



Historia Crítica

ISSN: 0121-1617

hcritica@uniandes.edu.co

Universidad de Los Andes

Colombia

sosa, guillermo

Redes comerciales en las provincias suroccidentales de Colombia. Siglo XIX

Historia Crítica, núm. 26, diciembre, 2003, pp. 99-119

Universidad de Los Andes

Bogotá, Colombia

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=81111315007>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

## redes comerciales en las provincias suroccidentales de colombia. siglo xix

guillermo sosa \*

### introducción

Los relatos de algunos viajeros y algunos trabajos de carácter general constituyen parte de la base sobre la cual se elabora el presente artículo. La mirada de un forastero recorriendo un camino y pernoctando por poco tiempo en un sitio marca de una determinada manera el texto que produce. Las vicisitudes de la marcha constituyen el nudo del drama que alcanza a construir. Países, ciudades, pueblos, personas, alimentos, caminos, posadas, se definen ante todo por las posibilidades de bienestar que brindan al que está de paso. Y el ir de paso ofrece un ritmo de tiempo particular en el cual se generan las impresiones, que pueden ser tan certeras como disparatadas, de acuerdo a la experiencia de quien las construye y de tantos otros factores. Estos viajeros van por lo general caminando sobre las huellas que dejaron sus antecesores: ofrecen la oportunidad de comparar impresiones y silencios. En el caso del territorio que nos ocupa, esas huellas son demasiado tenues. Quienes recorren sus trochas preferirían volar para llegar rápido a un lugar menos escabroso y no son muchos los que se aventuran a bordear sus abismos.

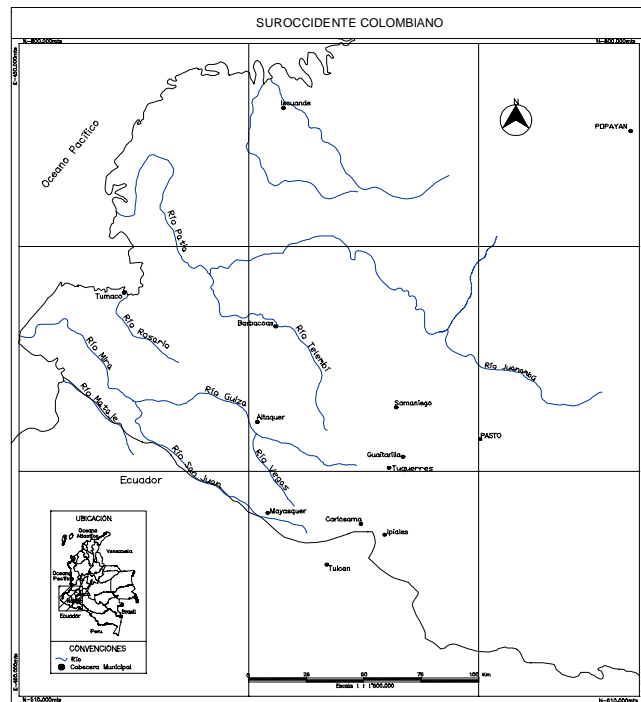
De Popayán a Pasto, atravesando los ríos Mayo y Juanambú, de Pasto a Barbacoas, haciendo malabares sobre el Altaquer, y desde el puerto minero hasta Tumaco por las aguas del Patía, son las rutas que se acostumbran. Excepcionalmente hacia el Oriente.

Con esos relatos de viajeros se ha elaborado parte del presente texto. Lo demás ha sido tomado de las plumas oficiales de acuciosos funcionarios, siempre atentos a mantener o a realzar su condición en un contexto en el que la competencia y el competir están en el centro de sus acciones, incluida la de escribir informes. Estos, al igual que otros recursos del accionar político, intentan abrirse camino allí donde la toma de decisiones está en juego. Lo que dicen u ocultan, la forma que asumen o la que eluden, se inscribe en tal sentido

Las notas que vienen a continuación se refieren a los intercambios comerciales que durante el siglo XIX tuvieron lugar en y desde el territorio del actual Departamento de Nariño. Se han organizado en función de las provincias en que se hallaba dividido dicho espacio: Pasto, Túquerres y Barbacoas –las que a su vez delimitaban zonas geográficamente definidas. Al sur del río Mayo y al oriente del río Guáitara: la provincia de Pasto; al norte del río Rumichaca y al Occidente del Guáitara: la provincia de Túquerres; del piedemonte occidental de los Andes, hasta la costa Pacífica: la provincia de Barbacoas.

---

\* Instituto Colombiano de Antropología e Historia.



El texto está dividido en tres partes: la primera se refiere a las características de los intercambios comerciales que se desarrollaron durante los primeros cincuenta años de vida republicana; la segunda a los proyectos que se debatieron y a los logros alcanzados en el propósito de comunicar a los Andes con la Costa Pacífica; y la tercera, también a los intercambios comerciales, esta vez durante las dos últimas décadas del siglo XIX, ya bajo el impacto de lo que se había alcanzado avanzar en la apertura de caminos.

### 1. intercambios: 1826–1875

En 1826, el viajero francés Jean-Baptiste Boussingault detuvo durante una hora la marcha que lo debería conducir a Pasto<sup>1</sup>. Un convoy de mulas procedentes de esa ciudad, que se dirigía hacia Popayán cargadas de harina de trigo y de maíz, le impedían continuar. A pesar del decaimiento general de la producción, la provincia mantuvo la función de abastecer con recursos agrícolas a sus vecinos y en particular a Popayán. Siempre fueron objetos de

<sup>1</sup> BOUSSINGAULT, Jean-Baptiste, *Memorias*, Bogotá, Banco de la República, 1985, Tomo V, p. 56. Oscar Almario también utiliza, en una perspectiva temporal y temática más amplia que la desarrollada en el presente artículo, algunas de las fuentes que aquí se consultan. Ver: ALMARIO, Oscar, “Territorio, región y poder en el sur de Colombia, 1832–1932”, en GUERRERO, Javier (comp.), *Regiones, ciudades, empresarios y trabajadores en la historia de Colombia. IX Congreso de Historia de Colombia*, Bogotá, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia- Archivo General de la Nación- Asociación Colombiana de Historiadores, 1995.

admiración para los visitantes los amplios cultivos que se extendían por el Valle de Atríz. Las telas de lana, al igual que los sombreros de paja, ya no circulaban con el mismo dinamismo de otras épocas en que dichos productos gozaron de reconocimiento general<sup>2</sup>.

Al sur, a las provincias limítrofes del Ecuador, eran conducidos unos pocos productos manufacturados, adquiriendo a cambio grandes cargamentos de sal. Las salinas del río Mira, en medio de un paisaje desértico, reunieron a un conglomerado de indios que con filtros de cuero lavaban la tierra que tomaban de la superficie para luego poner el agua a evaporar en grandes calderos. Panecillos de sal consolidados al horno resistían los largos viajes que partían en todas las direcciones. Las provincias del sur de Colombia, a falta de fuentes de abastecimiento propias, se surtieron secularmente de estos yacimientos ecuatorianos<sup>3</sup>.

A mediados del siglo XIX la provincia de Popayán, a través de Almaguer, su cantón más meridional, vendía a la de Pasto ganado y, a cambio, le compraba “ropa de la tierra” y sal del Mira. Por esa época, la ciudad de Pasto y los pueblos indígenas de sus alrededores generaban entre los visitantes la misma impresión, con relación a los adelantos en las formas de cultivo, que veinte años antes había expresado Boussingault<sup>4</sup>. La construcción de los puentes sobre los ríos Mayo y Juanambú, éste último terminado en 1868, reemplazó las tradicionales tarabitas como principal forma de transporte, agilizó las comunicaciones y el comercio entre Pasto y Popayán<sup>5</sup>.

En 1875, Eduard André, al describir el paisaje que encontró luego de atravesar el río Mayo, en dirección sur, ya en el territorio de la provincia de Pasto, destacó la importancia que allí tenía la producción de trigo, papa y otros cultivos, lo cual, para él, contrastaba con la árida región del Patía que dejaba a sus espaldas. Sin embargo, según el viajero, esas condiciones favorables no eran plenamente aprovechadas por una población nativa que, como la del pueblo de la Unión, prefería cultivar en los valles unos pequeños terrenos con plátano y yuca, dedicándose la mayor parte del tiempo a tejer sombreros. Estos se colocaban en el mercado a un peso, fruto de seis días de trabajo, mientras que por el mismo tiempo, según André, ganarían diez pesos si se dedicaran a labrar la tierra<sup>6</sup>.

