos Aires: A. Peña Lillo Editor, 1973.
- Ramos, Abelardo. Informe del señor Ingeniero - Interventor del Ferrocarril del Cauca, 15 de Febrero de 1904. Cali. Archivo Central de la Gobernación del Cauca. Popayán.
- Real Academia Española. *Cumbre Judicial Iberoamericana y Asociación de Academias de la Lengua Española*. 2023. *Diccionario panhispánico del español jurídico*. <https://dpej.rae.es/lema/caser%C3%ADo>.
- Rodríguez, Stella. "Fronteras fijas, valor de cambio y cultivos ilícitos en el Pacífico caucano de Colombia", *Revista colombiana de Antropología* 44. No.1 (2008): 43, 45.

- Romero, José Luis. *Latinoamérica: Las ciudades y las ideas*. México: Siglo XXI Editores, 1976.
- Safford, Frank y Marco Palacios. *Colombia, país fragmentado, sociedad dividida*. Bogotá: Norma, 2005.
- Salcedo Salcedo, Jaime. “La mujer, los vecindarios y los barrios de Popayán en el Siglo XVII”. *Ensayos. Historia y teoría del arte* n. o 20 (2011): 6-35. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/ensayo/article/view/46169/47751>.
- Santos, Milton. “O tempo nas cidades”. *Ciência e Cultura* 54, n.º 2 (2002): 21-22. http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252002000200020.
- . *De la totalidad al lugar*. Barcelona: Oikos-tau, 1996.
- Sebastián, Santiago. *Arquitectura colonial en Popayán y Valle del Cauca*. Cali: Universidad del Valle, 2018.
- Signorelli, Amalia. *Antropología urbana*. Barcelona: Anthropos, 1999.
- Toro Sánchez, Edgar. *Pr. Memorias de Julián Uribe Uribe*. Santafé de Bogotá: Banco de la República, 1994.
- Uribe Uribe, Julián. *Memorias*. Santafé de Bogotá, D. C.: Banco de la República, Colección Bibliográfica Banco de la República, 1994.
- Valencia, Benigno. “Monografía del Dpto del Cauca”. En *Ciudades de Colombia*. Medellín: Helios, 1933. Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República.
- Vásquez, María Alejandra. “Catalogación del fondo: Ferrocarriles Nacionales de Colombia Biblioteca Mario Carvajal”. Informe final de pasantía para optar por el título de profesional en Historia, Universidad del Valle, Sede Meléndez, 2021. <https://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/handle/10893/20225/3247-V335c.pdf?sequence=1>.
- Vasco Correa, Carlos Andrés. “Ferrocarriles colombianos, artífices de desarrollo económico, futuro de la integración nacional”, *Observatorio de la Economía Latinoamericana* 93 (2008).
- Villamil, Mauricio. “El ordenamiento territorial en Colombia a través del tiempo”. *Perspectiva geográfica*, n. o 15 (2010): 143-156. <https://revistas.uptc.edu.co/revistas/index.php/perspectiva/article/view/1736/1731>.

- Villamizar-Duarte, Natalia. “Bordes urbanos: teorías, políticas y prácticas para la construcción de territorios en diálogo”. *Bitácora* 24, n.º 2 (2014):31-2.
- Zarama Rincón, Rosa Isabel. “Barbacoas: Piña de oro de la gobernación de Popayán 1750-1810”. *Revista de Historia* 10, n.o 70 (2004): 173-201.
https://www.researchgate.net/profile/Rosa-Isabel-Zarama-Rincon/publication/365443545_Barbacoas_pina_de_oro_de_la_Gobernacion_de_Popayan_1750-1810/links/637557d754eb5f547cda2274/Barbacoas-pina-de-oro-de-la-Gobernacion-de-Popayan-1750-1810.pdf.
- Zambrano, Fabio, y Olivier Bernard. “Las primacías urbanas 1851-1985”, en *Ciudad y territorio. El proceso de poblamiento en Colombia*. Lima: Institut Français d’études andines, 1993. DOI: <https://doi.org/10.4000/books.ifea.2098>.
- Zuluaga, Francisco. *Guerrilla y sociedad en el Patía. Una relación entre clientelismo político y la insurgencia social*. Cali: Universidad del Valle, Facultad de Humanidades, 1993.
- . “Otro paso en la reflexión sobre historia local”, *Historiela*, 1 (2): 170.
<http://www.scielo.org.co/pdf/histo/v1n2/v1n2a06.pdf>.
- . “Los historiadores del Cauca”, *Historia y Espacio*, 1 (2): 133.

