

ECONOMÍA Y REGIÓN.
EL CASO DEL SUROCCIDENTE COLOMBIANO
DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX

Economy and region. The case of the colombian southwest during the second half of nineteenth century

Brayhan Arevalo Meneses

ORCID: 0000-0001-5885-3442

Universidad Andina Simón Bolívar, Ecuador

RESUMEN: Este artículo discute la forma en que se construyó una región económica en la segunda mitad del siglo XIX al suroccidente colombiano. Para ello, incursiona en los debates historiográficos que han abordado el tema y reconstruye sus principales enlaces comerciales para, al final, demostrar la existencia de un regionalismo. Finalmente, las regiones económicas se explican mejor a la luz de sus desplazamientos poblacionales y económicos, en este caso se trata de aquellos que buscaban afanosamente conectar las sierras y valles con el mar.

PALABRAS CLAVE: región económica, regionalismo, enlaces comerciales, desplazamiento regional, suroccidente colombiano.

ABSTRACT: This article discusses the way in which an economic region was built in the second half of the 19th century in southwestern Colombia. To do this, it ventures into the historiographic debates that have addressed the issue and reconstructs its main commercial links to, in the end, demonstrate the existence of a regionalism. Ultimately, the economic regions are best explained in light of their population and economic displacements, in this case, those that were eagerly seeking to connect the mountains and valleys with the sea.

KEYWORDS: economic region, regionalism, trade links, regional displacement, southwestern Colombian.

Fecha de recepción:
14 de octubre de 2021.

Fecha de aceptación:
11 de noviembre de 2021.

Historiador de la Universidad Nacional de Colombia, maestro en Historia por la Universidad de los Andes, y actualmente candidato a doctor en Historia Latinoamericana por la Universidad Andina Simón Bolívar, Ecuador. Sus investigaciones se centran en la historia regional del comercio, del fisco y del consumo durante el siglo XIX. Su artículo de investigación más reciente es “Una modernización importada. Consumo de artículos extranjeros en el Valle del Cauca, 1850-1900”, en: *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, vol. 26, núm. 1, 2021, pp. 187-219.

Contacto: arevalo231@gmail.com

INTRODUCCIÓN

La historiografía económica y social de Colombia, desde su formalización en la primera mitad del siglo xx, consideró la historia nacional como una historia de regiones y sobre ella postuló modelos para explicar el lento desarrollo del país durante el siglo xix.¹ Paradójicamente, el concepto de *región* es uno de los menos estudiados en el país y aunque se han realizado congresos y hay revistas dedicadas al tema, al día de hoy no contamos con una definición reconocida, ni con unas teorías identificadas, además de que son escasos los trabajos comparativos o metodológicos.² El eco producido por el llamado a regionalizar la historia nacional de Germán Colmenares sólo tuvo efecto en las décadas de 1970 y 1980 gracias al impulso de los nuevos departamentos de historia, la creación de archivos históricos regionales y la irrupción de teorías que le daban relevancia al espacio regional.³ Para las décadas siguientes, el impulso regionalista descendió notablemente ante el posicionamiento de la nación como unidad predilecta del análisis histórico, mostrando, según Jaime Londoño, que “el feroz tigre de la historia regional de la década de 1970 ha quedado convertido en un gatito anodino y domesticado en la actualidad”.⁴

Este artículo retoma la noción de *región* como un mecanismo de análisis histórico, asume que aún es útil para la disciplina y se lanza sobre la provocadora empresa de demostrar la existencia de una región económica, de duración finita, integrada por enlaces comerciales en el suroccidente colombiano durante la segunda mitad del siglo xix. Su existencia se enmarcó en el contexto republicano que estableció una serie de políticas económicas fundadas en las ideas del libre comercio, la producción de materias primas, el aumento de los mercados internos, el mejoramiento de los medios de comunicación y el consumo masivo de productos industriales extranjeros como un camino hacia el progreso. Esto implica concebir a las regiones como entidades que cambian constantemente según lo determinen los intereses de sus habitantes, políticas de gobierno, guerras, crisis y dinámicas económicas.⁵ Además, es el investigador quien identifica esas características y con ellas construye su objeto de estudio, y no al contrario, es decir, dar por sentado lo espacial para señalar sobre él las características de una sociedad.⁶ Con esto, lo que se busca es retomar la metodología de análisis regional anquilosada en las repisas del subcampo al que ha sido relegada, quizás olvidada, y ampliar los conocimientos históricos del suroccidente colombiano.

¹ Eduardo Nieto acuñó el término “archipiélago de regiones” para describir la fragmentación y aislamiento regional del país durante el siglo xix. Nieto, *Economía*, 2016, p. 560.

² Almario, *Invencción*, 2005, pp. 20-40.

³ Algunas de esas teorías que tomaron a la región como espacio de análisis fueron el Marxismo y la Dependencia, ver: Colmenares, “Papel”, 1975.

⁴ Londoño, “Vapores”, 2013, p. 144.

⁵ Van Young, “Haciendo”, 1987, p. 255. Sobre las temporalidades de las regiones, ver: Aguirre, “Historia”, 2017.

⁶ Miño, “¿Existe?”, 2002, p. 879.

Este texto se organiza en ocho apartados. En los primeros cuatro se abordan las principales discusiones teóricas sobre los tipos de región y los debates nacionales e internacionales que muestran un desplazamiento regional continental hacia el mar. En los tres siguientes se identifican los enlaces comerciales internos y externos que integraron la región. El último apartado demuestra la configuración de un regionalismo de amplia base asociado a la construcción de caminos que buscaban el mar.

HACIA UNA REGIÓN ECONÓMICA

Cuando Eric Van Young afirmó que “las regiones son como el amor —difíciles de describir, pero las conocemos cuando las vemos—”, se refería precisamente al proceso por el cual las regiones se configuran como mecanismos de análisis histórico que deben asumirse como hipótesis a demostrar en periodos específicos.⁷ Así, las regiones se parecen más a la definición de territorio propuesta por Raffestin sobre espacios construidos socialmente por las comunidades que los habitan, y a través de su apropiación, representación y función de las instituciones, terminan por *territorializarlos*.⁸ En ese sentido, se han alejado de las concepciones puramente físicas que veían a las regiones como parte de un orden natural inalterable definido por la geografía, para entrar en otras donde se han privilegiado miradas culturales, económicas y raciales.⁹ Sobre este último aspecto se han identificado regiones raciales construidas a partir de las representaciones que hacían los habitantes blanco-mestizos de las tierras altas que rápidamente vincularon con la civilización, mientras reservaron las tierras bajas y selváticas para la habitación de los considerados feroces e inmorales negros, indígenas y mulatos.¹⁰ Por supuesto, la geografía física no quedó descartada del todo, pues se reconoció que el medio ambiente jugaba un papel fundamental en la historia. En defensa de lo espacial, Juan Carlos Garavaglia señaló que las re-

giones sin geografía terminarían pareciéndose a las naciones: “comunidades imaginadas dentro de comunidades imaginadas”.¹¹

Armando Martínez ha señalado la importancia histórica de las configuraciones político-administrativas del siglo XIX (estados, provincias y municipios) como construcciones espaciales reales, “no inventadas” por la discrecionalidad del investigador.¹² Quizás esta afirmación tenga asidero en el plano político y administrativo, pero en el económico y cultural es insuficiente. En el caso de las provincias se ha demostrado que los movimientos de anexión y separación de municipios y cantones, de unas provincias a otras, fue un constante juego electoral y fiscal dirigido desde el centro de poder. Solamente por dar un ejemplo, la región suroccidental cambió más de cinco veces de configuración administrativa provincial por razones electorales y de control del orden público que se aprobaron desde las asambleas legislativas y el ejecutivo central.¹³

Caso contrario sucedió con los municipios que lograron mantener su estabilidad espacial gracias a la acción de los jefes políticos, alcaldes, comisarios y habitantes. Estos últimos conformaron pequeñas comunidades de vecinos que debido a las limitaciones del espacio municipal visitaron los mismos lugares de sociabilidad, crearon juntas locales, fundaron sociedades económicas y literarias, y ejecutaron proyectos de obras públicas de interés colectivo.¹⁴ Sin embargo, como espacio económico los municipios fueron apenas eslabones de grandes circuitos comerciales que sobrepasaban las delimitaciones impuestas por el Estado. De esta manera, fue relativamente fácil distinguir varias áreas económicas, muchas inconexas, dentro de un mismo estado o departamento, que se extendían sobre otros, y también algunas veces vinculadas con otros países.

Con todo, ninguna de las divisiones espaciales “reales” es suficiente para imaginar un espacio económico, por lo cual, la región se postula como una categoría de análisis válida y congruente, que permite entender las dinámicas económicas de un gran espacio integrado por diversos climas, geogra-

⁷ Van Young, “Haciendo”, 1987, p. 257.

⁸ Raffestin, *Geografía*, 2015, pp. 173-194.

⁹ Una mirada geográfica de las regiones en Colombia se observa tempranamente en: Vergara, *Nueva*, 1901.

¹⁰ Appelbaum, *Dibujar*, 2017, pp. 276-284.

¹¹ Garavaglia “Configuraciones”, 2011, p. 8.

¹² Martínez, “Movimiento”, 2001.

¹³ Valencia, *Entre*, 2014, pp. 60-72.

¹⁴ Roldán, “Producción”, 2015.

fías, culturas y enlaces comerciales. Sobre esto Van Young había sugerido que era “a las relaciones de mercado a quienes deberíamos mirar si quisiéramos entender la naturaleza de las regiones”.¹⁵ Y no se trata de un concepto inventado únicamente en el gabinete de los historiadores, también fue imaginado por sus habitantes, como sucedió en el suroccidente en la década de 1880, donde el espacio económico fue representado como “un inmenso cocodrilo, que abre sus enormes fauces en el golfo del Darién, moja su cola en el Carchi y extiende su lomo en las riberas del Pacífico”.¹⁶

Pero, ¿cuáles fueron las relaciones de mercado que se dieron en las regiones? Carol Smith, por ejemplo, demostró que la dependencia de las exportaciones de café en el occidente guatemalteco desarrolló sistemas de primacía que modificaron las divisiones espaciales y el orden social desde mediados del siglo XIX. El concepto de primacía espacial económica demostró la jerarquía de las relaciones de mercado y permitió modelar sus movimientos, dejando ver la naturaleza de los sistemas agroexportadores y sus efectos en las relaciones sociales.¹⁷

La historiografía regional latinoamericana más reciente ha demostrado que las relaciones comerciales al interior de las regiones eran más dinámicas de lo que parecía. A pesar de las dificultades geográficas y las precarias vías de comunicación, los intercambios de productos agrícolas fueron abundantes y movidos sobre lomos de mulas, canoas y carruajes. Para mediados del siglo XIX en Colombia, la Comisión Corográfica señaló varios de esos intercambios en los cuales el ganado en pie, azúcar, bebidas, cacao, maderas y dinero atravesaron regiones enteras y se extendieron sobre otras.¹⁸ Ni qué decir de las importaciones de productos industriales que entraban por los puertos marítimos y se regaban rápidamente por todas las regiones a través de sociedades comerciales e intermediarios, dentro de un denso tejido de enlaces comerciales.¹⁹