### **provincia de túquerres**

El Cantón de Túquerres, con sus amplios campos cultivados, al igual que el de Pasto, a mediados del siglo XIX proporcionaba una importante cantidad de productos que se vendían en otras provincias. Además de las zonas frías, explotaba zonas de Páramo y valles de clima templado. Sin embargo, extensiones considerables de su territorio estaban deshabitadas. Los cerros que se extienden hacia el Patía tenían pocas labranzas en sus bases y en general la vertiente sobre el Pacífico ofrecía la imagen de una gran selva aún no explorada. De los 570 kilómetros cuadrados que pertenecían a la provincia se calculaba que 185 de ellos estaban “desiertos” y se consideraban baldíos pertenecientes al Estado. Esta era la situación que

<sup>2</sup> BOUSSINGAULT, Jean-Baptiste, *op. cit.*, p. 58.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 81.

<sup>4</sup> CORDOVEZ MOURE, José María, “Un viaje de recreo”, en GIRALDO, Jaramillo, Gabriel (comp.), *Viajeros colombianos por Colombia*, Bogotá, Fondo Cultural Cafetero, 1977, p. 16.

<sup>5</sup> ANDRÉ, Eduard, “De Popayán a Pasto (Cauca)”, en ACEVEDO LATORRE, Eduardo (comp.), *Geografía Pintoresca de Colombia*, Bogotá, Litografía Arco, 1971, p. 83.

<sup>6</sup> *Ibid.*, p. 82.

hacia 1853 demostraba la inoperancia de los continuos decretos a favor de la colonización. Veintiún años atrás, en 1834, la Cámara Provincial había ordenado auxilios y había ofrecido terrenos a quienes se establecieran a lo largo de la trocha utilizada para comunicarse con la llanura del Pacífico<sup>7</sup>.

De la gran variedad de manufacturas que se fabricaban en este cantón pocas traspasaban sus fronteras. Ruanas, capisayos<sup>8</sup> y “sombreros de iapiapa”, entre otros artículos, servían para el consumo interno. Por el contrario los alimentos del cantón de Túquerres llegaban hasta Pasto y Barbacoas. En la primera ciudad, luego de atravesar el río Guáitara, cuyo puente apenas se empezaba a proyectar en 1854 bajo la dirección de José María Mosquera<sup>9</sup>, vendía productos de climas frío y templado. A cambio, compraba materias primas: azafates<sup>10</sup>, barnices y plata. Al puerto minero trasladaba una variedad aún mayor de víveres, además de sombreros. De allí traía plata, pescado, coco y productos extranjeros como ropa y licores<sup>11</sup>. Una vía estrecha, plagada de culebras, era el camino por el que se transportaban estas mercancías.

En Ecuador, el cantón de Túquerres se surtía de caballos, sal y diversas manufacturas. Su intercambio con las provincias norteñas de dicho país era deficitario, dada la variedad y el volumen de productos que en ellas se generaban<sup>12</sup>. El Cantón de Ipiales, la parte más meridional de la provincia, abarcaba cerca de 280 km<sup>2</sup>, de los cuales 115 se consideraban baldíos. Esas áreas “desiertas” correspondían principalmente a los territorios de clima templado cerca de la desembocadura del río San Juan en el río Mira. Las bases de la Cordillera oriental que dan contra el río Guáitara estaban habitadas, no así sus vertientes y cumbres. En general, su producción agrícola y manufacturera era similar a la de Túquerres. Poseía aguas termales cerca a Rumichaca, carbón en Mayasquer, alcaparrosa<sup>13</sup> y alumbre en Males<sup>14</sup>.

A Barbacoas transportaba, por el mismo y peligroso camino que utilizaban quienes salían de Túquerres, carnes, lácteos, ganado en pie y productos agrícolas, además de yerbas medicinales; a cambio compraba sal y licores. Las transacciones en el puerto dejaban un excedente en dinero a los pueblos andinos, para sus negocios internos o con otras provincias. El cantón de Ipiales surtió a Popayán, Pasto y Túquerres de manufacturas, víveres y carne, mientras que con Ecuador su intercambio era deficitario<sup>15</sup>.

<sup>7</sup> CODAZZI, Agustín, *Geografía Física y Política de las Provincias de la Nueva Granada*, Bogotá, Banco de la República, 1959, Tomo IV, p. 220.

<sup>8</sup> “Camiseta”. Véase: Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española*, Espasa – Calpe, 1992, t. I, p. 400.

<sup>9</sup> CORDOVEZ MOURE, José María, *op. cit.*, p. 40.

<sup>10</sup> “Jofaina de madera”. Véase: Real Academia Española, *Diccionario*, *op. cit.*, p. 242.

<sup>11</sup> CODAZZI, Agustín, *op. cit.*, pp. 221-223.

<sup>12</sup> *Ibid.*, p. 222.

<sup>13</sup> Nombre común a varios sulfatos de cobre, hierro o cinc. Véase: Real Academia Española, *Diccionario*, *op. cit.* p. 397.

<sup>14</sup> CODAZZI, Agustín, *op. cit.*, pp. 248-249.

<sup>15</sup> *Ibid.*, pp. 250-251.

### provincia de barbacoas

Además de las provincias de Pasto y Túquerres, el actual territorio de Nariño se hallaba constituido en el siglo XIX por la provincia de Barbacoas. Por lo que aquí se ha descrito en torno a los intercambios comerciales de las otras provincias, es evidente que el puerto minero dependía para su mantenimiento de los alimentos de procedencia andina, en especial de los de la provincia de Túquerres. Pero a su vez, los pueblos de los Andes se abastecían de la sal que, desde las costas de Ecuador y Perú, llegaban a Barbacoas por la vía de Tumaco y el Patía. Además del oro que allí obtenían y que utilizaban en sus transacciones con otras provincias y con el Ecuador.

La provincia de Barbacoas abarcaba la mayor parte de la llanura del Pacífico que hoy pertenece al Departamento de Nariño. Lo restante estaba conformado por Izcuané, que entonces hacía parte de la provincia de Popayán<sup>16</sup>. Los esfuerzos desplegados para fomentar la colonización de los territorios cercanos a Barbacoas no habían sido efectivos. En 1841 el Congreso Nacional de la Nueva Granada había promulgado una serie de medidas con ese fin: exención del pago de impuesto directo por veinte años y de “la decimal por frutos de sus sembrados”; adjudicación de 150 fanegadas de tierras baldías por individuo; exención del cumplimiento del servicio militar y concesión de la nacionalidad para los extranjeros. Doce años más tarde se constataba que nada de esto había motivado migración alguna<sup>17</sup>.

Entre los asentamientos del Pacífico se dieron diversas formas productivas y de intercambio de acuerdo a su mayor o menor distancia del mar. Sobre la costa, los miembros de una misma familia controlaron uno o varios islotes al amparo de las amplias inundaciones que allí se presentan. Así mismo, se registraron explotaciones en las cuales se cultivaba el plátano y se mantenían árboles de coco en islas donde no necesariamente se vivía, como eran los casos de Gorgona y Gorgonilla<sup>18</sup>. Salahonda era un caserío de pescadores, quienes se empleaban a su vez conduciendo embarcaciones a través del peligroso sitio en el que las aguas del Patía desembocan en el mar, formando una barra con sus sedimentos. Algunas canoas podían eludir tal obstáculo utilizando una especie de “canal” excavado hacía muchos años, el cual comunicaba la boca del Patía con la Península del Gallo. Las escasas familias que ocupaban este último lugar, igual que las de Salahonda, viajaban con sus embarcaciones cargadas de cocos para venderlos en el mercado de Tumaco<sup>19</sup>.

Hacia el interior, la población afrodescendiente, al obtener su libertad y aun antes, una vez abandonadas las minas, se establecieron en las orillas de los ríos para vivir de pequeños cultivos de plátano, caña y maíz, además de la pesca y de la caza del cerdo de monte y del zaino que habitaba en las selvas no inundadas.

