



“Paliar el atraso”. Tuluá, una ciudad progresista: 1910-1948

Juan Pablo Arias-Solarte*

Universidad del Valle, Colombia

<http://dx.doi.org/10.15446/historelo.v12n24.80762>

Recepción: 30 de junio de 2019


Aceptación: 26 de septiembre de 2019

Modificación: 4 de octubre de 2019

Resumen

El presente artículo ofrece una interpretación del proyecto de ciudad progresista que llevaron a cabo las élites tulueñas entre 1910 y 1948. Para ello se revisa la manera cómo se impuso un modelo de ciudad que buscaba “paliar el atraso”, con la intención de fomentar el desarrollo agropecuario y comercial, construir una infraestructura urbana moderna y cómoda, embellecer la ciudad, imponer condiciones de higiene y salubridad, así como transformar las prácticas “incivilizadas” de sus habitantes. Esto mediante el análisis de las categorías históricas de civilización, desarrollo y progreso que se discutieron en el periodo estudiado, y la revisión de las actas y acuerdos del Concejo Municipal, escrituras notariales, informes oficiales y la prensa local.

Palabras clave: civilización; progreso; desarrollo; historia urbana; modernización; Tuluá.

*Magíster en Historia por la Universidad del Valle, Colombia. Profesor de la Corporación de Estudios Superiores Salamandra, Colombia. Este artículo es resultado del proyecto de investigación para optar por el título de Magíster en Historia de la Universidad del Valle, no contó con financiación. Correo electrónico: jparasol19@hotmail.com
 <https://orcid.org/0000-0003-3021-7801>



Cómo citar este artículo/ How to cite this article:

Arias-Solarte, Juan Pablo. 2020. “‘Paliar el atraso’. Tuluá, una ciudad progresista: 1910-1948”. *HISTORELo. Revista de Historia Regional y Local* 12 (24): 147-182. <http://dx.doi.org/10.15446/historelo.v12n24.80762>

“Alleviating Backwardness”. Tulua, a Progressive City: 1910-1948

Abstract

This paper offers an interpretation of the progressive city project carried out by the Tulua elites between 1910 and 1948. To this end, we review the way in which a city model was imposed that sought to “alleviate the backwardness”, with the intention of promoting agricultural and commercial development, building a modern and comfortable urban infrastructure, beautifying the city, imposing hygiene and health conditions, as well as transforming the “uncivilized” practices of its inhabitants. The above by analyzing the historical categories of civilization, development and progress that were discussed in the period studied, and reviewing the minutes and agreements of the Municipal Council, notary deeds, official reports and the local press.

Keywords: civilization; progress; development; urban history; modernization; Tulua.

“Aliviar o atraso” Tulua, uma cidade progressista: 1910-1948

Resumo

Este artigo oferece uma interpretação do projeto de cidade progressista realizado pelas elites de Tulua entre 1910 e 1948. Para tanto, buscou-se a maneira como um modelo de cidade foi imposto, que buscava “aliviar o atraso”, com o objetivo de promover o desenvolvimento agrícola e comercial, construir uma infraestrutura urbana moderna e confortável, embelezando a cidade, impondo condições de higiene e saúde, além de transformar as práticas “não civilizadas” de seus habitantes. Isso através da análise das categorias históricas de civilização, desenvolvimento e progresso discutidos no período estudado, e a revisão das atas e acordos da Câmara Municipal, escrituras, relatórios oficiais e a imprensa local.

Palavras-chave: Civilização; progresso; desenvolvimento; história urbana; modernização; Tulua.

Introducción

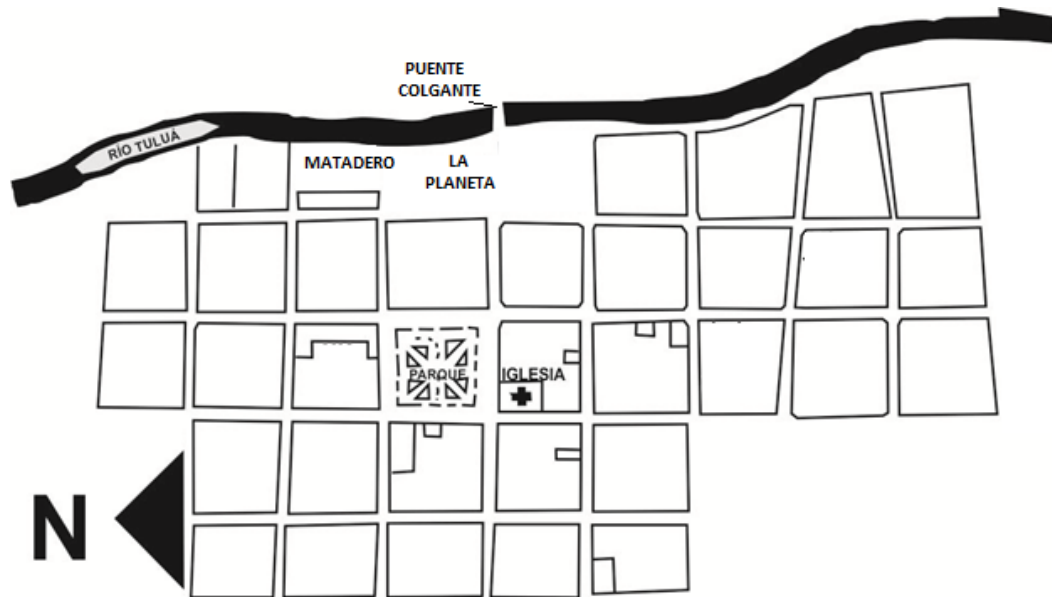
En la historia urbana y de lo urbano comúnmente se señala que entre las últimas décadas del siglo XIX y las primeras del XX se generó un proceso de modernización en las ciudades latinoamericanas (Kingman 2008; Romero 1999; Sarlo 1999). En el caso colombiano, los estudios apuntan a que en las primeras décadas del siglo XX se produjo un periodo de cambio, de transición a un orden moderno (Aprile-Gnisset 1992; Melo 1990; Zambrano y Bernard 1993). Sin embargo, existe un vacío historiográfico importante de este proceso en las ciudades pequeñas e intermedias de Colombia, como es el caso de Tuluá.