TIPOS DE REGIONES ECONÓMICAS

¿Cómo establecer la magnitud de esos enlaces? Primero que todo, aquí se entiende por enlaces comerciales las conexiones económicas que se dieron al interior y exterior de un espacio económico que utilizó sus ventajas comparativas para maximizar y optimizar su producción. El historiador argentino Carlos Sempat Assadourian, a principios de la década de 1980, estudió el sistema económico colonial del Alto Perú y encontró que el sector minero fue el eje articulador de un vasto espacio alrededor del cual giraron dos grandes enlaces. Uno interno que articuló el abastecimiento de mano de obra mitaya, víveres, coca y mulas de las regiones aledañas, y otro externo que agilizó la salida de la “mercancía y dinero” hacia otros virreinos y Europa.²⁰ Esta misma articulación entre centros exportadores de materias primas con espacios circundantes abastecedores de víveres se puede observar en la producción del caucho amazónico, las ciudades puerto y la producción agrícola tropical republicana.²¹ La importancia de este tipo de estudios es que no se enfocan únicamente en cómo funcionaron los mercados, sino en por qué surgieron, se mantuvieron y decayeron. Para ello asumen que los mercados son experiencias humanas cambiantes que dan cuenta tanto de los productos, áreas y formas de producción, como de relaciones de poder, símbolos, mentalidades y emergencia de grupos sociales.²²

Con respecto al último punto, Fernand Braudel definió las regiones como espacios en los que las personas realizaban sus intercambios, se relacionaban con la naturaleza y negociaban sus intereses. Con gran habilidad se ocupó de aspectos no considerados por los economistas, preocupados por los datos agregados, adentrándose en otros como la cultura material, el mercado de consumo, la demografía, las tensiones entre grupos, la naturaleza, las artes, la función del Estado y la historia. Además, se concentró sobre núcleos de la vida económica local como las plazas, tiendas, puertos, etcétera. En este contexto, la integración regional estuvo dada por la forma en que los enlaces

¹⁵ Van Young, “Haciendo”, 1987, p. 266.

¹⁶ *El Trabajo*, 17, 10 de septiembre de 1887, p. 2.

¹⁷ Smith, “Estudio”, 1982, pp. 29-80, véase también, del mismo autor: “Desarrollo”, 1984, pp. 195-278.

¹⁸ Botero y Vallecilla, “Intercambios”, 2010, pp. 161-168 y anexo 1.

¹⁹ Molina, “Viejo”, 1988, pp. 1-28.

²⁰ Assadourian, *Sistema*, 1982.

²¹ Ver, por ejemplo: Bonilla, “Estructura”, 1993, p. 9-22; y Smith, “Comercio”, 1995.

²² Acuña y Acuña, *Mercado*, 2020, p. 9.

unieron los espacios, más o menos siguiendo la analogía: “A los circuitos mercantiles les ocurre lo mismo que a los circuitos eléctricos: no funcionan más que cerrados sobre sí mismos”.²³

Antes de establecer la forma como se integró la región suroccidental sobre sus enlaces comerciales en la segunda mitad del siglo XIX, es importante aclarar que las regiones pueden ser entendidas desde varios puntos de vista. Arturo Taracena planteó la configuración de regiones en México desde los aspectos *temáticos*, *históricos* y de *coyuntura*. Su propuesta es efectiva para aplicarla a las regiones económicas porque reafirma la idea de regiones cambiantes que, a diferencia de los estados, poseen fronteras móviles, internas y externas, que responden a coyunturas políticas, económicas, sociales e históricas particulares, recorriendo caminos diferentes al de la nación sin estar aisladas o ausentes de ella.²⁴ Las *temáticas* se caracterizan por estar asociadas a criterios económicos, étnicos, culturales y geográficos que al final describen su regionalidad mediante sus características. Por su parte, las de *coyuntura* se presentan en cortas o medianas duraciones ante eventualidades, como las guerras o los movimientos del mercado externo.²⁵ Finalmente, las *históricas* caracterizadas por su larga duración, son mucho más complejas porque, como sostiene Maiguashca, se han convertido en laboratorios de conceptos, aunque son muy pocas las que se podrían identificar en América Latina.²⁶

Algunas de estas regiones históricas han sobrevivido a varias divisiones administrativas gracias a la fuerza que ejercieron los polos urbanos y las disputas con otras regiones y con el poder central. No obstante, su mayor fortaleza residió en la “identificación consciente, cultural, política y sentimental que grandes grupos de personas desarrollan con el espacio regional” al que se ha denominado *regionalismo*.²⁷ Estos proyectos llevaron a sus habitantes a defender las regiones en guerras, en las urnas y en la esfera pública, pero también en la acción colectiva

donde se emprendieron obras civiles de interés general que mejoraron las comunicaciones y los intercambios económicos.²⁸

DESPLAZAMIENTOS REGIONALES

Descartada la completa autonomía y aislamiento de las regiones es necesario contextualizar su configuración dentro de un movimiento continental más amplio. Juan Maiguashca ha reflexionado sobre la importancia de *encuadrar* los problemas en la historia conceptual y ha retomado el concepto de región a la luz de las conexiones con el océano Atlántico para demostrar la existencia de *desplazamientos* regionales, nacionales y continentales en el siglo XIX.²⁹ ¿Hacia a dónde se movían las regiones?

En el caso del comercio, los desplazamientos continentales buscaron conectar las regiones del interior con los puertos marítimos. Son muchos los casos sudamericanos que se podrían citar, pero el del Río de la Plata es sugerente porque es precursor. Guillermo Céspedes demostró que la emergencia del virreinato, a mediados de la década de 1770, se debió a factores bélicos imperiales, administrativos y comerciales. Estos últimos fueron cruciales porque marcaron la consolidación de Buenos Aires como puerto autorizado que evitaba el paso por el Cabo de Hornos, desplazando el monopolio de Lima sobre el mercado de Charcas. Así, se estructuró una nueva región económica con epicentro en Buenos Aires que, paradójicamente, terminó dependiendo de Lima para su fortificación, pero enlazó el comercio de metales preciosos andinos, la ganadería de la Pampa, el abastecimiento de víveres del Alto Perú y dominó el mercado de las importaciones-exportaciones.³⁰

Teniendo en cuenta lo anterior y para el caso que nos ocupa, es posible advertir que durante la segunda mitad del siglo XIX en el suroccidente colombiano se dio un desplazamiento regional desde el corredor histórico interandino, que comunicaba a Quito con Popayán, hacia el occidente, donde los

²³ Braudel, *Civilización*, 1984, p. 111.

²⁴ Taracena, “Propuesta”, 2008, p. 193-203.

²⁵ Taracena, “Región”, 1999.

²⁶ Maiguashca, “Encuadramientos”, en prensa. Véase, por ejemplo, el caso de la región antioqueña: González, Almario y Ortiz, *Antioquía*, 2015, p. 30.

²⁷ Taracena, “Propuesta”, 2008, p. 192-204.

²⁸ El estudio particular de un regionalismo se encuentra en: Taracena, *Nostalgia*, 2010.

²⁹ Maiguashca, “Encuadramientos”, en prensa.

³⁰ Céspedes, “Lima”, 1946, pp. 669-874.

mercados internos y sus lugares centrales buscaron vías de comunicación que los conectaran con el mar y finalmente con el mercado mundial. En ese proceso la búsqueda del mar se vio reflejada en la construcción de caminos, puentes y un ferrocarril, con lo cual se recortaron las distancias y tiempos de desplazamiento del interior hacia las costas, donde se forjó un tipo de *regionalismo económico*. Según Bauer, era mucho más costoso adentrar las mercancías a los centros poblados andinos que atravesar el Cabo de Hornos en vapores, refiriéndose a la complejidad de superar las cordilleras sobre lomos de mulas. Así, se fraguó un ideario colectivo de integración regional que ansiaba comunicarse con el mar a toda costa como requisito fundamental para su crecimiento económico.³¹

De esta manera, las actividades de los puertos marítimos hicieron parte fundamental de la configuración regional como *bisagras* que articulaban las mercancías, los comerciantes, los funcionarios del Estado y los medios de transporte. Esto se vio reflejado en un aumento demográfico que cuadruplicó la población portuaria en medio siglo y con ella la emergencia de nuevos poblados, ampliación de calles de comercio y construcción de varios depósitos, hoteles, tiendas, almacenes de ultramarinos y cantinas.³² El mismo crecimiento poblacional experimentaron las ciudades que concentraban el comercio de sus zonas aledañas, también llamadas de primacía o *lugares centrales*, siguiendo la teoría de Christaller, como lo eran Cali, Buga, Palmira, Ipiales, Pasto, Popayán y Túquerres (véase mapa 1).³³ En términos generales, lo que muestra el mapa es que el desplazamiento poblacional hacia occidente fue un proceso paralelo al desplazamiento comercial y juntos terminaron configurando una región económica. Tenía mucha razón Braudel cuando afirmaba que las dinámicas econó-

micas reorganizaban las formas de habitar el espacio pues “la jerarquía del mercado dibujaba en realidad una jerarquía de la sociedad”.³⁴

EL DEBATE REGIONAL

Con todo, el anterior repaso teórico retomó la región como dispositivo de análisis histórico y de alguna manera respondió a las críticas de los profesores Óscar Almario y Manuel Miño.³⁵ El primero había propuesto que las regiones ya no eran buenos modelos para pensar, mientras el segundo afirmaba que la historia regional “no se sostiene por sí misma” y que sus marcos operativos se confunden con sus contenidos.³⁶ Paradójicamente, sus críticas se convirtieron en la mejor forma de estudiar las regiones y ubicarlas con sus particularidades dentro de marcos de análisis más amplios.³⁷ Sobre este dilema Pedro Pérez Herrero había advertido a comienzos de la década de 1990 que “se puede comprender que el término ‘región’ tiene innumerables connotaciones para cada especialista”, dependiendo de los intereses de cada caso de estudio.³⁸

Sobre los casos particulares de estudio, Antonio Ibarra se refirió a dos vertientes que desde 1980 habían partido la historia regional mexicana. Por un lado, la historia regional académica con modelos antropológicos y económicos braudelianos, con la cual estaba de acuerdo; y por otro, la historia regional institucionalizada, fáctica, federativa, sin análisis de escalas y que daba por sentado lo regional como algo estático que sólo respondía al centralismo, pero que no avanzaba en la consolidación de un campo de estudio. Por este motivo, la calificó de un “río de varias aguas que aún hoy es difícil de medir en su caudal y distinguir en sus corrientes cristalinas, entre la turbulencia de tanta monografía ‘regional’ que la enturbia”.³⁹

³¹ Bauer, *Somos*, 2002, p. 180.

³² Valdivia, *Buenaventura*, 1994.

³³ La teoría de *lugar central* fue desarrollada por Walter Christaller en la década de 1960 y explicaba la forma como se distribuyeron y jerarquizaron los mercados del sur de Alemania a partir de una serie de condiciones ideales en espacios regionales con geografía y población homogénea, integración equitativa, minimización de costos, aumento de las ganancias y evolución de los mercados campesinos en industriales. Hay que advertir que este modelo tenía como base el comportamiento natural de los consumidores que buscaban minimizar sus costos de transporte, ahorrar en sus compras y encontrar un comprador fijo de sus productos en el lugar central. Christaller, *Central*, 1966.