Iscuané poseía, según los cálculos de la época, un total de 1.325 km<sup>2</sup>, de los cuales la mitad se consideraban baldíos<sup>20</sup>. Su decadencia económica es un tema que se reitera en los

<sup>16</sup> *Ibid.*, p. 331.

<sup>17</sup> GUTIÉRREZ, Rufino, *Monografías*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1920, p. 192.

<sup>18</sup> CODAZZI, Agustín, *op. cit.*, p. 333.

<sup>19</sup> CORDOVEZ MOURE, José María, *op. cit.*, p. 34.

<sup>20</sup> CODAZZI, Agustín, *op. cit.*, pp. 142, 171-172.

documentos y estaría en parte motivada por las adversas condiciones naturales. La cercanía a los manglares exponía al pueblo a condiciones ambientales desfavorables para la salud humana. La capacidad comercial de Tumaco, cuya aduana se había establecido en 1836, estaba condicionada por las explotaciones mineras de Barbacoas, las que a su vez estimulaban la producción en los Andes. Una profusa legislación encaminada a fomentar el desarrollo del Puerto sobre el Pacífico fue promulgada desde los primeros años de la República: exención de impuestos para las importaciones y exportaciones en general o para los alimentos en particular, privilegios para las compañías navieras que llegaran al puerto y para las compañías de los “países amigos”, fueron algunas de las medidas que el Congreso nacional ensayó sin éxito a todo lo largo del siglo<sup>21</sup>.

Para los observadores de la época, Barbacoas sin su oro sería apenas una ciudad fantasma. Algunos cálculos señalaban que alrededor de setenta cargueros procedentes de la montaña entraban diariamente a la ciudad minera<sup>22</sup>. Esto expresaría un importante nivel de excedentes en las provincias de Túquerres y de Pasto, la existencia de un sector relativamente numeroso de comerciantes tanto en el puerto fluvial, como en los pueblos andinos, y un tráfico permanente a través del “camino”. Lo que confirma la importancia del intercambio y el papel central que en toda esta cadena tenía el oro de Barbacoas a pesar de la profunda crisis en que se sumió la explotación minera desde finales del siglo XVIII. Varios fueron los intentos que se hicieron en la primera mitad del siglo XIX para reactivar la producción sin llegar a obtenerse resultados satisfactorios. Durante el proceso de Independencia, cada bando en pugna explotó las minas para financiar sus operaciones. Igual función cumplieron en las luchas civiles protagonizadas por el general Obando. En 1838, el Congreso de la República ordenó la apertura de una casa de fundición en Barbacoas. Hacia 1840 se consideraba que el oro del puerto minero era el que “sostenía la Casa de Moneda de Quito”<sup>23</sup>.

## 2. proyectos

Varios proyectos encaminados a consolidar el tráfico comercial fueron esbozados tanto por los propietarios de minas como por los funcionarios locales y nacionales. La idea de traer extranjeros que con sus conocimientos y capitales impulsaran el desarrollo tuvo también eco en estas zonas. Sin embargo, los sujetos más informados se adelantaron a desvanecer esta ilusión con el argumento de la total incapacidad física de aquéllos para soportar los rigores del clima. A cambio, como única alternativa ante la falta de mano de obra, personajes como Codazzi proponían establecer un régimen disciplinario especial que obligara a la población negra a trabajar intensivamente en las minas. Otras propuestas resultaban todavía menos viables: construcción de canales e introducción de grandes buques con miras a estimular la producción y el comercio<sup>24</sup>.

Estos planes se fundaban en la idea de que la capacidad empresarial de los afrodescendientes era nula y que, por lo tanto, el progreso dependía de la consolidación del grupo de

<sup>21</sup> GUTIÉRREZ, Rufino, *op. cit.*, pp. 198-202.

<sup>22</sup> CODAZZI, Agustín, *op. cit.*, p. 335.

<sup>23</sup> GUTIÉRREZ, Rufino, *op. cit.*, pp. 216-217.

<sup>24</sup> CODAZZI, Agustín, *op. cit.*, p. 316.

propietarios blancos. En efecto, las costumbres de los afrodescendientes no hacían rentable la explotación de las minas. Desde el régimen alimenticio hasta las formas de organizar su trabajo minero, todo concurría para que no se constituyeran en los mejores sujetos económicos. Hacia mediados de siglo, las perspectivas continuaban siendo negativas: los blancos desaparecían paulatinamente del escenario y la población negra no se transformaba en el sentido esperado. En ese contexto, se proponía un régimen disciplinario para los nativos, los únicos que a pesar de todas sus falencias estaban en condiciones físicas de soportar los rigores del clima. Al mismo tiempo, se consideraba que el dinamizador principal de todo el proceso debería ser la construcción del camino entre Túquerres y Barbacoas, ya que lo que existía era tan sólo una “trocha de a pie”.

Dadas las condiciones demográficas y de calidad de los suelos favorables, el volumen de producción agrícola y pecuaria podría elevarse considerablemente si se lograba incentivar la demanda<sup>25</sup>. Una ruta adecuada que pusiera a la provincia en contacto con el mar sería la mejor respuesta a tal situación. He aquí una muestra de los cálculos que sostenían tal argumento: en cada viaje a Barbacoas setenta individuos gastaban quince días, lo cual significaba mil brazos perdidos en ese lapso de tiempo. Lo que se reduciría ostensiblemente con el proyectado camino. Ecuador y más específicamente la provincia de Imbabura, Túquerres y Barbacoas constituían el triángulo productivo y comercial involucrado en el diseño de la ruta. Imbabura, con una balanza comercial ampliamente a su favor, reflejada en los ingresos por importaciones y exportaciones captados por la aduana de Carlosama (cuadros 1 y 2) proporcionaba múltiples artículos a la provincia de Túquerres. Esta, como ya se ha señalado, abastecía a Barbacoas de productos agrícolas a cambio de sal, licores, ropa y otros productos extranjeros. El oro era el dinamizador de este intercambio y en el momento en que llegara a faltar el mineral, Túquerres pasaría a depender totalmente de la provincia ecuatoriana de Imbabura.

**Cuadro 1**

**Valor de las importaciones. Aduanas del sur del país (en miles de pesos)**

Aduanas	1869/70	1870/71	1871/72	1872/73	1873/74
Carlosama		113.692	79.427	115.669	172.943
Tumaco	139.202	173.597	104.050	195.338	172.447

**Cuadro 2**

**Valor de las exportaciones. Aduanas del sur del país (en miles de pesos)**

Aduanas	1869/70	1870/71	1871/72	1872/73	1873/74
Carlosama			10.642	37.235	54.042
Tumaco	42.611	227.814	341.148	260.289	109.981

Fuentes: Anuario Estadístico de Colombia, Bogotá, Imprenta de Medardo Rivas, 1975. Estadísticas de Colombia, Bogotá, Imprenta de Medardo Rivas, 1976.

<sup>25</sup> GUTIÉRREZ, Rufino, *op. cit.*, pp. 192-198.



Además del oro de Barbacoas y de la fertilidad de los suelos y de la mano de obra disponible en Túquerres, otro factor se sumaba a los argumentos en favor de la mencionada vía: la supuesta construcción inminente del canal de Panamá y lo que ello llegaría a significar para el puerto de Guayaquil que, en tal caso, perdería su condición de proveedor de las provincias norteñas del Ecuador. Los productos llegarían en menos tiempo y a menor costo siguiendo la ruta: Panamá- Tumaco-Barbacoas-Túquerres-Imbabura. Las ciudades beneficiadas serían Barbacoas y Túquerres, que se convertiría en el centro comercial hacia el cual se desplazarían los negocios de Imbabura, pero también en la despensa desde donde saldrían varios productos hacia el exterior. Estos llegarían al canal más rápido y, por lo tanto, en mejores condiciones, que los de Estados Unidos<sup>26</sup>.