Para finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, Tuluá era un poblado pequeño con apenas 11 310 habitantes (Martínez 1911, 20), la mayoría rural, su cabecera urbana estaba compuesta por unas pocas manzanas en forma ortogonal con calles destapadas (ver figura 1), muchas atravesadas por acequias descubiertas, que surtían de agua los sistemas de excusado y donde vertían los desechos, con puentes de calicanto en algunas esquinas para atravesar dichas acequias¹ y lámparas de petróleo que colgaban en algunas esquinas de los lugares centrales de la ciudad. La infraestructura urbana carecía de un matadero, por lo que fue necesario mover en repetidas ocasiones el lugar que se destinaba para el sacrificio del ganado mayor y menor,² la venta de mercado se realizaba al aire libre en el sitio de la Planeta (Martínez y Paredes 1946) y las escuelas se ubicaban en casas de habitación que se acondicionaban con pupitres y tableros, así como el blanqueamiento de sus paredes con cal.

1. “Acuerdo 12”, Tuluá, 19 de diciembre de 1896; “Acuerdo 15”, Tuluá, 23 de noviembre de 1898, en Archivo del Concejo Municipal de Tuluá (ACMT), Tuluá-Colombia, Fondo Acuerdos, caj. n.º 1, libro 1896, f. 2.

2. “Acuerdo 11”, Tuluá, 16 de diciembre de 1896; “Acuerdo 8”, Tuluá, 9 de marzo de 1899, en ACMT, Fondo Acuerdos, caj. n.º 1, libro 1896, ff. 1-3.

Figura 1. Tuluá a finales del siglo XIX



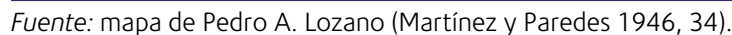
Fuente: fuentes notariales y actas del Concejo Municipal de Tuluá, en Archivo Central de Tuluá (ACT), Tuluá-Colombia, Fondo Notaría 1ª, libros 1899, 1900 y 1901; Archivo Concejo Municipal de Tuluá (ACMT), Tuluá-Colombia, Fondo Actas, caj. 1, libros. 1899.

Sin embargo, para la década de 1940 la transformación era tan evidente que algunos locales señalaban que “[...] Tuluá [era], una de las del Valle, cuya rata de progreso es más acelerada”,³ e incluso personajes externos precisaban que “[...] es Tuluá, dentro del Valle, la ciudad que relativamente ha progresado más en los últimos años” (Martínez y Paredes 1946, 368) y que a pesar de que tal crecimiento se presentó “hace poco menos de dos lustros, soplo fugaz en la vida de una ciudad [...] ese tiempo ha sido suficiente para que Tuluá lleve adelante el desarrollo de su esquema de progreso en una medida que muchas de sus iguales quisieran para sí” (Paredes 1948, 5-6). En este periodo la ciudad ya contaba con una población de 68 518 habitantes (DANE 1951), un crecimiento importante de su cabecera urbana (ver figura 2) y varias de sus vías pavimentadas.⁴ Además su in-

3. “Acta 36”, Tuluá, 18 de enero de 1928, en ACMT, Fondo Actas, caj. 3, libro 23, ff. 2-3.

4. “Acuerdo 15”, Tuluá, 19 de marzo de 1936 en ACMT, Fondo Acuerdos, caj. 2, lib. 12, ff. 1-3; “Acuerdo 5”, Tuluá, 29 de enero de 1943, en ACMT, Fondo Acuerdos, caj. 3, libro 1943, f. 1.

HiSTORELo / Vol 12, No. 24 / Mayo - agosto de 2020 / Pag. 147-182 / E-ISSN: 2145-132X / <http://dx.doi.org/10.15446/historelo.v12n24.80762>



5. “Escritura 565”, Tuluá, 6 de septiembre de 1926, en Archivo Central de Tuluá (ACT), Tuluá-Colombia, Fondo Notaría Primera, ff. 2-5. “Acuerdo 24”, Tuluá, 9 de octubre de 1942, en ACMT, Fondo Acuerdos, caj. 2, libro 1942, f. 1.