³⁴ Braudel, *Civilización*, 1984, p. 92.

³⁵ Almario, *Invencción*, 2005, p. 40.

³⁶ También sostiene que la historia regional no puede ser tomada como una disciplina “dotada de un cuerpo metodológico o analítico específico” y tampoco se explica cómo existen programas de maestría y doctorado en historia regional. Miño, “¿Existe?”, 2002, pp. 890-896.

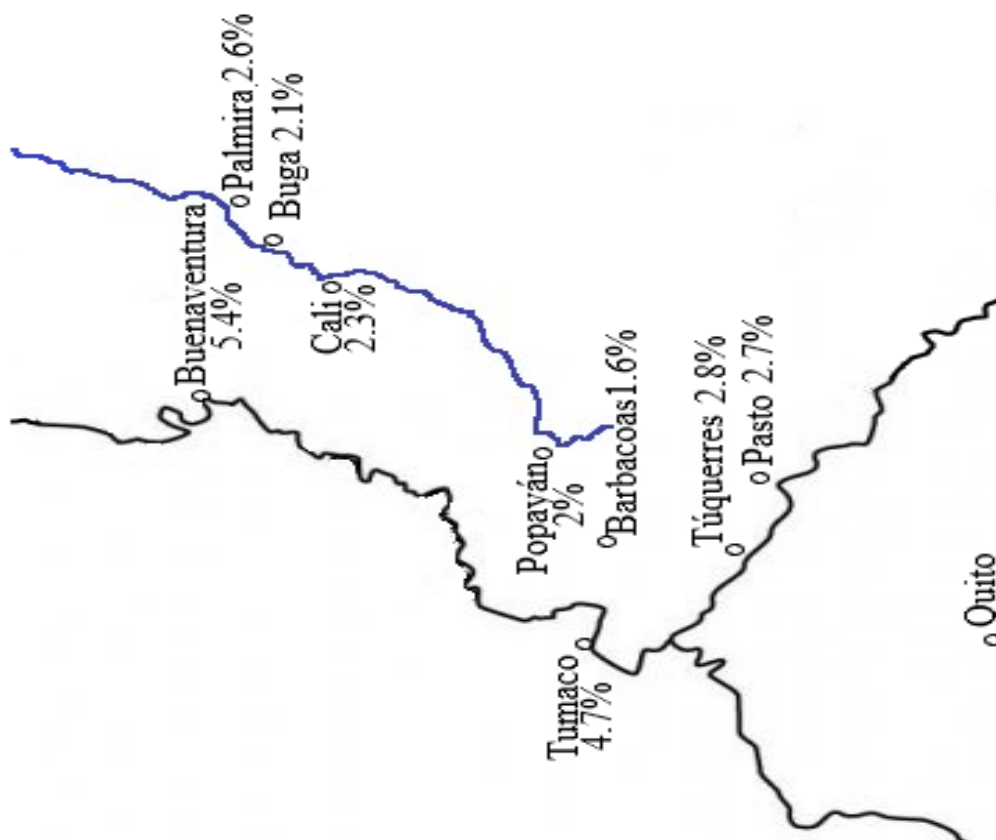
³⁷ Serrano, “Historiografía”, 2002, p. 8.

³⁸ Pérez, *Región*, 1991, p. 8.

³⁹ Ibarra, “Debate”, 2002, p. 244.

Mapa 1. Número de habitantes y desplazamiento poblacional regional suroccidental 1851-1912

Desplazamiento poblacional en la región suroccidental				
	1851	1870	1912	Crecimiento 1851-1912
Buenaventura	1.956	3.991	10.574	5,4
Cali	11.848	12.743	27.747	2,3
Iscuandé	4.441	4.176	7.243	1,6
Roldanillo	4.800	3.324	9.196	1,9
Palmira	9.176	22.877	24.312	2,6
Buga	14.960	20.395	31.728	2,1
Tuluá	17.136	17.732	27.077	1,6
Pasto	27.619	49.787	74.425	2,7
Barbacoas	5.049	5.509	7.840	1,6
Tumaco	2.500	2.642	11.702	4,7
Túquerres	20.734	30.601	58.724	2,8
Popayán	34.598	52.741	68.724	2,0
Ipiales	6.646	10.508	14.615	2,2



Fuentes: DANE, Estadísticas; Gaceta de la Nueva Granada, núm. 2.11. Trim. 16, Bogotá, 11 de octubre de 1835; Galindo, Anuario, 1875; Censo, 1912.

Al final de cuentas, la multiplicidad de regiones es fundamental para la comprensión del proceso de construcción nacional, que no fue lineal ni unificado como a veces se pretende hacer creer, pero tampoco de aislacionismo o autarquía total. En el caso decimonónico colombiano, la experiencia regional con sus desplazamientos refleja un panorama diferenciado que contextualiza mejor la idea de archipiélago de regiones y supera las denominaciones de “concepto-obstáculo”⁴⁰ o “disciplina fantasma”.⁴¹ Juicios que se construyeron a partir de las asociaciones con cualquier estudio sobre municipios o provincias, sin analizar el espacio como una construcción social de los agentes y el investigador, y que se escapa a las tradicionales divisiones político-administrativas. Quizás tenga razón Armando Martínez al decir que las regiones son construcciones de gabinete, pero al final de cuentas son la mejor opción para analizar la vida económica de las sociedades dadas las inestabilidades de las provincias, las restricciones espaciales de los municipios, la inmensidad de los estados o departamentos y las imposiciones homogeneizadoras de las naciones.

Esto se reafirma en el debate internacional sobre las metodologías y concepciones teóricas de las regiones que tienen plena vigencia, y se constituye como un marco de análisis muy ventajoso, no sólo para la historia económica, sino para la historia social y cultural. Sobre todo, la historiografía mexicana se ha preocupado por problematizar el concepto de región hasta llevarlo a un campo de discusión en el cual participan Taracena, Van Young, Miño, Pérez Herrero, Antonio Ibarra, entre muchos otros. Muy a nuestro pesar, no ocurre lo mismo con el debate colombiano, donde las invitaciones de Colmenares han quedado olvidadas y reconocidos historiadores como Almario o Martínez cuestionan la posibilidad de seguir haciendo historia regional.⁴² Por supuesto, se rescatan algunos impulsos recientes de universidades regionales y sus revistas.⁴³

INTEGRACIÓN REGIONAL

Durante todo el siglo XIX la región suroccidental hizo parte de un mismo contexto cultural a pesar de las diferencias políticas entre jefes municipales.⁴⁴ Los límites eran más bien una referencia administrativa difusa, pues los ríos Mataje, Yavarí y Carchi, que fueron definidos como fronteras republicanas, parecían más bien hilos de costura que ligaban el territorio conocido por los múltiples nombres del Sur Neogranadino, El Cauca, El Suroccidente o simplemente El Sur.⁴⁵ La entrada de la Independencia en esta región encontró la resistencia al nuevo orden revolucionario y republicano por parte de algunos grupos de indígenas, mestizos y esclavos que terminaron sufriendo una ruina catastrófica. En el Valle del Patía, por ejemplo, los grupos rebeldes desafiaron el nuevo proyecto político, pero de ninguna forma resistieron el nuevo sistema económico que los terminó integrando como consumidores, productores y contribuyentes a pesar de la permanente exclusión y temor racial.⁴⁶ No se sabe muy bien cuántos esclavizados alcanzaron la libertad gracias a las leyes de manumisión y cuántos lucharon por la de sus familias o se escaparon de la esclavitud, pero lo que sí se sabe es que formaron una población flotante que rápidamente vio en las tierras bajas del occidente un lugar adecuado para consolidar su libertad e integrarse al mercado internacional.⁴⁷

Las transformaciones en los sistemas de producción agrícola fue uno de los cambios más importantes, dio cuenta del paso de un sistema de explotación colonial de la hacienda y minería esclavista a una nueva lógica comercial vinculada al comercio exterior, donde el consumo libre de productos importados jugó un papel fundamental. El desplazamiento regional hacia el occidente, producto de las nuevas relaciones con el mercado mundial, redujo, pero no extinguió la vieja ruta comercial Quito-Popayán, y más bien consolidó otras

⁴⁴ En octubre de 1887 los dos jefes municipales decretaron una restricción migratoria que no duró más de una semana y tuvo que disolverse por presión de los mismos habitantes. *El Trabajo*, 21, 8 de octubre de 1887, p. 4. Sobre la integración étnica de esta región, véase: Whitten y Friedmann, “Cultura”, 1975.

⁴⁵ Pérez, *Geografía*, 1883, p. 133.

⁴⁶ Valencia, *Entre*, 2014, p. 29.

⁴⁷ Leal, *Landscapes*, 2018.

⁴⁰ Lacoste, “Establecimiento”, 1977, p. 42.

⁴¹ Miño, “¿Existe?”, 2002, pp. 867-868.

⁴² Serrano, “Historiografía”, 2002, pp. 1-11.

⁴³ *Historiología* de la Universidad Nacional de Colombia sede Medellín; y *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras* de la Universidad Industrial de Santander.

nuevas conexiones entre los centros poblados internos de Cali, Buga, Palmira, Popayán, Pasto y Túquerres con los puertos de Buenaventura y Tumaco. La nueva lógica comercial hizo del espacio vallecaucano el centro económico más dinámico de la región gracias al mejoramiento del camino de ruedas entre Cali y Buenaventura, que décadas más tarde se convirtió en la primera línea férrea del Suroccidente. Para la década de 1860 Cali era un lugar central de poder económico, sitio de habitación de los grandes comerciantes importadores-exportadores y epicentro de las principales casas comerciales nacionales y extranjeras.⁴⁸

Una mirada más cercana a las dinámicas del comercio regional muestra cuatro enlaces comerciales integrados a distintos niveles, con lugares centrales definidos conectados por medio de caminos, ríos y por el litoral Pacífico. Al graficar las relaciones comerciales encontradas en la documentación consultada aparece un modelo *dendrítico* o de *ramificación* comercial que describe muy bien la integración regional (véase mapa 2).⁴⁹ No sobra advertir que los datos para la construcción de un mapa de enlaces comerciales en la segunda mitad del siglo XIX enfrentan la ausencia de estadísticas comerciales internas, sin embargo, se cuenta con valiosa información contenida en los registros de las aduanas marítimas y terrestres, anuarios estadísticos, relatos de viajeros, informes de prensa, memorias de los secretarios de hacienda y estudios geográficos. Allí se pueden apreciar unos puntos más densos llamados lugares centrales, líneas de conexión más gruesas correspondientes a rutas más transitadas, y caminos que se dirigen sobre el litoral Pacífico al occidente. Pero, ¿cuáles fueron los principales enlaces internos y externos que integraron la región?