Un argumento final en favor del señalado camino era la existencia de vetas de oro en los nacimientos del río Telembí. La nueva vía estimularía el poblamiento de esas regiones y la explotación del mineral, a su vez, le daría nueva vida al camino. Los extranjeros, al amparo de un clima benigno, formarían parte de esas supuestas migraciones, colocando sus brazos, sus capitales y su dinamismo como ejemplo ante la población, nativa tradicionalmente apática.

Fomento del capital, multiplicación de la población, colonización, fundación de pueblos, todo como consecuencia de la acción combinada de la explotación del oro, producción de alimentos, disciplina laboral, construcción de una vía amplia y de un canal interoceánico y de la relación entre tres provincias con algún grado de complementariedad. Con ello se transformaría la vida de las gentes del sur que, en el momento, ante la escasez del dinero, exponían su vida llevando a Barbacoas unos pocos productos, a cambio de los cuales recibían los recursos que más tarde transferían al Ecuador. De igual forma, se pensaba que para el puerto minero la consecuencia inmediata sería la ampliación y el fortalecimiento del grupo de empresarios blancos. La provincia de Pasto, cuyo flujo comercial hacia el Pacífico era menor que el de Túquerres, pues la mayor parte de sus transacciones las llevaba a cabo con Popayán y la zona andina del norte ecuatoriano, también resultaría beneficiada con la realización del proyecto. En parte, el bajo nivel de sus intercambios con Barbacoas obedecía a la ausencia de un buen camino. La conveniencia que, por lo menos en el proyecto, tenía para las tres provincias del sur la construcción de dicha vía de comunicación, significaba el logro de un acuerdo político que sustentara la acción conjunta en procura de los recursos necesarios para su implementación.

La propuesta de apertura del camino, esbozado por primera vez en forma sistemática por Codazzi, sufrió numerosas vicisitudes. En los años sesenta se presentaron, entre otras, las siguientes gestiones en procura de su realización: el Congreso Nacional promulgó una ley para fomentar su construcción, pero a los pocos años la anuló; la administración del General Mosquera celebró un contrato según el cual la contraparte esperaba financiar la obra con la explotación del oro del río Telembí, lo que resultó un fracaso y, además, tras la caída de Mosquera, el Congreso anuló lo pactado. Durante dos décadas más, y a pesar de la aparición de nuevas normas emanadas de diferentes instancias legislativas, de la sucesiva firma de

---

<sup>26</sup> CODAZZI, Agustín, *op. cit.*, pp. 338-339.

contratos y de la asignación de pequeños recursos, no hubo ningún avance en lo relacionado con el camino<sup>27</sup>.

El curso seguido por proyectos de esta naturaleza reflejaba la debilidad política y económica de los grupos de productores y comerciantes interesados en su realización. Todo dentro de un contexto nacional fragmentado políticamente, carente de fuentes de financiamiento y en el que además se ofrecían otras opciones para comunicar el interior con el Pacífico. En la segunda mitad del siglo XIX se avanzó en la idea de poner en contacto a Popayán con algún punto navegable del río Patía, ya fuera por El Rosario o por El Castigo. Luego se desechó ese proyecto y se pensó en la ruta del Micay. Estos planes se abandonaron después de insistir en ellos por cerca de tres décadas y en su lugar la ruta Túquerres-Barbacoas fue alcanzando mayor apoyo. Una primera parte del camino fue inaugurada en 1891 con “regocijos públicos en Barbacoas”<sup>28</sup>, cuya población admirada vio, por primera vez, el ingreso de caballos al pueblo.

Sin embargo, la vía tan sólo llegaba hasta Altaquer y todavía faltaba por construirse una extensión de aproximadamente ciento cincuenta kilómetros. El proyectado camino tan sólo había avanzado desde Túquerres treinta leguas hasta Chambú. El cambio de destino de los presupuestos y en general la carencia de fondos, la falta de herramientas y el hecho de que “se distraía a los trabajadores, por orden de las autoridades, en luchas electorales”<sup>29</sup>, significó que el camino tardara otros dos años en concluirse. Mil “disciplinados y consagrados” peones construyeron el tramo que faltaba. En 1895, dos años después de terminada la obra, todavía las autoridades de gobierno les adeudaban parte de su salario. El camino mereció el elogio, según los comentaristas de la época, de ser uno de los mejores, si no el mejor, del país, solo que debían destinarse de manera regular partidas importantes para su mantenimiento, algo que ninguna institución estaba en condiciones de garantizar hacia el futuro.

Rafael Reyes lo recorrió cuando recién habían concluido las obras. Según él, no existía uno mejor que comunicara a cualquier pueblo de los Andes con el Océano Pacífico, pero a la vez advertía que las grandes erogaciones que para el Estado había significado su construcción sólo se justificaban si la calidad y el volumen de las mercancías que por él iban a circular fueran de tal naturaleza que las poblaciones andinas se transformaran bajo su impacto. Lo que no ocurriría si se utilizaba únicamente “para proveer de queso y cecina a los barbacoanos”, ya que para esto bastaba, según él, la “antigua vereda de a pie”<sup>30</sup>. Con esto dejaba plasmada su visión acerca del comercio que hasta ese momento se llevaba a cabo. Si bien Reyes minimiza al extremo el tipo de intercambios que se daban, también es cierto que estos distaban mucho de lo que en otros lugares se presentaba y más aún del ideal que un empresario como él tenía en mente. Además coincidía con las expectativas de otros observadores al señalar que el área de incidencia del camino tendría que ser tan amplia como la comprendida entre el río Mayo y la ciudad de Quito.

<sup>27</sup> GUTIÉRREZ, Rufino, *op. cit.*, pp. 192-198.

<sup>28</sup> *Ibid.*, p. 195.

<sup>29</sup> *Ibid.*, p. 196.

<sup>30</sup> *Ibid.*

Para 1899, ya por fin con el camino concluido, los efectos de su apertura se empezaban a notar, si bien aún lejos de las dimensiones que esperaban analistas como Rafael Reyes. El comercio se intensificó y con ello se dio el estímulo para el establecimiento de tres vapores que hacían el recorrido desde Tumaco hasta Barbacoas por los ríos Patía y Telembí. Ecuador perdió parte de los mercados que controlaba en Pasto, Túquerres e Ipiales; sin embargo siempre quedaba entre las gentes del sur la incertidumbre respecto a los futuros proyectos del país vecino. En particular su plan de construir el “camino del Mira” pondría en desventaja, nuevamente, a los productores y comerciantes nacionales, ya que dicha vía comunicaría en menor tiempo a los Andes con el Pacífico, que el empleado por la ruta de Barbacoas. Inclusive, un proyecto más audaz era agitado por los líderes ecuatorianos: la construcción de un ferrocarril. En términos objetivos resultaba más peligroso el primero, en tanto que era más factible su realización, mientras que el último parecía apenas una utopía. La guerra civil y las indecisiones frente a qué proyecto desarrollar, paralizaron las obras en el Ecuador y con ello alejaron temporalmente la amenaza para la economía del sur colombiano y en particular para la aduana de Tumaco<sup>31</sup>.

### **3. intercambios: 1880–1898** **provincia de barbacoas**

A finales de siglo, la ciudad de Barbacoas mantenía su preponderancia comercial en el sur del Pacífico colombiano. A diferencia de las descripciones de mediados de siglo en las que las riberas de los ríos Patía y Telembí aparecen con escasos habitantes<sup>32</sup>, a finales del mismo una abundante población negra cultiva en ellas caña, plátano, cacao y arroz. Del puerto de Tumaco y del bajo Patía decenas de canoas cargadas de sal, plátanos, cocos, arroz y cacao arribaban semanalmente, y detrás de ellas otras más pequeñas provenientes del alto Patía y del bajo Telembí llegaban a vender plátanos y a comprar lo que las primeras traían. De esa manera en el puerto minero, sobre el eje formado por el río Patía, el occidente y el oriente de la provincia se reunían para intercambiar sus productos. Alrededor de ochenta canoas concentradas a la orilla del río eran el escenario en el cual se realizaba este mercado. A esto se sumaban las gentes procedentes de los Andes que debían pagar, según ellas, altos derechos por el ingreso de sus productos alimenticios a la ciudad, tanto que Barbacoas obtenía de allí gran parte de los 24.000 pesos que constituían el monto de sus rentas anuales<sup>33</sup>.