Anexos

Anexo 1: Plano cartográfico de Popayán de 1907



Fuente: Luis Chiappini.

Anexo 2: Aporte de hombres cívicos en la construcción del Ferrocarril del Pacífico, según Guillermo Valencia y otras fuentes

No.	Hombres cívicos	Cargo	Partido/Profesión/ Lugar de procedencia	Aporte en la construcción del Ferrocarril según Guillermo Valencia y otras fuentes
1	Manuel Murillo Toro	Presidente de los Estados Unidos de Colombia del 1 de abril 1872 al 1 de abril 1874; y del 1 de abril de 1864 al 1 de abril de 1866.	Liberal, médico y escritor de Chaparral (Tolima).	Sancionó el mandato del cuerpo soberano de la república, para que la obra se ejecutara
2	Rafael Reyes	Presidente de Colombia desde el 7 de agosto de 1904 al 7 de julio de 1909.	Conservador, comerciante, abogado, diplomático y militar. Nació en Santa Rosa de Viterbo (Boyacá).	Abrió la segunda era: fue entonces cuando por primera vez el ejecutivo nacional consagró en un contrato la prolongación hasta Popayán del ferrocarril de Buenaventura, que primitivamente fue proyectado en la dirección norte.
3	Carlos E. Restrepo	Presidente de Colombia del 7 de agosto de 1910 al 7 de agosto de 1914.	Conservador, Abogado, periodista y militar de Medellín.	Reanimó en la nación la desolada esperanza y sacó a la fortuna del Cauca, medio ahogada, de entre la enloquecida corriente del río Dagua.
4	Simón Araujo	Ministro de obras públicas en 1911	Liberal e Ingeniero de Cartagena	Secundó las iniciativas del presidente Carlos E. Restrepo.
5	Marco Fidel Suarez	Presidente de Colombia de 1918 a 1921.	Nació en Hatoviejo, hoy Bello (Antioquia). Conservador, escritor, diplomático, político e historiador.	Hizo expedito el camino. De complicaciones presentes y futuras, se adelantó a los mejores y puso nombre a nuevas regiones.
6	Esteban Jaramillo	Ministro de obras públicas de 17 de septiembre de 1919 al 11 de noviembre de 1921.	Conservador, abogado, economista y político.	Tiene buen fuero también, el de su ilustre ministro, doctor Esteban Jaramillo
7	Aquilino Villegas	Ministro de obras públicas desde el 30 de noviembre de 1922 al 8 de junio de 1925.	Conservador, republicano, político, poeta y escritor. Nació en Manizales.	Tozudo aquél como aragonés, talentoso y de arrostos de valido querer y ánimo siempre listo para cerrar hasta con lo imposible.
8	Laureano Gómez	Ministro de obras públicas desde el 8 de junio de 1925 al 7 de agosto de 1926.	Conservador, periodista, ingeniero y político. Nació el 20 de febrero de 1889 en Bogotá y murió el 13 de julio de 1965 en la misma ciudad.	Tempestuoso este otro, cual una racha huracanada; firme impasible y sonoro como un yunque propio para forjar los más finos montantes, las mejores corazas, las más audaces quillas; el hombre tempestad a quien solo se puede amar u odiar, que deslumbra y hiere como el relámpago y con el trueno de su hinch, colma y sacude las hordas oquedades del pecado y del abismo.
9	Miguel Guerrero S	Administrador de la ferrovía en 1887	Caleño.	“En su época aciaga, de impotencia y de dificultades, no dejó extinguir un punto el fanal de nuestras esperanzas”. En el informe que rinde al presidente Ospina alude a la necesidad de la fórmula salvadora de la regeneración fundamental frente a que la administración pública anterior “todos los ramos del servicio público estaban anarquizados y corrompidos, y todos al cual más”, necesitaban la formula salvadora de la regeneración fundamental” ³⁶⁰ . 18 millones de pesos
10	Nemesio Camacho	Ministro de obras públicas del 31 de diciembre 1921 al 4 de febrero 1922. Gerente del ferrocarril del Pacífico de 1910 a 1915.	Liberal/Abogado	Organizó la empresa del ferrocarril, sobre el terreno, con ese aspecto de gravedad e inteligencia que adquirió y que ha sido una a modo de universidad de la energía, factor indiscutible del buen éxito final.
11	Pedro Antonio Molina	Gobernador del Cauca del 9 de mayo al 15 de diciembre 1904; y del Valle del Cauca del 15 de septiembre 1924 al 20 de octubre 1924. Ministro de Gobierno en 1918, bajo la presidencia de Marco Fidel Suárez.	Conservador y abogado.	Modesto e infatigable laborador, que, con su fino tacto y don de acierto, reafirmó una vez más sus altas dotes de administrador.
12	Pedro Nel Ospina.	Presidente de Colombia de 1922 a 1926.	Conservador, ingeniero, político y militar. Nació el 18 de septiembre 1858 en Bogotá y murió en Medellín el 1 de julio	Con los recursos de la primera bonanza cafetera y la indemnización por la pérdida de Panamá en la década de 1920, hizo posible las líneas de Acero que parten desde Suárez hasta Cartago y Armenia y por el descenden hasta aquí, para continuar mañana hasta la