TEXTILES Y ALIMENTOS. ENLACES HACIA ADENTRO

Son varios los enlaces comerciales internos que se desarrollaron en la región suroccidental, pero entre los más importantes estuvo el que integraba a Popayán con Pasto y el norte ecuatoriano. Para 1886 Pasto era la tercera ciudad más grande de Colom-

bia con tres enormes molinos capaces de procesar sesenta fanegadas de granos y cereales que parecían “un ejército de máquinas de trillar y aventar trigo y toda clase de granos, movidos por fuerza animal”.⁵⁰ Las harinas pastusas dominaron el mercado alimenticio de toda la región, junto con el anís que se vendía en grandes cantidades para las fábricas y destilerías del Carchi, Esmeraldas y Tumaco.⁵¹ A este impulso industrial se sumaron varias fábricas de cerámicas, sombreros, una cervecería y varias carpinterías con sierras de vapor. De acuerdo con la prensa local: “produce Pasto cuanto consume ella misma, a excepción del cacao; y en sólo anís se envió al Ecuador dos mil quintales en la primera mitad del año pasado, granos de anís cuyo retorno en dinero no abrigarán a pocos contra la miseria”.⁵² Según registros de aduanas, las ganancias de la venta de estos productos en el mercado exterior sirvieron para pagar las importaciones de bienes industriales europeos, textiles ecuatorianos y la sal peruana.⁵³

A nivel del mercado local, la plaza central fue el lugar de encuentro dominical donde confluyeron productos de clima frío, como papas, arveja, cebolla, trigo, lácteos; y de climas cálidos como aguacates, carne, limones, naranjas, plátanos, piñas, además de los derivados de la caña de azúcar: melcochas, guaparo y panela que provenían de Sandoná, Consacá, Bomboná, Ancuya, Barbacoas, Patía, Popayán y Valle del Cauca.⁵⁴ Administrativa, educativa y religiosamente Popayán siguió siendo la capital del estado del Cauca, lo que provocó no pocas rivalidades con los comerciantes, artesanos y políticos pastusos que propusieron su separación, misma que sólo se consolidó a inicios del siglo XX cuando el estado se fragmentó en varios departamentos. No obstante, a nivel económico nunca se dio tal separación, por lo cual la región estuvo unida por sus lazos comerciales durante todo

⁵⁰ *El Trabajo*, 13, 13 de agosto de 1887, p. 2.

⁵¹ Gutiérrez, *Monografías I*, 1921, p. 198. Ver también: Quintero, “Economía”, 2016.

⁵² *El Centro*, 3, 21 de enero de 1888, p. 10.

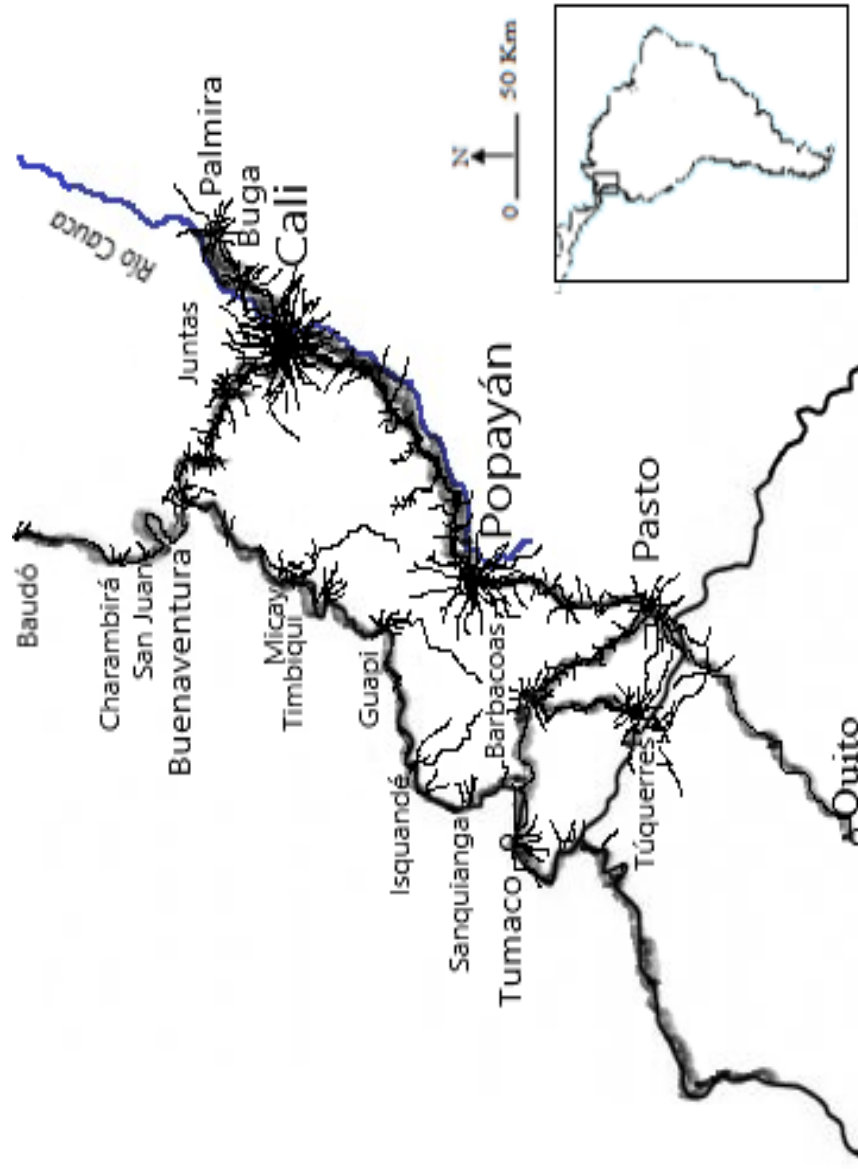
⁵³ Según datos de importación para el año económico 1867-1868 entraron a Tumaco 3 894 kilos de sal proveniente de Paita que abastecieron los mercados de Pasto, Túquerres, Popayán y Barbacoas. Archivo General de la Nación (AGN), Sección República (SR), Fondo Aduanas, Aduanas Tumaco, Cuadros de importaciones y sumarios de la aduana de Tumaco 1866 y 1868, t.2, fs. 19, 691; t. 3, f. 148.

⁵⁴ Cerón, “Pasto”, 1997, pp. 131- 178.

⁴⁸ Arroyo, *Historias*, 2006.

⁴⁹ Smith, “Estudio”, 1982, pp. 43-46.

Mapa 2. Ramificación comercial en el suroccidente colombiano 1850-1900



Fuentes: AGN, SR, Fondo Aduanas, Subfondo Aduanas Quibdó, t. 133, Subfondo Aduanas Tumaco, t. 1-5. *El trabajo*, 1-121, mayo de 1887- abril de 1891; *El Cauca*, 1-43, 29 de julio de 1897-14 de julio de 1898; *El Telembí*, 1-2, 20 de septiembre de 1897- 10 de noviembre de 1897; Acevedo, *Geografía*, 1968, *Código*, 1883; Galindo, *Anuario*, 1875; *Memoria*, 1883; Pérez, *Geografía*, 1883; Vergara, *Nueva*, 1901.

el siglo XIX, al punto de que los pastusos creían que “las corrientes de su incremento industrial” sólo eran posibles si estaban integradas al mercado payanés.⁵⁵

Las descripciones sobre estos dos espacios, Pasto-Popayán, conectados por un viejo camino que se hacía muy peligroso al cruzar el valle del Patía, revelan el gran movimiento comercial que se extendió hasta el norte ecuatoriano. El relato del viajero y botánico francés Edouard André describió la riqueza de los productos comercializados que además de harinas y anís, estaban constituidos en 1876 por oro, plátanos, pescados, cañas, yuca, cocos, pitayas, guayabas y mulas.⁵⁶ Estas últimas suplieron las demandas de otros espacios de la región, como el Carchi en Ecuador o Palmira en Colombia, donde las consideraban “grandes, nuevas, sanas y fuertes”.⁵⁷

En 1875 se inició la construcción del camino Esmeraldas-Imbabura, cuyo objetivo era conectar la región costera noroccidental con Quito y así evitar el largo trayecto hasta Guayaquil. No obstante, el comercio de objetos importados desde el puerto colombiano de Tumaco con el norte ecuatoriano se mantuvo durante el resto del siglo XIX a pesar de las restricciones aduaneras y el mantenimiento de los antiguos sistemas de transporte por canoas y mulas. Según pudieron observar los viajeros, la importancia de Tumaco para el norte ecuatoriano no radicaba en el simple comercio de víveres, sino que era su única conexión con el comercio mundial y uno de los principales mercados de sus bayetas y capisayos.⁵⁸

Para finales del siglo XIX el caucho y la quina fueron el eje económico de este espacio que atrajo a serranos, ecuatorianos y colombianos que establecieron empresas explotadoras, las cuales convirtieron rápidamente a los pobladores negros en trabajadores coactivos como sucedió en los ríos Santiago y Cayapas.⁵⁹ Además, la moneda colombiana y el oro barbacono fueron los signos monetarios dominantes, por lo cual tenía mucha razón el viajero Rafael Reyes al considerar como prioritario construir una ruta entre los poblados que se encontraban al sur del río Mayo, en el norte del Ecuador,

con el puerto colombiano de Tumaco, poniendo por encima los beneficios de los comerciantes y pobladores sobre las fronteras nacionales y las restricciones aduaneras.⁶⁰ En esto también concuerda la historiografía ecuatoriana que acepta que en el siglo XIX “el sur de Colombia y el norte del Ecuador eran un mismo espacio económico”.⁶¹

Al igual que Pasto, Túquerres y Barbacoas fueron dos mercados que integraron la región suroccidental con el norte del Ecuador y la costa Pacífica. Desde Túquerres salían para Pasto productos de climas fríos y templados como tabaco, ganado, café, caña, quina, etcétera, a cambio de azafates, barnices, artesanías, harinas y plata. Según Guillermo Sosa “las provincias de Imbabura, Túquerres y Barbacoas constituían el triángulo productivo y comercial” que estuvo regulado por la aduana de Carlosama que en 1880 pasó a Ipiales con resguardos ubicados en Maindés y Altaquer. Para 1889 en Ipiales había alrededor de seiscientos telares que tenían la misma confección de las bayetas ecuatorianas y servían para abastecer la demanda de Popayán.⁶² Asimismo, por allí pasaba una gran cantidad de telas, sal, mulas, algodón, objetos religiosos y garbanzos traídos de las sierras ecuatorianas que venían buscando el oro barbacono,⁶³ mientras que otros “se introducían clandestinamente sin tocar con la Aduana de Ipiales... por el camino de Sanabria que conduce a Popayán, Pasto y Santander”.⁶⁴

Para la década de 1860 Túquerres se había vuelto el mayor centro abastecedor del distrito minero de Barbacoas, considerado como un puerto seco de la región sobre el cual gravitaban varios mercados pequeños separados por quince días de distancia.⁶⁵ Esto motivó la idea de construir un “leño-carril que conectara los centros poblados de Pasto y Túquerres con Barbacoas y a su vez con los ríos Telembí-Patía que desembocaban en el mar”.⁶⁶

⁵⁵ *El Trabajo*, 15, 27 de agosto de 1887, p. 2.

⁵⁶ Acevedo, *Geografía*, 1968, pp. 75-82.

⁵⁷ *El Cauca*, 12, 14 de octubre de 1897, p. 48.

⁵⁸ *El Trabajo*, 85, 14 de diciembre de 1889, p. 2.

⁵⁹ Rueda, *Esclavizados*, 2019, pp. 217-225.