Es ambigua la imagen que nos ofrecen los relatos acerca de Barbacoas. Por un lado, dotada de una mínima capacidad económica como para atraer a una cantidad importante de pequeños campesinos que llevaban sus excedentes a la ciudad y, por el otro, con numerosas minas abandonadas, como las de Teraimbe y Cumaine en el Alto Telembí, y una población nativa poco interesada en intensificar la producción del oro.

Todavía a finales de la Colonia, la producción de Chocó y Barbacoas representaba la mitad del total de oro producido en el territorio de la actual República de Colombia. Luego, el grueso de la producción pasó a la región antioqueña. La guerra de Independencia afectó

<sup>31</sup> *Ibid.*, p. 186.

<sup>32</sup> CORDOVEZ MOURE, José María, *op. cit.*, pp. 30-33.

<sup>33</sup> GUTIÉRREZ, Rufino, *op. cit.*, pp. 202-203.

principalmente las minas esclavistas del Chocó y del Cauca, que redujeron su producción en cerca del 40%. De 1820 a 1840 la producción nacional mejoró, sin alcanzar los máximos niveles obtenidos en el periodo colonial, lo que sí se logró desde 1860 hasta finales de los 80, cuando un nuevo repunte hizo que se superara en un 20% lo alcanzado bajo el régimen español<sup>34</sup>. En esos periodos de auge no participó el oro de Barbacoas. La minería independiente que allí reemplazó a la esclavista tuvo unos rendimientos más modestos que los alcanzados hasta comienzos del siglo XIX y la introducción de nueva tecnología fue casi nula durante el siglo XIX. Los comentaristas de la época, desde Codazzi hasta Gutiérrez, responsabilizaron, como ya se ha señalado, a la población negra del estancamiento general de las minas: al no prestar su concurso o al hacerlo de manera irregular, habría generado una escasez de mano de obra imposible de subsanar con población foránea, dados los rigores del clima.

Para Barbacoas no se encuentran referencias de empresas consolidadas, más allá de la organización familiar para el trabajo. Sin embargo, en la segunda mitad del siglo, continuaron los esfuerzos, tanto oficiales como privados, con miras a su reactivación: expedición de títulos, formación de sociedades, migración de mineros extranjeros. Todo lo cual apenas sirvió para mantener el bajo nivel que los intercambios aquí reseñados expresan.

Hacia 1895 se calculaba una exportación aproximada de 25.000 pesos mensuales de oro en polvo, esto sin incluir las remesas que se hacían a Panamá, Guayaquil y España, ni lo que compraban directamente los comerciantes de Quito y Guayaquil en Barbacoas<sup>35</sup>. Para el mismo año, el total de exportaciones de oro del país llegaba aproximadamente a los tres millones de pesos oro, a lo cual Barbacoas apenas aportaba trescientos mil pesos<sup>36</sup>.

En 1895, la mayoría del metal que se beneficiaba era aquel que de manera aislada trabajaba por iniciativa propia la población afrodescendiente. Muchas de las minas “abandonadas” estaban en “manos” de familias negras, las cuales estaban obligadas por los “administradores” a vender el oro a un determinado precio. Las explotaciones auríferas sobre el río Yacula se habían entregado a grupos negros que, en 1893, según se lamentan los autores de los relatos, sólo lavaban el metal necesario para obtener sus alimentos y participar en las apuestas de gallos, en las fiestas locales<sup>37</sup>. La razón por la cual los dueños habrían dejado decaer sus explotaciones mineras radicaba en la falta de capitales, producto de las numerosas guerras en que se habían visto comprometidos.

La importancia de los intercambios comerciales entre Tumaco y Barbacoas llevó a la formulación de proyectos para disminuir el tiempo de desplazamiento entre una y otra población. Diferentes instancias del Estado expidieron varias medidas tendientes a promover la construcción de un canal en el istmo de Chapal, con el fin de que disminuyera a un día y una noche el trayecto que se venía haciendo, por el Arrastradero, en tres o cuatro días o por el caserío de Salahonda en siete u ocho. De hecho, la mayor parte de las mercancías debían

<sup>34</sup> OCAMPO, José Antonio, *Colombia y la Economía Mundial 1830–1910*, Bogotá, Siglo XXI Editores y Fedesarrollo, 1984, pp. 347-359.

<sup>35</sup> GUTIÉRREZ, Rufino, *op. cit.*, p. 217.

<sup>36</sup> OCAMPO, José Antonio, *op. cit.*, p. 351.

<sup>37</sup> GUTIÉRREZ, Rufino, *op. cit.*, p. 217.

viajar por este último, dados los altos costos del transporte y la dificultad para encontrar cargueros en la zona del Arrastradero.

Otro de los aspectos básicos que se tuvieron en cuenta para el fomento del comercio fue el del transporte fluvial. Desde 1866 las autoridades intentaron establecer la navegación a vapor por los ríos Patía y Telembí. El estímulo para los empresarios interesados era la acostumbrada concesión de tierras baldías y un largo plazo para iniciar las operaciones. El primer intento resultó fallido, igual que el posterior de 1869. Sólo hacía mediados de los años ochenta algunos comerciantes colocaron el vapor Colombia, el cual tuvo muy corta vida<sup>38</sup>.

Tumaco, a finales de siglo, con sus casas de madera, con techos de cinc o de paja, la calle central corriendo paralela a la orilla del mar y sus almacenes bien surtidos, daba a los visitantes la impresión de que el poblado tenía posibilidades de prosperar. Uno de los factores adversos que debía superarse era la amenaza del mar que, según aquellos, lentamente se lo iba “tragando”, razón por la cual se elevaron reiteradas solicitudes ante el gobierno con miras a ponerle fin a tal riesgo. En la primera década del siglo XX, Miguel Triana, una vez estudiada la naturaleza de los vientos y de las corrientes marinas, así como de la sedimentación que allí se formaba, llegó a la conclusión de que la ciudad debía trasladarse<sup>39</sup>. La destrucción de Tumaco, de llegar a ocurrir, significaría la pérdida para el Tesoro Público de 400.000 pesos anuales provenientes del comercio exterior (cuadros 3 y 4), así como la posibilidad de que las mercancías procedentes de Ecuador que, al parecer, en las últimas cuatro décadas habían sido desplazadas de los mercados de la región meridional de Colombia, volvieran a entrar masivamente. Otros pueblos habían pasado por circunstancias similares: Usmal, que estuvo ubicado en lo que ya para 1893 era una playa que el océano cubría en las altas mareas, se reconstruyó bajo el nombre de Trujillo y en ese año, de nuevo, enfrentaba la amenaza de ser absorbido por las olas del mar.

Otra de las propuestas encaminadas a hacer más expeditos los intercambios entre los Andes y la costa Pacífica fue la relacionada con la construcción de una línea del ferrocarril. Este debería comunicar a Pasto y a Túquerres con algún río navegable que permitiera el arribo a Barbacoas y para esto sería necesaria la construcción de un túnel en la roca de Maindés. Los argumentos a favor de su realización eran muy similares a los que, en su momento, buscaron justificar la construcción de un nuevo y amplio camino. El comercio del Ecuador en buena parte tomaría esa vía porque el proyecto del ferrocarril de Guayaquil a Quito estaba paralizado por efecto de las guerras civiles que se desarrollaban en ese país, pero incluso, si llegaba a construirse, no estaría en condiciones de competir con el que comunicaría con Barbacoas<sup>40</sup>.

---

<sup>38</sup> *Ibid.* p. 201.

<sup>39</sup> TRIANA, Miguel, *Por el Sur de Colombia*, Bogotá, Ministerio de Educación Nacional, 1950, pp. 31-36.

<sup>40</sup> GUTIÉRREZ, Rufino, *op. cit.*, p. 152.

**Cuadro 3**  
**Aduana de Tumaco. Valor de las importaciones (1897-98)**

	1897	1898
	1'016.366	312.429
Alimentos y condimentos		
Sal		465.600
Artics /alumbrado	158.950	122.856
Bebidas	314.669	163.163
Madera	120.362	121.259
Hierro, acero, lata	270.914	216.595
Plomo, peltre	28.310	13.674
papel y cartón	23.364	14.679
Perfumes y jabones	88.442	119.828
algodón	357.606	292.808
Cáñamo y Lino	25.027	11.354
Lana	41.108	20.028
Telas	11.061	449

Fuente: ARBOLEDA, Enrique, Estadística General de la República de Colombia, Bogotá, Imprenta Nacional, 1905, p. 200.