³⁶⁰ Ferrocarril del Cauca. La regeneración en las mejoras materiales, Cali, 7 de septiembre de 1885. Biblioteca Luis Ángel Arango.
<https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll10/id/3633/>

			1927.	frontera ecuatoriana.
13	Alfredo Vásquez Cobo	Superintendente de la construcción del Ferrocarril del Pacífico. Gerente de la Cia. Del Ferrocarril (1908). Culminó la obra hasta Cali, Popayán y Cartago.	Conservador e ingeniero civil.	Culminó la obra hasta Cali, Popayán y Cartago.
14	Francisco Cisneros	Ingeniero civil y Empresario cubano, firmó el contrato de construcción del Ferrocarril del Valle del Cauca en 1878 con el representante del gobierno colombiano, Julián Trujillo Largacha.	Ingeniero y empresario.	El 14 de febrero de 1874 firma un contrato con el gobierno para construir el Ferrocarril de Antioquia. En 1878 firma un contrato para construir el ferrocarril del Valle del Cauca de 138 km, después construye la línea férrea La Dorada. En 1881 inició la construcción del Ferrocarril de Girardot. En 1888 participó en la ampliación del ferrocarril en el Gran Estado Bolívar.
15	Julián Uribe Uribe	Ingeniero práctico de 1878 a 1915. Ingeniero de sección.	Liberal e ingeniero.	Explora en 1903 la ruta del Calima para construir el Ferrocarril del Cauca al Pacífico y propone abandonar la del Dagua porque no es viable y evidencia de ello es que en 25 años de iniciada no ha avanzado. Ingeniero de sección del Ferrocarril del Pacífico (1878 - 1915) por invitación del ingeniero inglés Robert White (Contratista en el Ferrocarril del Pacífico) ³⁶¹ . En 1886 dirige la reparación de toda la línea (de 27 kilómetros, construida mayormente por Cisneros), la reconstrucción del puente Piñal, la construcción de varios edificios, reparación y la adquisición de material rodante. Realizó un estudio exploratorio en el que consideró útil construir la línea del ferrocarril de Cali-Popayán por la vía Aganche-Morales. ³⁶²
16	Macario Palomino	Ingeniero y administrador de la obra del Ferrocarril del Cauca en 1886.	-----	En 1886 el Ministerio de Fomento lo nombra ingeniero – jefe, para dirigir la reparación de toda la línea (de 27 kilómetros, construida mayormente por Cisneros), la reconstrucción del puente Piñal, la construcción de varios edificios, la reparación y adquisición de material rodante, la adquisición de un lote de 3000 m ² .
17	Víctor Borrero	Contratista colombiano	Constructor, según la Ley 41 de 1896 del trayecto de carrilera existente entre la ciudad de Buenaventura y la estación de San José.	El 4 de mayo de 1897 inicia –Junto a Ignacio Muñoz–, tras reconstruir la vía (en seis meses), la prolongación de esta, continuando con las obras suspendidas por Cherry (a diez años).
18	Abelardo Ramos	Nombrado por el gobierno Ingeniero – interventor	Ingeniero y fundador santandereano de la sociedad colombiana de ingenieros.	Evaluó negativamente el tramo antiguo -en particular, lo ejecutado durante la administración de Cherry- por no cumplir con las características técnicas esperadas en cuanto a pendientes, curvas, costos, tipos de rieles, calidad de las traviesas, el balasto en la ruta y puentes hermosos puestos sobre pésimas combinaciones (cilindros verticales rellenos de hormigón) que no contrarrestaron los baneos del río Dagua. Sobre el tramo nuevo, el interventor sostuvo que la construcción provisional de las obras en madera era inadecuada, pues su deterioro era permanente y ocasionaba gastos innecesarios; insistía, así, en la necesidad de sistematizar las pendientes y los grados de las curvas de manera técnica, pues estas deficientes condiciones ocasionaron frecuentes accidentes, debido originalmente a descarrilamientos. ³⁶³
19	Rafael Álvarez Salas	Primer técnico del Ferrocarril del	Ingeniero civil / Tolimense	Realizó y concluyó la vía del Ferrocarril del Pacífico que comenzó Cisneros.