⁶⁰ Gutiérrez, *Monografías I*, 1921, pp. 86-187, 196.

⁶¹ Saint-Geours, “Sierra”, 1994, pp. 146-182.

⁶² Para 1895 las exportaciones de oro de Barbacoas eran de unos 25 000 pesos mensuales, algo así como un 3% de la producción nacional. Sosa, “Redes”, 2003, pp. 104-109.

⁶³ Zarama, Benavides y Escobar, “Ipiales”, 2016, pp. 135-169.

⁶⁴ AGN, sr, Fondo Aduanas, Aduanas, *Visitas 1895*, t. 12, f. 232.

⁶⁵ Sosa, “Redes”, 2003, p. 104.

⁶⁶ El Telembí entraba en el Patía, que a su vez desembocaba en once caños sobre el Pacífico. *El Trabajo*, 13, 13 de agosto de 1887, p. f. 2.

Según los habitantes de Pasto “una vía de rieles de madera, responde al objeto y necesidades; y es factible por los elementos existentes en las montañas de Barbacoas”, de tal manera que las dificultades del terreno serían superadas con “armazones” de hasta diez metros con sólidas maderas.⁶⁷

Pero el leñocarril sólo vivió en los sueños de quienes lo imaginaron y lo único que se logró fue el mejoramiento parcial del camino de ruedas que conducía de Túquerres a Barbacoas. El viajero y escritor Rufino Gutiérrez lo recorrió en 1893 y dejó unas de las mejores descripciones de la región en una doble publicación titulada *Monografías*. En ellas se puede observar el gran dinamismo comercial de esta ruta, donde un domingo en Barbacoas llegó a tener hasta ochenta embarcaciones llamadas “ibaburas”, que llegaban al Telembí cargadas con productos tropicales que cambiaban por las importaciones que traían los bongos de Tumaco.

Como Barbacoas es sólo un puerto para el comercio de tránsito, y no produce más que oro, tiene que alimentarse con los frutos de la cordillera y del Patía [...] El mercado de estos frutos, de las cinco a las siete de la mañana, ofrece escenas variadísimas: los revendedores, las sirvientas de las casas —todas negras— hombres y mujeres de familias pobres, y bastantes negociantes del interior, se congregan allí.⁶⁸

De acuerdo con las noticias sobre el mercado de Barbacoas, parece que la fluctuación de precios dependió exclusivamente de las condiciones climáticas que afectaban el precio de los fletes. En las temporadas secas abundaban las papas, cebollas, anís y harinas que venían de Túquerres; y los productos importados como sal, lentejas, arroz, carnes enlatadas, mantecas y textiles provenientes de Tumaco. Era tan bueno el comercio en estas temporadas que en la prensa local se podían encontrar anuncios como el siguiente: “Muleros. Negocio y bueno es este, en un puerto fluvial como Barbacoas. Hay carga en los almacenes para el Sur. Ocurrid Pronto”.⁶⁹ No obstante, en invierno estos productos

y fletes subían y la misma prensa los calificaba como escasos y en especulación.

LOS PUERTOS Y LAS EXPORTACIONES. ENLACES HACIA AFUERA

Los enlaces entre los puertos de Tumaco y Buenaventura con las poblaciones internas como Barbacoas y Cali, respectivamente, constituyeron verdaderos ejes comerciales sobre los cuales hizo presencia fiscal el Estado.⁷⁰ En algunos informes de la aduana de Tumaco se puede evidenciar la importancia de estas conexiones: “cinco sextas partes de las mercancías que se introducen por la aduana de Tumaco se dirigen a Barbacoas”.⁷¹ De acuerdo con los registros de aduanas, los textiles, alimentos, embarcaciones y bebidas fueron comercializados por toda la región a través del comercio costanero o de cabotaje, que hacía rutas más cortas y menos pesadas que los grandes vapores ingleses.⁷² Estos enlaces fueron dinamizados por la migración de la sierra a la costa y por los marineros ecuatorianos, peruanos y colombianos que esperaban la llegada de los grandes vapores transoceánicos para llevar una parte de las mercancías importadas desde los principales puertos de Tumaco y Buenaventura hasta otros más pequeños.⁷³ Canoas, goletas, balandras, barcasas, pailebotes y otras embarcaciones de vela llevaron la preciada sal, que servía para conservar las carnes, pero también herramientas, ropa, medicinas, alimentos de primera necesidad para los alejados poblados litorales, a veces incomunicados desde el interior, a los cuales era difícil abastecer con los productos serranos.⁷⁴ A su regreso, traían maderas, tagua, caucho, cocos y piñas, y también santos, cua-

⁷⁰ Arevalo, *Buenaventura*, 2017.

⁷¹ AGN, SR, Fondo Aduanas, Aduanas Tumaco, *Carta en-tre administrador de aduana de Tumaco y la Secretaría de Hacienda 1872*, t. 5, fs. 245, 287-289.

⁷² *Cuadro del comercio de cabotaje de la aduana de Tumaco 1866*, AGN, SR, Fondo Aduanas, Aduanas Tumaco, t.1, f. 534.

⁷³ Sobre la migración sierra-costa y la configuración del “tipo social montubio” véase: Deler, “Transformaciones”, 1994, p. 300.

⁷⁴ AGN, SR, Fondo Aduanas, Aduanas Tumaco, *Cuadro del movimiento de cabotaje de la aduana de Tumaco 1865 y comunicaciones 1869 – 1870*, t.1, f. 312; t.3, f. 353; t. 4, f. 141.

⁶⁷ *El Trabajo*, 15, 27 de agosto de 1887, p. 2.

⁶⁸ Gutiérrez, *Monografías I*, 1921, p. 130.

⁶⁹ *El Telembí*, 2, 10 de noviembre de 1897, p. 11.

dros, tabaco y bayetas ecuatorianas.⁷⁵ El mapa 3 da cuenta del movimiento de 325 embarcaciones menores de vela que salieron de Buenaventura entre 1888 y 1892 con mercaderías importadas, productos locales, correspondencia, equipajes y pasajeros.

Lo mismo pero en menor nivel pasó en Tumaco, que experimentó un desarrollo acelerado producto del desplazamiento comercial y poblacional al occidente a partir de 1860, pasando de ser un escueto puerto que en 1850 no superaba las 1 000 personas, a una gran aldea de unos 6 000 habitantes en 1910 con 23 tiendas y 34 pulperías.⁷⁶ Siguiendo con Rufino Gutiérrez, Tumaco presentaba el doble sentimiento de un pequeño caserío de madera y techos plomizos, pero que tenía una gran calle del comercio que corría sobre el mar: “Hay bastantes edificios cómodos y elegantes, y los almacenes, que son muchos, están ricamente surtidos de toda clase de mercancías, pues Tumaco es la metrópoli comercial del Sur”.⁷⁷

A pesar de la enorme importancia de estos puertos sobre el Pacífico para la región, a nivel nacional eran prácticamente desconocidos, según apunta Gutiérrez, quien intentó buscarlos en los mapas de 1870 y se llevó la sorpresa de no encontrarlos: “la importante ciudad de Tumaco no está marcada en ellos, y [...] ni siquiera el curso de ríos caudalosos que desembocan aquí cerca está medianamente trazado”.⁷⁸

La economía de exportación llegó a lugares muy alejados y difíciles, como las densas selvas tropicales donde el sistema colonial no había penetrado. La tagua trajo consigo una gran cantidad de personas que buscaban beneficiarse de los precios del comercio de exportación, como fue el caso de las migraciones provenientes de Barbaocoas que, huyendo de la esclavitud y la crisis minera se asentaron sobre las riberas de los ríos y los taguales que tenían conexión con los puertos del Pacífico. Esta semilla de la palma, considerada una especie de “marfil vegetal” por su dureza y gran tamaño, sirvió, entonces, para garantizar la libertad de los posesclavizados que habitaron la selva, pues de ella

extrajeron los productos forestales necesarios para intercambiar por mercancías extranjeras como sal, herramientas, ropa confeccionada y pólvora. Así se generó una nueva circulación mercantil que, gracias a la demanda europea de tagua para hacer botones en pleno auge de su producción textil, desencadenó otros mercados locales. De esta manera, comerciantes de la región pusieron sobre los ríos Mirá, Telembí y Patía agencias para la compra de la tagua y la venta de ultramarinos. Todo esto se complementó con un mercado de menor escala, pero de gran importancia, de productos exóticos como pieles de felinos, roedores, venados y nutrias, plumas de aves de colores, pescados como bagres y bocachicos, cangrejos, tortugas, piñuelos, carne, plátanos y cocos.⁷⁹ Estos últimos tuvieron una alta demanda en Paita y Guayaquil, donde eran comprados por millares.⁸⁰ Otros productos de exportación tropical como el tabaco, café, caucho y cacao desencadenaron cambios sociales y ambientales que sufrieron con rigor la constante fluctuación de los precios internacionales, las plagas y el clima, lo que obstaculizó su permanencia, inversión de las ganancias y el mejoramiento de la producción.⁸¹

El ferrocarril que unió a Cali con Buenaventura fue el único proyecto de gran envergadura que se conoció a nivel nacional, aunque se terminó de construir en 1910, pues para 1885 sólo servían 38 kilómetros. Con todo y sus retrasos esta obra fue crucial para la región al rebajar los precios y tiempos de transporte. Para finales del siglo el valor del transporte de la tonelada-kilómetro en mula era de 0.60 pesos, mientras que en ferrocarril era de unos 0.15 pesos. Asimismo, el ruido de la locomotora y la desafiante empresa de tender los rieles por las empinadas laderas de la Cordillera Occidental significó para sus habitantes la llegada de la modernidad y el progreso.⁸² En un artículo sobre ferrocarriles aparecido en un periódico local se podía leer:

⁷⁹ AGN, SR, Fondo Aduanas, Aduanas Tumaco, *Cuadros de exportaciones de la aduana de Tumaco 1871*, t.5, f. 605.

⁸⁰ AGN, SR, Fondo Aduanas, Aduanas Tumaco, *Manifiestos de exportación y cuadros de exportación de la aduana de Tumaco 1865*, t.1, fs. 300, 301, 372,431, t.2, fs. 295, 323.

⁸¹ Estimaciones cuantitativas de cada producto exportado se pueden ver en: Arevalo, *Buenaventura*, 2017, pp. 11-41.

⁸² McGreevey, *Historia*, 2015, p. 331.