**Cuadro 4**  
**Aduana de Tumaco. Valor de las importaciones (1897-98)**

	1897	1898
	381.900	347.078
Alimentos y condimentos		
Caucho*	52.826	80.815
Cueros	26.584	60.549
Drogas		1.537
Madera	355.935	25.580
Productos vegetales	221.7191	200.4942
Manufacturas	8.705	

\* Las cifras no coinciden con las presentadas por OCAMPO, José Antonio, op. cit., p. 382.  
Fuente: ARBOLEDA, Enrique, op. cit., p. 201.

Ya se ha hecho referencia a la profusión de normas expedidas a todo lo largo del siglo por el Congreso Nacional o por las Cámaras provinciales, tendientes a promover el comercio internacional a través de Tumaco. Algo similar, aunque en una escala menor, se intentó con los pequeños puertos de Iscuandé y Mosquera en las últimas décadas, sin llegar a obtener los resultados esperados<sup>41</sup>. El interés del gobierno central hacia esta parte del país se limitaba a la formulación y aprobación de proyectos de fomento y normas legislativas que regulaban el funcionamiento de las aduanas, sin que recurso económico alguno complementara tales medidas. De los nueve puertos aduaneros que a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX mantuvo el Estado colombiano en sus fronteras, en términos generales por los del sur ingresaron y salieron los volúmenes de mercancías menos cuantiosos (cuadro 5).

<sup>41</sup> *Ibid.*, p. 202.

**Cuadro 5**  
**Comercio exterior colombiano: 1869-1874**

	Importaciones	Exportaciones
Aduanas	1869 / 1874	1869 / 1874
<b>Buenaventura</b>	3.352.874	2.943.058
Carlosama	481.733	101.918
Cartagena	2.719.706	2.877.502
Cúcuta	3.285.365	3.934.750
Riohacha	449.587	898.005
Sabanilla	17.631.155	22.063.945
Santa Marta	15.162.269	11.936.787
Tolú		1.410
Tumaco	784.635	981.844
Total	43.867.324	45.738.219

Fuentes: *Anuario Estadístico de Colombia*, Bogotá, Imprenta de Medardo Rivas, 1975; Estadísticas de Colombia, Bogotá, Imprenta de Medardo Rivas, 1976.

La sal, los alimentos y el algodón fueron los productos de mayor impacto en el valor de las importaciones por el puerto marino, con más del sesenta por ciento del total (cuadro 3).

Tumaco llegó a constituirse, en 1894, en la capital de una nueva provincia, la de Núñez, independizándose administrativamente de Barbacoas. Esto se daba a pesar de la caída en la venta de productos que, como la tagua, había alcanzado en el pasado alguna figuración en las exportaciones. Los principales centros de recolección del país se encontraban en el sur de la Costa Pacífica. Luego, en orden de importancia, estaban los del Darién y el Magdalena medio. A finales de siglo, la explotación y el embarque de los taguales ubicados sobre el río Mira resultaba muy costoso y sus precios no podían competir internacionalmente. Si para 1888, que corresponde al periodo de mayores ventas del producto durante el siglo XIX, salieron por Tumaco cuatro mil toneladas, cinco años más tarde la cantidad exportada no pasó de 11.000 sacos. En todo caso, la participación de la tagua en el valor total de las exportaciones nacionales fue muy baja, alcanzando el punto más elevado en 1878 cuando obtuvo el 3,1 %<sup>42</sup>.

Las explotaciones de caucho en las selvas del sur del Pacífico empezaron a finales de los años sesenta, pero fue de 1870 a 1873 cuando se alcanzaron los niveles más altos, atenuando el papel predominante que venía desempeñando el área de influencia de Cartagena. Durante esos años, salió por el puerto de Tumaco el equivalente al 20 % (67.000 pesos oro por año) del valor de las exportaciones colombianas, cuando a finales de la década anterior tan sólo se había embarcado lo correspondiente al 5% (10.300 pesos). Rápidamente, las cifras cayeron a la mitad, hasta que a finales de siglo se presentó una nueva bonanza, esta vez no como fruto de las explotaciones realizadas en el área de influencia directa del puerto marítimo, sino como resultado de la recolección del látex hecha en la hoya del río Putumayo.

<sup>42</sup> OCAMPO, José Antonio, *op. cit.*, p. 100; *Diario Oficial*, No. 872, p. 266.

A finales del siglo XIX las explotaciones que alguna vez existieron en la provincia de Barbacoas ya no eran rentables y estaban abandonadas. El puerto se benefició esporádicamente con los ingresos provenientes de las exportaciones del caucho procedente del Putumayo. En 1898 por Tumaco salió el equivalente al 26% (111.800 pesos) del valor del caucho que se extrajo en todo el país<sup>43</sup> (cuadro 4). El otro momento de auge de las exportaciones de Tumaco se dio entre 1916 y 1919, periodo en el que por allí salió lo correspondiente al 43% del valor de la producción nacional (228.000 pesos). Los tres momentos de bonanza en el sur —de 1870 a 1873, 1898 y de 1916 a 1919— fueron tan fugaces que por lo menos los dos primeros no dejaron “muchos rastros en los comentarios económicos de la época”<sup>44</sup>. Los ingresos obtenidos por estas exportaciones en su mayoría no permanecieron en la región y lo captado en impuestos de salida se utilizó para el mantenimiento de la aduana de Tumaco, con lo cual no podía esperarse que el caucho dinamizara la economía regional más allá de incentivar levemente la circulación de víveres, que una vez terminada la “bonanza” retornaba a sus ritmos normales.

De otro lado, la utilización del caucho para la fabricación de objetos artesanales no tuvo ninguna proyección. Hacia 1895, en Altaquer se utilizaba el caucho como materia prima para la fabricación de “ruanas de invierno”. Ya desde 1766 los misioneros franciscanos informaban acerca de la confección que en aquellos lugares se hacía de “sayos, botas de cabalgar y sombreros de caucho”<sup>45</sup>.

Otro de los productos agrícolas en franco abandono fue el cacao. Antes de la guerra de independencia se cultivaba en el alto y bajo Patía, pero, luego, estas plantaciones no recibieron cuidado alguno, hasta el punto que, en 1842, se legalizó su importación por Barbacoas para atender las necesidades del consumo interno. A pesar de eso y sin cultivo alguno, a finales de siglo el sur se autoabastecía y exportaba unos pocos sacos. Una de las causas que impedían su desarrollo era la falta de mano de obra y la imposibilidad de transformar los hábitos laborales y alimenticios de la población negra, que en sus parcelas y en los ríos obtenía lo necesario para vivir<sup>46</sup>. Sobre las playas del Océano Pacífico y las riberas del Patía, así como también a los lados del camino de Barbacoas se cultivaba plátano de buena calidad, pero tan sólo para el consumo interno. Los altos costos del transporte por el río y el mar hacían imposible su exportación. De otro lado, el sur no tuvo nada que ver con el brevísimo auge de las exportaciones de añil.

### **provincia de túquerres**

#### **cantón de túquerres**

En la vertiente occidental de la cordillera y al abrigo de un clima templado se daban cultivos de caña que surtían la producción del guarapo. Grandes cantidades de esta bebida se transportaban en zurrónes de cuero durante cerca de tres jornadas para abastecer los mercados de los pueblos de tierra fría. De otro lado, a finales de siglo, un importante volumen de azúcar y panela pasaba al Ecuador. De Ancuyá partía hacia Barbacoas el azúcar

<sup>43</sup> OCAMPO, José Antonio, *op. cit.*, p. 382.

<sup>44</sup> *Ibid.*, p. 383.

<sup>45</sup> GUTIÉRREZ, Rufino, *op. cit.*, p. 204.