³⁶¹ “He llegado a un punto decisivo en mi vida, pues sin la llamada de don Roberto [Robert White] y mi consiguiente aceptación, yo habría sido un honrado campesino, a no dudarlo, pero mi nombre no habría pasado los estrechos límites de mi pueblo, no escuchado por otros oídos que los de mis amigos y parientes más cercanos. Habría sido útil a mi familia, pero no a mi patria, en la forma en que creo haberla servido; y seguramente mi situación sería inferir a lo que es hoy merced a esa ingeniería que tuvo un punto de partida tan causal”. En Julián Uribe Uribe, *Memorias* (Santafé de Bogotá, D. C.: Banco de la República, Colección Bibliográfica Banco de la República, 1994), 189.

³⁶² Edgar Toro Sánchez, pr., *Memorias de Julián Uribe Uribe*, (Santafé de Bogotá: Banco de la República, 1994), 51.

³⁶³ Abelardo Ramos, Informe del señor Ingeniero - Interventor del Ferrocarril del Cauca, 15 de Febrero de 1904, Cali, 10 – 7, Archivo Central de la Gobernación del Cauca, Popayán.

		Pacífico		Fue el encargado de la construcción de la estación de Buga.
20	Luis Lobo Guerrero	Director del Ferrocarril del Pacífico (1912)	Ingeniero departamental. Cundinamarqués	Hizo el trazado hasta Cali. Dirigió la instalación de tres puentes de hierro sobre el Dagua: el del Piñal, el de San Cipriano y el de Sucre.
21	Juan de la Rosa Barrios	Directivo del Ferrocarril del Pacífico alrededor de 1923.	Ingeniero	Ingeniero residente para la conservación y reconstrucción.
22	Arturo Arcila Uribe	-----	Ingeniero civil	Estuvo a cargo de las obras de afianzamiento definitivo del Ferrocarril en el área de valle geográfico del Río Cauca. Propuso un modelo de estación que se implementó en Popayán, “un estilo de dos pisos en una nave central, con dos alas simétricas de un piso al lado de la nave central” ³⁶⁴
23	Manuel María Mosquera W.	28 de agosto de 1891 – 4 de mayo de 1967.	Licenciado en matemáticas y agrimensor, egresado de la Universidad del Cauca en 1912. Participó del trazado de diferentes vías del Departamento del Cauca como la de Popayán – Buenos Aires (Piendamó) ³⁶⁵	Se vinculó al Ferrocarril del Pacífico en 1919 y continuó sus trabajos ferroviarios hasta 1935. En 1930 fue gerente de esta compañía. ³⁶⁶
24	Carlos Aurelio Cajiao W	-----	Licenciado en matemáticas y Agrimensor, egresado de la Universidad del Cauca en 1910.	Según el artículo 1 y 11 del Decreto 909 de 1920, desempeño el cargo de dibujante de la Comisión técnica que se encargó de estudiar la línea férrea que desde Ibagué empalmara con la del ferrocarril del Pacífico en el Valle del Cauca. ³⁶⁷ En 1923 hizo parte de los directivos de la empresa del ferrocarril del Pacífico, en la Comisión de trazado ³⁶⁸
25	Ricardo Arboleda	-----	Ingeniero	Trabajó en el túnel de Piendamó. ³⁶⁹
26	Alberto Albán Liévano	-----	-----	Encargado para la obra entre el km 136 y el km 58 en Popayán, junto a Reinaldo Cajiao. ³⁷⁰
27	Joaquín de Cayzedo y Cayzedo	-----	-----	-----
28	Eustaquio Palacios	Nació en Roldanillo, Valle del Cauca el 17 de febrero de 1830. ³⁷¹	En 1870 fue presidente del Concejo Municipal de Cali. ³⁷²	En 1870 funda el semanario “El Ferrocarril del Cauca”, destinado a presionar al gobierno para que construyera el ferrocarril que uniría Buenaventura y Cali. ³⁷³
				Encargado de manejar y mejorar el camino de herradura