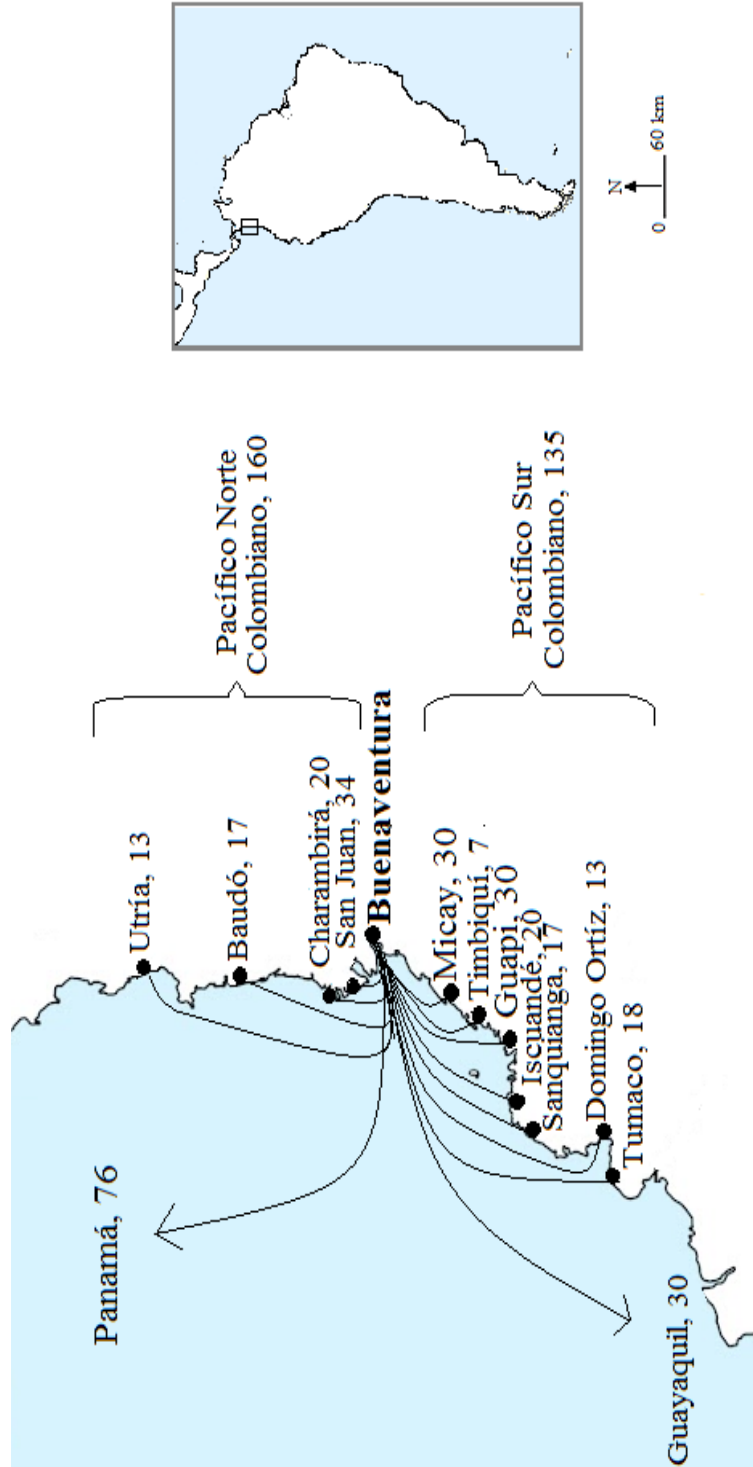
⁷⁵ AGN, SR, Fondo Aduanas, Aduanas Tumaco, *Oficios de la aduana de Tumaco 1868, 1871*, t. 3, fs. 87-117; t.4, f.689.

⁷⁶ Leal, “Puerto”, 2005, pp. 39-65.

⁷⁷ Gutiérrez, *Monografías I*, 1921, p. 141.

⁷⁸ Gutiérrez, *Monografías I*, 1921, p. 145.

Mapa 3. Destino de las embarcaciones menores que salieron por el puerto de Buenaventura entre 1888 y 1892



FUENTE: AGN, SR, Aduanas Buenaventura, t. 7, 8, 9, 10; AGN, SR, Aduanas t.12; AGN, SR, Aduanas Buenaventura-Mocoa, t. 1; AGN, SR, Ministerio de Hacienda, t. 71, 430, 431.

en los días que corren, la verdadera medida del progreso son los ferrocarriles [...] la construcción del ferrocarril desde Buenaventura a un punto dado del río Cauca, es cuestión de vida o muerte. La transformación económica, comercial, agrícola, artística y social de esta región depende con su tranquilidad política, casi exclusivamente, de la consumación de dicha obra.⁸³

Finalmente, hay que considerar que la dinámica de los enlaces comerciales también explica la no integración de otros espacios que vistos desde una región política-administrativa reclamarían ser integrados. Este es el caso del Chocó, cuya producción minera, agrícola y forestal estaba conectada con mayor intensidad, legal e ilegalmente, con el Golfo de Urabá, Colón y Cartagena a través de los ríos Cauca y Atrato.⁸⁴ Esto quedó registrado en los informes de cuentas de la aduana de Quibdó que, para el primer semestre del año económico 1864-1865 registraron exportaciones por 153 pesos, de los cuales \$142 correspondían al caucho dirigido a Cartagena.⁸⁵

¿EXISTIÓ UN REGIONALISMO SUROCCIDENTAL EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX?

De acuerdo con Arturo Taracena, el regionalismo se expresó como una identificación consciente de los grandes grupos a nivel cultural, político y sentimental, sin embargo, esta concepción adolece de los mismos problemas del nacionalismo al homogenizar la población y sus ideas.⁸⁶ Esto supone que existe un regionalismo amplio, unificado e impuesto desde arriba sin tener en cuenta que existieron muchos tipos de regionalismos atravesados por diferentes intereses, tensiones e identificaciones con el territorio.⁸⁷ En América Latina el regionalismo

ha sido identificado con los proyectos de las élites políticas y pareciera que sólo ellas han sido capaces de establecerlos. Aunque sus discursos contienen varios elementos que identifican cultural y políticamente la región expresados en la prensa, leyes, debates, recopilaciones históricas, etcétera, no son la única fuente de esta identificación.⁸⁸

En la región suroccidental las élites políticas expresaron tempranamente sus deseos de separación al intentar anexarse al Ecuador en 1831 como resultado de un “cierto rechazo” a la nueva categoría de ciudadanos, que socializaba las cargas fiscales sin distinción de razas y los efectos negativos de la abolición para los señores esclavistas.⁸⁹ Su intento llegó hasta elegir Diputados al Congreso del Ecuador, pero la ausencia de garantías en el vecino y recién creado país, junto con la represión violenta desde Bogotá, ahogaron, pero no eliminaron los deseos de un cuarto estado granadino.⁹⁰ Para 1856 volvieron a aparecer los sentimientos de autonomía, pero ahora dentro de una nueva lógica comercial liberal insertada al mercado externo que demandaba la conexión de las sierras y valles con el océano Pacífico. Pero esta vez no se trataba de un regionalismo elitista, sino que fue conformado por otros grupos sociales. Comerciantes, campesinos, periodistas y autoridades locales fueron los agentes de ese regionalismo que vio en la salida al mar el único camino al progreso, por lo cual dispuso de todos sus recursos manifestados en inversiones públicas y privadas.⁹¹ Un buen ejemplo de la representación de los caminos como un proyecto colectivo y necesario para el progreso de la región que dejaría sin soldados las guerras y haría olvidar los rencores políticos, se encuentra en el escrito costumbrista de Manuel Pombo llamado *Una excursión por el Valle del Cauca* (1850). Allí hace énfasis en la necesidad de construir caminos en el sur:

⁸³ *El Trabajo*, 4, 11 de junio de 1887, p. 1.

⁸⁴ Molina, “Viejo”, 1988, pp. 1-28. Véase también: Galindo, *Anuario*, 1875, p. 150, y la ruta del Sinú hasta Quibdó en: *El Trabajo*, 81, 5 de octubre de 1889, p. 2.

⁸⁵ Quibdó era la cabecera del municipio del Atrato y pertenecía político-administrativamente al Estado del Cauca. AGN, SR, Fondo Aduanas, Aduanas Quibdó, *Expediente sobre contrabando a Plutarco Gonzáles 1869*, t.133, fs. 696-698.

⁸⁶ Taracena, “Propuesta”, 2008, pp. 192-204.

⁸⁷ Sack, “Significado”, 1991, pp. 194-204.

⁸⁸ González y Sánchez, “Estado”, 2020.

⁸⁹ Valencia, “Por”, 1998.

⁹⁰ Gutiérrez, *Monografías II*, 1921, pp. 86, 128, 150. En 1831 también se intentó separar la provincia granadina de Casanare para anexarse a Venezuela, pero el congreso venezolano se negó a recibirlos. Martínez, “Movimiento”, 2001, pp. 15-20.

⁹¹ La mayoría de los caminos en el suroccidente fueron abiertos o trazados en el periodo colonial y en la República se hizo urgente su ensanchamiento, aplanamiento, desagüe, reducción de longitud y mantenimiento. Gutiérrez, *Monografías I*, 1921, p. 186.

Nuestra excursión había terminado, y regresamos a Popayán con el profundo convencimiento que la gran necesidad, la esperanza redentora del valle del Cauca es, en general, la industria y especialmente y como condición indispensable para ella, la apertura de caminos hacia el Pacífico. Todos sus intereses lo exigen con instancia, y en la industria está vinculado su porvenir. Con ella, los goces de la civilización, y sin ella la barbarie.⁹²

De acuerdo a los debates de prensa de finales de la década de 1880, el desarrollo de las vías de comunicación y comercio no dependieron únicamente del Estado, y para ello fue necesaria la acción de las sociedades de inversión: “el comercio enriquece y los caminos civilizan y para que haya progreso en todo sentido, no debemos ni exigir que el Gobierno haga todo”.⁹³ Bajo esta lógica en 1887 se creó la Sociedad Anónima del Camino de Popayán a Micay, cuya primera venta de acciones fue de 20 000 pesos, éstas fueron adquiridas en un 70% por los comerciantes, políticos, hacendados y funcionarios públicos en paquetes mayores a 1 000 pesos y el restante por setenta pequeños accionistas entre los que se encontraban cuatro mujeres.⁹⁴

El escritor Miguel Valencia describió esta empresa regional como la “arteria vital” que conectaría el centro y sur del Cauca con el Pacífico “y se pondrán así, pronta, directa y económicamente, en relación con el comercio y la civilización del mundo”.⁹⁵ Se trataba de un trazado en seco de veinticuatro leguas, que iniciaba en un poblado cercano a Popayán llamado Ortega, hasta un afluente del río Micay, que es el nombre que toma el río San Juan en el sitio llamado Sigüi y desde allí tomaba el río Micay, pasando por varios poblados ribereños, hasta llegar al Pacífico.⁹⁶ Según Sergio Arboleda, el funcionamiento de esa ruta no sólo ayudaría a conectar a Popayán con el mar, sino que integraría al mercado externo a cientos de familias ribereñas que podrían sacar sus productos al camino “forzando la producción de millones de pesos en harinas, café y otros frutos”.⁹⁷

Siguiendo los escritos del periodista Juan Clímaco Rivera, que además era uno de los grandes accionistas de la Sociedad, se puede ver la magnitud de la obra en términos de integración regional: “El camino de Micay puebla una parte de la cordillera occidental, rica en minas y frutos exportables, y trae a un centro, relativamente civilizado, siete u ocho mil habitantes de la Costa, que necesitan conexión civil, política, industrial y formal con aquél”.⁹⁸ Rivera también fue tesorero de la Sociedad por varios años en los cuales convirtió su periódico *El Trabajo* en un organismo de engrandecimiento y seguimiento de las obras. Este periódico tenía gran circulación en la región y llegaba a todos los centros poblados a través de suscripciones e intercambios informando a los pobladores de los avances, inauguración de puentes, adjudicaciones, banqueos y desafíos del camino. En todos ellos se reforzó la idea del camino como una obra de beneficio común que superaría las barreras geográficas y haría que la serrana Popayán fuera “una ciudad casi litoral”.⁹⁹

Por su parte, el gobierno local estimuló el poblamiento de las tierras aledañas al camino con adjudicaciones que dependieron del establecimiento de una casa de habitación y el cultivo de productos exportables (café, tabaco, cacao y pastos para el ganado).¹⁰⁰ De esta forma se esperaba oír el civilizador “golpe del hacha del entusiasta obrero que descuaja los oscuros senos de la selva virgen que nos separa del litoral”.¹⁰¹ Además, se impusieron peajes que fueron administrados por la Sociedad y pagados sin reparos, pues los mismos comerciantes sabían que de ellos dependían, en últimas, los dividendos que recibieron trimestralmente por las acciones puestas en “tal Sociedad”.¹⁰² Asimismo, se hizo todo lo posible por integrar a los campesinos de los lugares aledaños al camino para que se engancharan como obreros ofreciendo altos salarios o para que vendieran anís, café, quesos, carne, comida, bebidas y sombreros a los trabajadores.¹⁰³

⁹² Pombo, “Excursión”, 1936, pp. 89-104.