<sup>46</sup> *Ibid.*, p. 205.



que, gracias a sus buenos precios –en parte debido a las facilidades que brindaba el nuevo camino–, podía competir con la producción extranjera que allí se introducía al amparo de aranceles muy bajos. Otro destino era Popayán, en donde también tenía asegurado un mercado a pesar del azúcar proveniente del Valle del Cauca, el que recorría una distancia menor que la procedente de Ancuyá.

El café empezó a tener una mínima “figuración” en las exportaciones del sur a partir de 1893, siendo el pueblo de Samaniego el mayor productor. Estos cultivos estaban lejos de alcanzar la dimensión y la proyección que habían adquirido en otros sitios. El insignificante volumen de los cultivos del sur se refleja en las siguientes cifras: en el 93 se exportaron 277 sacos de café por Tumaco, mientras que en Cúcuta, un año después, la cifra fue de 118 mil; en 1896 Samaniego produjo 3.000 quintales, al mismo tiempo que Cúcuta y la provincia de Pamplona producían más de 83 mil sacos<sup>47</sup>.

En varios pueblos de la antigua jurisdicción de Túquerres y Pasto se cultivaba tabaco. Aunque su cultivo y beneficio no eran los mejores, tenía dominado el mercado del sur y aun exportaba unas pequeñas cantidades por el Pacífico y el Ecuador. La mano de obra femenina era la encargada de elaborar los cigarrillos en las pequeñas fábricas de Pasto y de otros pueblos. Otro proyecto que en la época apenas quedó esbozado fue el de transportar por Buenaventura, al Valle del Cauca, cereales y tubérculos reputados de buena calidad y cuyos mercados se consideraban asegurados una vez se resolviera el problema de la falta de embarcaciones apropiadas para la navegación. Entre esos productos estaba la papa que, salvados los obstáculos ya señalados, se pensaba que podría venderse en los otros departamentos del país. El problema de los altos costos de los fletes o de la inexistencia de vías y medios de transporte se presentaba también con relación a las maderas de los bosques situados en las partes bajas de los nevados de Gualcala, Azufral, Cumbal y Chiles.

Túquerres abastecía de carne a la población de la llanura pacífica y aportaba numerosos novillos a las dehesas ubicadas en las márgenes de los ríos Cauca y Magdalena, del sur de Antioquia y Cundinamarca, respectivamente. Los pastizales siempre frescos del Valle alto del Patía en amplios territorios sin cercar constituyeron la principal zona de explotación ganadera del sur. Sin embargo, lo anterior no debe ocultar las periódicas crisis que afectaron la producción por efectos del clima y las epidemias, como la que André reporta en 1873<sup>48</sup>. A finales de siglo se percibe que la producción ganadera era relativamente buena, pero que su explotación se hacía con los mismos métodos de la época colonial que exigían poca inversión y la tornaban más vulnerable a los factores adversos de la naturaleza. Así, por ejemplo, las crónicas señalan que hasta 1895 no se había introducido un nuevo ejemplar vacuno desde la época en que los conquistadores españoles trajeron al sur los primeros animales procedentes de México<sup>49</sup>.

En los años noventa, una variada producción de manufacturas de cuero elaboradas en el sur empezó a venderse en los mercados de Bogotá con resultados positivos. De otro lado, cueros curtidos vinieron a sumarse a los que de tiempo atrás se enviaban sin curtir a Nueva York. Así

<sup>47</sup> *Ibid.*, p. 321.

<sup>48</sup> ANDRÉ, Eduard, *op. cit.*, p. 83.

<sup>49</sup> GUTIÉRREZ, Rufino, *op. cit.*, pp. 206-207.

se integraba la provincia de Túquerres a un fenómeno más amplio, gracias al cual el país en su conjunto aumentó sus exportaciones de cuero a una tasa anual del 3% durante la segunda mitad del siglo XIX.

De 1850 a 1882, Colombia fue el primer exportador de quina en el mundo con ciclos de especial dinamismo: 1849-1852, 1867-1873, 1877-1882. En el contexto de la depresión de los años 60, las exportaciones de Tumaco representaron el 8% y el 14% del valor y del volumen, respectivamente, exportado por la nación. Se trataba de quinas de Almaguer y Túquerres. Las mayores exportaciones efectuadas por el puerto de Tumaco se dieron entre 1868 y 1874, luego vino el declive definitivo. Durante ese breve periodo, que a su vez fue el de mayor auge general, el puerto participó con el 3% del valor y el 8% del volumen total nacional exportado (cuadro 6), mientras que los puertos del Atlántico lo hicieron con 80% y 79%, y Buenaventura con 14% y 13%, respectivamente.

**Cuadro 6**  
**Exportaciones de quina (toneladas)**

	1851/2	1865/6	1867/8	1868/9	1869/70	1870/1	1871/2	1872/3	1873/4	1874/5	1875/6
Tumaco y Carlosama		94.3	138.3	286.1	144.4	200.8	207	256.6	250.6	141.7	101.8
Total nacional	575.6	658.1	(557.5) a. b.	1224.6	1204.2	2347.9	3309.3	4150	4066.8	(3422.8) a.b.	(3457.6) a.

- a) Total nacional incompleto.  
b) El total nacional que aparece es tomado del cuadro de exportaciones por artículo. No coincide con la suma de las exportaciones por los diferentes puertos.

Fuente: OCAMPO, José Antonio, Colombia y la Economía mundial 1830-1910, Bogotá, Siglo XXI, 1984, p. 292.

La quina movilizó numerosos trabajadores en los momentos de su apogeo. Para nuestro caso, esto sería desde el 65 hasta el 80, época en la cual debieron darse desplazamientos de mano de obra dentro de la provincia de Túquerres y quizás también en el norte de la de Pasto. Posiblemente, como lo describe Safray para el Cauca, fueron trabajadores indígenas los que adelantaron la actividad de cascarilleros<sup>50</sup>. En el sur, las zonas de explotación fueron principalmente baldíos y territorios indígenas, mientras en el norte y oriente del país, áreas de propiedad privada.

#### **provincia de túquerres** **cantón de Ipiales**

La aduana de Carlosama que controlaba el tráfico comercial con Ecuador fue clausurada en 1880 y en su lugar se estableció un puesto en Ipiales, considerado como un lugar más apropiado para contener el voluminoso contrabando que se llevaba a cabo por la frontera. Simultáneamente, en Maindés se estableció un control dependiente de la aduana de Ipiales, específicamente para evitar el paso ilegal hacia la costa de las bayetas ecuatorianas. El establecimiento de la aduana de Maindés significó el cierre de la que existía en Altaquer y con

<sup>50</sup> Tomado de OCAMPO, José Antonio, *op. cit.*, 295.

ello el decaimiento de la ya de por sí pobre población, cuyos habitantes se beneficiaban con el auxilio que le prestaban al contrabando<sup>51</sup>.

Mientras la aduana de Tumaco se fortaleció al incentivarse el comercio con la construcción del nuevo camino, la de Ipiales, por el contrario, como era de esperarse, se deprimió dado que muchos de los productos que por allí entraban ahora resultaba más barato introducirlos a través del puerto. El Cantón de Ipiales continuó dependiendo en buena medida de la lana y el algodón ecuatorianos, como lo demuestra el hecho de que estos dos rubros eran los que tenían mayor participación en el volumen total de importaciones registradas en la aduana (cuadro 7).

**Cuadro 7**  
**Aduana de Ipiales. Valor de las importaciones**

	1897	1898
Alimentos y condimentos	6.769	6.916
Sal	989	807
Artcs. para alumbrado	102	
Bebidas	20	32
Madera	1.419	1.116
Hierro, acero, lata	689	219
Papel y cartón	371	247
Algodón	6.211	5.749
Lana	11.976	6.674
Cristal	218	124
Cueros	603	272
Drogas	1.177	3.063
Loza	552	1.230
Cobre, bronce, latón	3.687	772
Tela tramada	101	

Fuente: ARBOLEDA, Enrique, op. cit., p. 200.