³⁶⁴ María Alejandra Vásquez, “Catalogación del fondo: Ferrocarriles Nacionales de Colombia Biblioteca Mario Carvajal” (Informe final de pasantía para optar por el título de profesional en Historia, Universidad del Valle, Sede Meléndez, 2021), 66, <https://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/handle/10893/20225/3247-V335c.pdf?sequence=1>.

³⁶⁵ Miguel Hugo Corchuelo, “Un giro en la educación en ingeniería: Universidad del Cauca”, (Tesis doctoral, Universidad del Cauca, 2017), 43, <https://library.co/document/qmw53w4z-giro-educacion-ingenieria-universidad-cauca.html>.

³⁶⁶ *Ibidem*.

³⁶⁷ Marco Fidel Suarez y Esteban Jaramillo, “Decreto 909 de 1920”, *Diario Oficial*, LVI. N. 17155, 7 Mayo 1920, 6, <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1188699>.

³⁶⁸ Poveda Ramos, Poveda Ramos, “El antiguo ferrocarril del Pacífico”, 32.

³⁶⁹ Lina Marcela González, “Incidencias del Ferrocarril del Pacífico vía Cali – Popayán en los poblados de Jamundí, Guachinte y Timba (Valle) 1915 - 1930”, (Monografía Licenciatura en historia, Universidad del Valle, 2014), 50, <https://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/handle/10893/9125/CB-0516515.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

³⁷⁰ *Ibidem*.

³⁷¹ Colombia Universidad del Valle, “Eustaquio Palacios (1830 - 1898)”, *Universidad del Valle*, accedido 26 de mayo de 2023, párr. 1, <https://cvisaacs.univalle.edu.co/literatura/eustaquio-palacios/>

³⁷² *Ibid.*, párr. 3.

³⁷³ *Ibid.*, párr. 2, 9.

29	Belisario Zamorano	-----	Liberal	Cali - Buenaventura en 1880, cuando Cisneros refrenda de nuevo el contrato para construir el Ferrocarril del Cauca el 15 de marzo de 1880, dado el contrato existente del 15 de septiembre de 1878. ³⁷⁴
30	Mariano Ramos	Nació en Popayán en 1890 y muere en 1959.	-----	Empezó en la empresa del Ferrocarril del Pacífico como aguador y ascendió hasta ser interventor del ferrocarril.
31	Ignacio Muñoz C.	-----	Comerciante y hacendado	Tuvo el control de las obras de construcción del ferrocarril del Pacífico en 1903, mediante contrato de construcción y reconstrucción. ³⁷⁵
32	Obreros	-----	-----	-----

Elaboración: propia con base periódicos y otras fuentes

³⁷⁴ Juan Santiago Correa, “Modelos de contratación férrea en Colombia: El Ferrocarril del Cauca en el siglo XIX”, *Historia Crítica*, n.º 51 (2013): 209, doi: dx.doi.org/10.7440/historit51.2013.09.

³⁷⁵ Almarío García, “La configuración”, 158.