⁹³ *El Trabajo*, 64, 11 de mayo de 1889, p. 1.

⁹⁴ *El trabajo*, 21, 8 de octubre de 1887, p. 2.

⁹⁵ *La Voz del Cauca*, 1, 15 de marzo de 1892, p. 2.

⁹⁶ *El Trabajo*, 35, 28 de enero de 1888, p. 2.

⁹⁷ *El Centro*, 2, 12 enero de 1888, p. 5.

⁹⁸ *El Trabajo*, 12, 6 de agosto de 1887, pp. 1-2.

⁹⁹ *El Trabajo*, 47, 28 de abril de 1888, p. 3.

¹⁰⁰ *El Trabajo*, 27, 26 de noviembre de 1887, p. 2.

¹⁰¹ *El Trabajo*, 35, 28 de enero de 1888, p. 2.

¹⁰² “Ley número 25 de 27 de septiembre de 1883”, en: *Código*, 1883, p. 52.

¹⁰³ *El Trabajo*, 87, 21 de diciembre de 1889, p. 1.

Este mismo regionalismo que buscaba la conexión con el mar se expresó en otros caminos de la región, como fueron el camino y posterior ferrocarril entre Cali- Buenaventura,¹⁰⁴ la vía de Túquerres a Barbacoas,¹⁰⁵ la ruta Popayán-Cali¹⁰⁶ y el camino del Caquetá por la vía del Castigo.¹⁰⁷ En todos los casos fue posible observar la asociación comercial privada de los vecinos para la ejecución de las obras, el seguimiento a través de periódicos locales, el cobro de peajes como mecanismo de sostenibilidad, el pago de la obra con tierras baldías¹⁰⁸ y la reafirmación de que estas obras eran caminos seguros al progreso.¹⁰⁹

Los caminos también sirvieron para fortalecer el regionalismo a través de la reafirmación y extensión del catolicismo, pues los “ministros del Altar encontrarán menos dificultades para catequizar y traer a la vida civilizada a algunas tribus salvajes que aún vagan en las selvas de algunos afluentes del Micay”.¹¹⁰ Adicional a lo anterior, fueron concebidos como opciones salubres y seguras que evitaban el tránsito de enfermedades tropicales producidas por los climas malsanos y los “malhechores de la raza africana” que atacaban en los valles.¹¹¹ De igual manera, sirvieron como elementos literarios que fueron usados en las crónicas de viajes como conectores entre el exterior y los sentimientos asociados al terruño. En ellos se resaltaron la belleza del paisaje, el estilo arquitectónico de las casas, la producción agrícola, la convivencia de las diferentes razas y las nuevas industrias que se localizaban sobre los caminos.¹¹²

¹⁰⁴ Correa, *Buenaventura*, 2012.

¹⁰⁵ En el camino de Túquerres-Barbacoas, el estado del Cauca cedió la hacienda Chaitán para que su valor fuera invertido en el camino, y a ello le sumó el producto de los peajes del Guabo y Coaiquer, y la mitad del producto de la aduana de Tumaco. Gutiérrez, *Monografías I*, 1921, p. 195.

¹⁰⁶ Galindo, *Memoria*, 1883, p. 27.

¹⁰⁷ *El Trabajo*, 25, 12 de noviembre de 1887, p. 3.

¹⁰⁸ “Ley número 6 de 9 de agosto de 1883”, en: *Código*, 1883, p. 7.

¹⁰⁹ Biblioteca Luis Ángel Arango, Sala Libros Raros y Manuscritos, *Archivo Manuel María Buenaventura, Archivos de la construcción del camino de ruedas de Buenaventura 1864-1866*, c. 6.

¹¹⁰ *El Trabajo*, 117, 13 de diciembre de 1890, p. 2.

¹¹¹ *El Trabajo*, 91, 10 de mayo de 1890, p. 4.

¹¹² Véanse las descripciones del viaje desde Buenaventura hasta Cali en 1903, de Eder, *Fundador*, 1981, pp. 591-592. También se pueden ver estas representaciones en el artículo: “Impresiones de Popayán” escrito en varias entregas por el médico y literato Luciano Rivera Garrido, publicado en: *El trabajo*, 53, 16 de febrero de 1889, p. 1; 54, 23 de febrero de 1889, p. 1; 55, 2 de marzo de 1889, p. 1; 58, 23 de marzo de 1889, p. 1.

Adicionalmente, fueron tema de reconocidos poemas, como los de Rafael Pombo *Bambuco* e Isaías Gamboa *El Cauca*.¹¹³ En resumen, los caminos al mar se convirtieron en todo un acontecimiento que aglutinó a la comunidad; y la finalización de algún tramo, puente o banqueo, terminó en festividades, como la que se realizó en Barbacoas al concluir la conexión con Túquerres en 1895:

hubo regocijos públicos en Barbacoas, adonde llegaron a caballo el 10 de agosto el joven ingeniero antioqueño y sus subalternos Carlos Fletcher y Nemesio Rodríguez. Este fue otro grande acontecimiento para aquel puerto fluvial, pues era la primera vez que gentes de caballería entraban a la ciudad. El pueblo se agolpaba a conocer lo que creía vacas sin cuernos.¹¹⁴

CONCLUSIONES

Este artículo demostró la existencia de la región suroccidental desde varios aspectos. En la primera parte se realizó un recorrido por los principales aportes teóricos y metodológicos sobre el concepto de región, tomando aquellos que ayudaban a demostrar un desplazamiento regional hacia el occidente. En este proceso fueron clave los planteamientos de investigadores como Eric Van Young, Arturo Taracena, Juan Maignushca y Fernand Braudel, con los cuales se respondieron las críticas a la historia regional de Jaime Londoño, Manuel Miño, Armando Martínez y Óscar Almario. Una vez problematizado el concepto de región se abordó su característica económica demostrando su integración comercial explicada a la luz de los principales enlaces comerciales internos y externos. Finalmente, en la última parte se evidenció el regionalismo suroccidental a partir de la planeación y ejecución de obras colectivas para la construcción de caminos que aglutinaron a la población y propusieron como principal proyecto político y económico la conexión de los poblados internos con el mar.

Siguiendo con Taracena “en el rompecabezas de la historia regional, hay también sobreposición

¹¹³ Pombo, *Bambuco*, 1873; Gamboa, *Cauca*, 1897; *El Trabajo*, 59, 30 de marzo de 1889, p. 1.

¹¹⁴ Gutiérrez, *Monografías I*, 1921, p. 195.

de territorialidades, de identidades, de culturas, de lógicas económicas, que el historiador está obligado a encontrarles un orden”.¹¹⁵ Esto es lo que se ha pretendido hacer y es por eso que los caminos de investigación han dejado de lado los lugares comunes de la geografía física, la transición feudalismo-capitalismo, el regionalismo de las élites político-militares y el énfasis único en el comercio externo. Más que plantear discusiones de tipo teórico lo que se ha buscado es reflexionar sobre las ventajas y limitaciones de la historia regional y su utilización en la disciplina. Las preguntas por las formas en que las personas se apropiaron del espacio donde ninguna fue estable, homogénea ni mucho menos suficiente, es también una pregunta por las ventajas y limitaciones de usar la región económica como una categoría de análisis espacial. Esto ha implicado usar conceptos propios y prestados de otras disciplinas, como el de ramificación comercial, desplazamiento, lugar central y regionalismo, que en realidad hacen parte de experiencias continentales más amplias en las cuales se encuadra el problema de estudio.

Este texto también demostró que las regiones no se explican únicamente por su participación en las guerras como dejó sentado, por muchas décadas, la historia patria, y que el regionalismo no es un campo privado de las élites que lo imponen a través de sus discursos. En comparación con otras regiones colombianas, la suroccidental tuvo una experiencia propia en la construcción de un regionalismo que tenía como epicentro el comercio, y que no fue el mismo que experimentaron otras, lo que cuestiona la idea de la nación como la suma de sus regiones. No caben muchas dudas de que mirar la construcción regionalista desde adentro permite entender el encuadramiento nacional y comprender mejor las diferencias regionales sobre las cuales se construyeron estereotipos, como el del caucano rebelde o realista. Con todo, se podría argumentar que la región suroccidental es una entidad histórica y al mismo tiempo una invención contemporánea que sirve como mecanismo de análisis histórico para entender las dinámicas económicas y culturales de un espacio elástico en un periodo de coyuntura.

FUENTES

Documentales

Archivo General de la Nación (AGN), Sección República (SR), Bogotá.

- Fondo *Aduanas*
- Subfondo *Aduanas Quibdó*, tomo 133
- Subfondo *Aduanas Tumaco*, tomos 1-5
- Subfondo *Aduanas*, tomo 12
- Subfondo *Adunas Buenaventura*, tomo 7

Archivo Manuel María Buenaventura. Biblioteca Luis Ángel Arango, Sala Libros Raros y Manuscritos.

Hemerográficas

Gaceta de la Nueva Granada, 1835, Bogotá.

El Trabajo. Comercio en general, ciencias, artes, literatura, industria y avisos, 1887-1891, Popayán.

El Cauca. Periódico político, literario, industrial y noticioso, 1897- 1898, Cali.

El Centro, 1888, Bogotá.

El Telembí. Periódico político, noticioso e industrial, 1897, Barbacoas.

La Voz del Cauca, 1892, Cali.

Bibliográficas

Acevedo, Eduardo (comp.), *Geografía pintoresca de Colombia: la Nueva Granada vista por dos viajeros franceses del siglo XIX*, Charles Saffray [y Edouard André], Bogotá: Arco, 1968.

Acuña, Blanca y Acuña, Olga (comp.), *Mercado y región*, Tunja: UPTC, 2020.

Aguirre Rojas, Carlos, “La historia regional en la perspectiva de la corriente francesa de los Anales”, en: *Coordenadas. Revista de historia local y regional*, núm. 1, 2017.

Almarío, Óscar, *La invención del suroccidente colombiano*, Medellín: Universidad Pontificia Bolivariana, 2005.