Hacia 1889, el cantón de Ipiales, que para la época ya estaba constituido como la provincia independiente de Obando, contaba, según cálculos de la época, con alrededor de 616 telares, sin ser la que más artefactos de esta naturaleza poseyera en el sur, aunque, por otro lado, sí era la que producía la mayor cantidad de lana. Algunas poblaciones de su territorio, como Cumbal, contaban con lo que para los observadores eran “grandes obrajes”. Algunas de sus producciones, como las bayetas, empezaban a hacerle competencia a las procedentes del Chillo, Ecuador, y eran objeto de intenso comercio con Popayán. Las frazadas eran consideradas superiores a las producidas en Boyacá y Santander. Como en otros ramos de la producción, en este caso no faltaron los proyectos que, de realizarse, según sus autores, habrían significado el desarrollo de la industria de los tejidos<sup>52</sup>.

<sup>51</sup> GUTIÉRREZ, Rufino, op. cit., p. 153.

<sup>52</sup> *Ibid.*, p. 212.

**Cuadro 8**  
**Aduana de Ipiales. Valor de las exportaciones**

	1897	1898
Alimentos y condimentos	77.350	104.506
Cueros	898	536
Drogas	1.643	686
Productos vegetales	258	3.049
Manufacturas	2.669	
Bebidas	321	831
Fique, mimbre, paja	2.687	3.163
Hierro, acero, lata	264	299
Telas, hilos	1.767	2.297

Fuente: Arboleda, Enrique, op. cit., p. 201.

El establecimiento de grandes fábricas que permitieran altos niveles de rentabilidad fue una de las propuestas que el técnico norteamericano St. Charles elevó ante las autoridades. Alimentos, “productos vegetales”, fique y mimbre, continuaron siendo los principales artículos de exportación (cuadro 8).

### **provincia de pasto**

El anís fue uno de los productos que más vendió la provincia de Pasto fuera de sus fronteras a finales de siglo. Los cargamentos se dirigieron a Ecuador, tanto por la vía de Rumichaca, hacia las fábricas de aguardiente del Carchi, como por el puerto de Tumaco en dirección a las costas de Esmeraldas. De igual forma, el anís del sur llegó a Cundinamarca por la ruta del Pacífico hasta Panamá; de otra manera, su conducción a través del territorio no hacía rentable la comercialización dados los altos costos de los fletes<sup>53</sup>. El itinerario seguido por el anís sirve además para ilustrar las posibilidades y los obstáculos que se le presentaban a los productos del sur para llegar a los mercados del centro y norte de Colombia. Su competitividad estaba en función de adelantar obras que el país no podía financiar: establecer una línea permanente de vapores por el Patía y el Telembí, hacer lo mismo en el Pacífico y construir el ferrocarril de Panamá.

La harina de trigo de las provincias de Pasto y Túquerres alcanzaba para su autoabastecimiento e incluso Popayán consumía principalmente la producida en Pasto. La Unión y Yacuanquer se caracterizaron, en la década del noventa, por una alta producción de sombreros de paja toquilla. El mismo producto que veinte años atrás André encontró en los mismos lugares y que, según él, distraía la atención que los nativos debían concentrar en las actividades agrícolas que, aunque exigían mayor esfuerzo, resultaban supuestamente más rentables. Lo cierto es que la producción y el comercio se habían intensificado hasta alcanzar una cifra aproximada de 108.000 sombreros al año. Guaitarilla y San Pablo, pertenecientes a las provincias de Túquerres y Barbacoas respectivamente, también participaban de estas actividades<sup>54</sup>.

<sup>53</sup> *Ibid.*, p. 203.

<sup>54</sup> *Ibid.* p. 212.

A pesar de la expansión que había tenido la producción de sombreros en el sur, los niveles alcanzados estaban por debajo de los obtenidos en otras regiones del país. Desde 1857 hasta 1872, la exportación nacional de sombreros se mantuvo, con breves interrupciones, en un alto nivel, y desde finales de los años setenta hasta terminado el siglo casi desapareció al caer la demanda cubana. En los años de bonanza, fueron Santander, Huila y Antioquia los departamentos que, en su orden, abastecieron los mercados. Todo esto a pesar de que quienes en la primera década del siglo XIX difundieron la fabricación de sombreros en el país fueron las provincias del sur, las que, a su vez, habían asimilado antes la experiencia que al respecto tenía Ecuador<sup>55</sup>.

La provincia de Pasto obtuvo el monopolio de los licores en 1859 y con su producto construyó el puente sobre el río Juanambú, concluido en 1868. Hacia 1870 dicha medida fiscal se implantó en todas las provincias del sur. Los recaudos por este concepto ascendieron rápidamente: en aquel año se recibieron 28.000 pesos, mientras que en 1892 la suma se elevó a 120.000, contando solamente los ingresos de Pasto<sup>56</sup>. Esto constituye una muestra de lo que serán más tarde las rentas del Departamento de Nariño, el cual durante por lo menos las tres primeras décadas de su existencia tuvo en el monopolio de los licores la fuente más importante de sus ingresos<sup>57</sup>.

#### 4. el orden de los pequeños intercambios

Se ha nombrado una serie más o menos numerosa de productos tradicionales, que van y vienen de un lugar a otro. Una ruta ha quedado dibujada con la pretensión de ser la síntesis y a la vez el testimonio de un espacio cuyos elementos serían interdependientes y, por lo tanto, establecerían las condiciones de su unidad. La transformación detectada no es mayor: al cabo de sesenta años, las cosas que circulan son un tanto más numerosas, algunas son nuevas, la mayoría son las mismas. Sale Imbabura del mercado, la quina y el caucho muy levemente ingresan en el registro de las aduanas, pero todo se mantiene en su lugar. El camino, que en el texto quiere marcar un corte similar al que sus promotores pretendían en la realidad económica, cumple su función lánguidamente. Una vía expedita, con menos culebras que antaño y menos cruces de madera a lado y lado recordando la última jornada de los cargueros, pero sin el producto eficaz que remueva propiedades y riquezas.

¿Cómo interpretar esta red firmemente anclada en su precariedad? Red que no se disuelve, pero que igual no puede disponerse para ser el escenario de una modernidad esquiva para aquellos que en sus proyectos la ven realizando el evasivo espíritu de la época. El oro de Barbacoas fue escaso, esa podría ser una respuesta. La demanda no se incentivó más allá de lo que la rutina de las pequeñas canoas y las cargas de los indígenas andinos podían satisfacer. La quina y el caucho, objetos de una explotación efímera, aluden, de paso, al producto desconocido que no logró insertarse permanentemente en la economía mundial. Pero más acá de lo que hizo falta para alcanzar el dinamismo comercial suficiente en la perspectiva del desarrollo del capital, había un orden determinado. Su definición, en

<sup>55</sup> OCAMPO, José Antonio, *op. cit.*, pp. 389-395.

<sup>56</sup> GUTIÉRREZ, Rufino, *op. cit.*, p. 208.

<sup>57</sup> CHAVES, Milciades, *Desarrollo de Nariño y su Universidad*, Bogotá, Tercer Mundo Editores, 1983, pp. 268-271.

principio, no necesariamente debe darse en función de lo que carecía para hacer realidad aquel modelo que, en el plano ideal, garantizaba la mayor acumulación de riqueza. Hacer referencia a ese orden particular significa, entre otras cosas, determinar las formas y el sentido que asumió la propiedad sobre la tierra y la utilización de la mano de obra, el destino de las pequeñas fortunas, la suerte de los obrajes y los caminos que siguieron los pequeños capitales comerciales. Codazzi, una vez atraviesa el río Mayo, se sirve del nombre de las haciendas que encuentra a su paso para marcar la ruta que lleva. Así lo hace hasta Pasto. En las provincias de Túquerres e Ipiales se hará menos uso de aquellos. Menos concentración de la tierra o quizás la opción del autor por una toponimia más diversa en la que de todas maneras no tienen cabida los resguardos, que inclusive para viajeros de inicios del siglo XX como Miguel Triana, cumplían una importante función en el abastecimiento de las ciudades.

La definición de ese orden nos permitiría entender el valor real de los pequeños intercambios ampliamente descritos en este texto. La variedad de productos agrícolas que los setenta cargueros introducían a diario a Barbacoas, no sin antes haberse formado en fila para no alterar el orden del pueblo con su llegada, tenía tras de sí una historia. El peón que al contratarse en una hacienda ponía como condición el derecho de hacer uno o dos viajes a Barbacoas cada año reafirmaba un código no escrito acerca de lo que deberían ser las relaciones laborales.