Appelbaum, Nancy, *Dibujar la nación. La Comisión Corográfica en la Colombia del siglo XIX*, Bogotá: Uniandes, Fondo de Cultura Económica, 2017.

¹¹⁵ Taracena, “Región”, 1999, p. 27.

- Arevalo, Brayhan, *Buenaventura y el circuito comercial del Valle del Cauca, 1885-1900*, Tesis de Maestría en Historia, Universidad de los Andes Colombia, 2017.
- Arroyo Reina, Jairo Henry, *Historia de las prácticas empresariales en el valle del Cauca*, Cali: Universidad del Valle, 2006.
- Assadourian, Carlos Sempat, *El sistema de la Economía colonial. El mercado interior. Regiones y espacio económico*, Perú: Instituto de Estudios Peruanos, 1982.
- Bauer, Arnold, *Somos lo que compramos. Historia de la cultura material de América Latina*, México: Taurus, 2002.
- Bonilla, Heraclio, "Estructura y eslabonamientos de la explotación cauchera en Colombia, Perú, Bolivia y Brasil", en: *Revista del Instituto de Estudios Andinos y Amazónicos*, vol. 5, 1993.
- Botero, María Mercedes y Vallecilla, Jaime, "Intercambios comerciales en la Confederación Granadina según la Comisión Corográfica, 1850-1856", en: *Historia y Sociedad*, núm. 19, 2010.
- Braudel, Fernand, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XVI-XVIII. Los juegos del intercambio*, vol. 2, Madrid: Alianza, 1984.
- Censo General de la República de Colombia. Levantado el 5 de marzo de 1912. Presentado al Congreso por el ministro de Gobierno Pedro Carreño*, Bogotá: Imprenta Nacional, 1912.
- Cerón, Benhur, "Pasto: espacio, economía y cultura. Siglo XIX", en: Benhur Cerón y Marco Ramos, *Pasto: Espacio, Economía y Cultura*, Pasto: Fondo Mixto de Cultura, 1997.
- Céspedes del Castillo, Guillermo, "Lima y Buenos Aires. Repercusiones económicas de la creación del Virreinato de la Plata", en: *Anuario de Estudios Americanos* núm. 1, vol. 3, 1946.
- Christaller, Walter, *Central Places in Southern Germany*, Englewood Cliffs, N. J.: Prentice-Hall, 1966.
- Código de leyes y decretos expedidos por la legislatura del Estado Soberano del Cauca en 1883, edición oficial*, Popayán: Imprenta del Estado, 1883.
- Colmenares, Germán "El papel de la historia regional en el análisis de las formaciones sociales", en: *Ideología y Sociedad*, núm. 12, 1975.
- Correa, Juan Santiago, *De Buenaventura al Caribe: el ferrocarril del Pacífico y la conexión interoceánica (1872-2012)*, Bogotá: Colegio de Estudios Superiores de Administración CESA, 2012.
- Deler, Jean Paul, "Transformaciones regionales y organización del espacio nacional ecuatoriano entre 1830-1930", en: Juan Maiguashca (ed.) *Historia y región en el Ecuador, 1830-1930*, Quito, Corporación Editora Nacional, 1994.
- Eder, Phanor, *El fundador Santiago M. Eder*, Bogotá: Flota Mercante Grancolombiana, 1981.
- DANE, Estadísticas históricas, <http://biblioteca.dane.gov.co/media/libros/LD>
- Galindo, Aníbal (organizador), *Anuario estadístico de Colombia*, Bogotá: Imprenta de Medardo Rivas, 1875.
- _____, *Memoria del Secretario de Hacienda dirigida al presidente de la Unión para el Congreso de 1883*, Bogotá: Imprenta a cargo de N. Torres, 1883.
- Gamboa, Isaías, *El Cauca*, San Salvador: 1897.
- Garavaglia, Juan Carlos, "Configuraciones estatales, regiones y sociedades locales", en: Juan Carlos Garavaglia y Claudia Contente (eds.), *Configuraciones estatales, regiones y sociedades locales. América Latina, siglos XIX-XX*, Barcelona: Edicions Bellaterra-State Building in Latin America, 2011.
- González, Camilo y Sánchez, Fabio, "El Estado y el regionalismo latinoamericano: una aproximación de élites en el siglo XIX", en: *Iberoamericana-Nordic Journal of Latin American and Caribbean Studies*, núm. 1, vol. 49, 2020.
- González, Lina; Almario, Óscar y Ortiz, Javier, *Antioquia: territorio y sociedad en la configuración de una región histórica: hacia un nuevo Siglo XIX del noroccidente colombiano. Balance bibliográfico de Antioquia, Caldas y Chocó*, Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2015.
- Gutiérrez, Rufino, *Monografías I y II*, Bogotá: Imprenta nacional, 1921.
- Ibarra, Antonio, "Un debate suspendido: la historia regional como estrategia finita (Comentarios a una crítica fundada)", en: *Historia Mexicana* 52, núm. 1, 2002.
- Lacoste, Yves, "El establecimiento de un poderoso concepto-obstáculo: la 'región'", en: *La geografía: un arma para la guerra*, Barcelona: Editorial Anagrama, 1977.

- Leal, Claudia, *Landscapes of Freedom: Building a Postemancipation Society in the Rain-forests of Western Colombia*, Tucson: University of Arizona Press, 2018.
- _____, “Un puerto en la selva. Naturaleza y raza en la creación de la ciudad de Tumaco, 1860-1940”, en: *Historia Crítica*, núm. 30, 2005, pp. 39-65.
- Londoño, Jaime, “Vapores y ferrocarril en la configuración de una región económica, 1874-1974”, en: *Formas de modernización regional en el suroccidente colombiano*, Cali: Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, Universidad ICESI, 2013.
- Manguashca, Juan, “Encuadramientos espaciales e historia conceptual: Una reflexión autocrítica”, en: Francisco Ortega, Rafael Acevedo y Pablo Casanova (eds.), *Horizontes de la Historia Conceptual*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia y grupo editorial G-9 de España, en prensa.
- Martínez Garnica, Armando, “El movimiento histórico de las provincias neogranadinas”, en: *Anuario de Historia regional y de las fronteras*, núm. 1, vol. VI, 2001.
- McGrevey, William Paul, *Historia económica de Colombia, 1830-1930*, Bogotá: Universidad de los Andes, 2015.
- Miño Grijalva, Manuel. “¿Existe la historia regional?”, en: *Historia Mexicana*, núm. 4, vol. LI, 2002.
- Molina, Luis, “El viejo Mainero: Actividad empresarial de Juan Bautista Mainero y Truenco en Bolívar, Chocó, Antioquia y Cundinamarca 1860-1918”, en: *Boletín Cultural y Bibliográfico*, núm. 17, vol. xxv, 1988.
- Nieto Arteta, Eduardo, *Economía y cultura en la historia de Colombia [1942]*, Bogotá: Ministerio de Cultura, 2016.
- Pérez, Felipe, *Geografía general física y política de los Estados Unidos de Colombia y geografía particular de la ciudad de Bogotá*, Bogotá: Imprenta de Echeverría Hermanos, 1883.
- Pérez Herrero, Pedro, *Región e Historia en México (1700-1850). Métodos de análisis regional*, México: Instituto Mora / UAM, 1991.
- Pombo, Manuel, “Una excusión por el Valle del Cauca”, en: *La niña Agueda y otros cuadros*, Bogotá: Minerva, 1936.
- Pombo, Rafael, *El Bambuco*, Bogotá: 1873.
- Quintero, Diego, “Economía regional y comercio de exportación en San Juan de Pasto a mediados del siglo XIX”, en: *Tendencias*, núm. 1, vol. XVII, 2016.
- Raffestin, Claude, *Por una geografía del poder*, México: El colegio de Michoacán / Fidecomiso, 2015.
- Roldán, Diego, “La producción del municipio. Construcción, reformas y disputas en el gobierno de la ciudad de Rosario (1872-1935)”, en: Marta Bonaudo (dir.), *Representaciones de la política. Provincias, territorios y municipios (1860-1955)*, Buenos Aires: Imago Mundi, 2015.
- Rueda, Rocío, *De esclavizados a comuneros. Construcción de la etnicidad negra en Esmeraldas, siglos XVIII, XIX*, Quito: Corporación Editora Nacional – UASB, 2019.
- Sack, Robert, “El significado de la territorialidad”, en: Pedro Pérez Herrero (comp.) *Región e Historia en México (1700-1850). Métodos de análisis regional*, México, Instituto Mora / UAM, 1991.
- Saint-Geours, Yves, “La sierra Centro Norte, 1830-1925”, en: Juan Manguashca (ed.), *Historia y región en el Ecuador, 1830-1930*, Quito: Corporación Editora Nacional, 1994.
- Serrano Álvarez, Pablo, “Historiografía regional y local mexicana, 1968-2000. Diversidad y pluralidad de tendencias”, en: *Diálogos Latinoamericanos* núm. 5, 2002.
- Smith, Roberto, “Comercio y mercado en el litoral argentino durante la primera mitad del siglo XIX”, en: *Cuadernos del Instituto Ravignani*, vol. IX, 1995.
- Smith, Carol, “El estudio económico de los sistemas de mercado: modelos de la geografía económica”, en: *Nueva Antropología*, núm. 19, vol. VI, 1982, pp. 29-80.
- _____, “El desarrollo de la primaría urbana, la dependencia en la exportación y la formación de clases en Guatemala”, en: *Mesoamérica*, núm. 8, vol. v, 1984.
- Sosa, Guillermo, “Redes comerciales en las provincias suroccidentales de Colombia. Siglo XIX”, en: *Historia Crítica*, núm. 26, 2003.
- Taracena, Arturo, “Región e historia”, en: *Desacatos*, núm.1, 1999.
- _____, “Propuesta de definición histórica para región”, en: *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, núm. 35, 2008.

- _____, *De la nostalgia por la memoria a la memoria nostálgica. La prensa literaria y la construcción del regionalismo yucateco en el siglo XIX*, México: UNAM, CEPHCIS, 2010.
- Valdivia, Luis, *Buenaventura, un desarrollo frustrado: evolución económica y social del puerto*, Cali: Universidad del Valle, 1994.
- Valencia Llano, Alonso, *Entre la resistencia social y la acción política: de bandidos a políticos*, Cali: Universidad del Valle, 2014.
- _____, “Por un momento fuimos ecuatorianos”, en: *Gaceta Colcultura*, vol. 409, 1998.
- Van Young, Eric, “Haciendo historia regional: Consideraciones metodológicas y teóricas”, en: *Anuario IEHS*, vol. II, 1987.
- Vergara y Velasco, Francisco, *Nueva geografía de Colombia escrita por regiones naturales*, Bogotá: Imprenta vapor, 1901.
- Whitten, Norman y Friedmann, Nina, “La cultura negra del litoral ecuatoriano y colombiano. Un modelo de adaptación étnica”, en: *Revista Colombiana de Antropología*, vol. XVII, 1975.
- Zarama, Rosa, Fabián Benavides, y Andrés Escobar, “Ipiales y Tulcán: entre la cotidianidad y la construcción de la identidad en la frontera, 1886-1916. Una aproximación a las fuentes documentales”, en: *Historia y Sociedad*, vol. XXXI, 2016.