Desarrollo, en la manera cómo se administró la ciudad, en la formación y el control social del tuluëño, en la utilización de los dispositivos del ornato, la higiene y el salubrisimo, así como en la creación de una nueva moral de lo urbano.

En este sentido, el presente artículo revisa la manera cómo se pretendió formar un hombre “culto y civilizado”, fomentar el desarrollo agropecuario y comercial, construir una infraestructura urbana moderna y cómoda, embellecer la ciudad, imponer condiciones de higiene y salubridad, y transformar las prácticas “incivilizadas”. Esto se desarrolla en tres momentos: un primer momento que aborda el contexto, las principales transformaciones que traen las primeras décadas del siglo XX en la región y en Tuluá, así como los ideales que dieron origen a este proyecto. En un segundo momento, se analiza el proyecto de ciudad progresista que se impuso en el periodo estudiado tanto desde la creación de Juntas y Sociedades como desde el manejo de la administración pública. Finalmente, se revisan los emblemas de progreso que dirigieron la transformación urbana de Tuluá. Este análisis se hace a partir de la prensa local, actas y acuerdos del Concejo Municipal de Tuluá, informes oficiales del Municipio y escrituras notariales.

Tuluá y la región

Los hechos regionales y nacionales en el periodo estudiado permitieron una serie de condiciones económicas, políticas y culturales, sin las cuales el proyecto progresista de Tuluá hubiera sido imposible. Ahora bien, comprender las circunstancias que permitieron dicha transformación urbana implica reconocer el papel que jugó el contexto en la delimitación de las condiciones históricas, sociales, culturales, económicas y políticas de este periodo.⁶ En Colombia, desde finales del siglo XIX, se señaló que la incapacidad de alcanzar el progreso y desarrollo económicos era producto de la “barbarie expresada en desidia, pereza, lujuria, desenfreno y suciedad”, razón por la que

6. En relación con este tema, algunos autores proponen observar “toda acción política como política local”, y por tanto la ciudad como “el vínculo” entre las dinámicas nacionales y regionales, y las realidades locales (Ternavasio 1991, 116-117; Teruel 2010).

se consideró necesario “moldear la cultura según principios políticos e ideológicos” (Pedraza 2011, 117). En este sentido, las élites intentaron por varios medios imponer un modelo que buscaba “conducir a la sociedad a la civilización” (Guarín 2011, 47). El siglo XX representó la consolidación de los ideales de desarrollo, progreso y civilización en el contexto urbano, gracias al crecimiento económico (Posada 2015), a los cambios políticos, sociales y culturales, y al fin de la guerra (Melo 1990), lo que implicó la promoción de proyectos y políticas tendientes a la transformación de la sociedad en general (Batero 2016, 69).

En la región son varios los eventos que favorecen el desarrollo de varios de sus municipios. Entre ellas, la creación del departamento del Valle del Cauca, el crecimiento económico, la mayor inversión en las infraestructuras urbanas y de comunicaciones, el aumento de la centralización política y la mayor autonomía administrativa de los municipios, pero también las representaciones simbólicas y materiales de los ideales de desarrollo, progreso y civilización.

A raíz de las reformas que trajo el gobierno de Rafael Reyes y de la paz que devino de la Guerra de los Mil Días, desde la primera década del siglo XX empezó un proceso de reestructuración administrativa con la creación del departamento del Valle del Cauca⁷ (Valencia 2010, 1-20), que favoreció el desarrollo y crecimiento de la región y permitió la proyección de los municipios. Este proceso estuvo caracterizado por una mayor inversión en la educación, en la organización de la hacienda departamental, en el control policiaco y en la formación de un aparato burocrático (Rodríguez 2013, 45-90; Sáenz 2013, 91-140).

A lo anterior, se sumó la mejoría en la economía del país, la cual también se hizo sentir en la región. Desde inicios del siglo XX, en el valle del río Cauca se presentó el crecimiento del capitalismo agrario (Rojas 1985; Santos y Sánchez 2010) y el avance de las dinámicas comerciales que se vieron apoyadas no sólo por el desarrollo de la técnica y tecnología, sino también por una mayor apertura al mercado internacional; situación que en la década de 1920 se vio favorecida por el aumento de la demanda mundial que

7. Decreto 340 de 1910 (16 de abril), por el cual se da cumplimiento a la Ley 65 de 1909 sobre división territorial. *Diario Oficial* n.º 13 969.

dejó la Primera Guerra Mundial (Posada 2015). Por su parte, el crecimiento económico en la región del Valle del Cauca fue potenciado, por la apertura del canal de Panamá en 1914 y la modernización del puerto de Buenaventura, pero también por la construcción del Ferrocarril del Pacífico, la apertura de la vía Cali-Buenaventura, el impulso de la navegación del río Cauca y la construcción de la carretera central.

La descentralización administrativa municipal fue prometida por la constitución de 1886, aspecto que se instrumentalizó en el régimen político y municipal de 1888, acompañado de una fuerte centralización política (Rodríguez 2013, 47-49). Más adelante, en 1913, la Ley 4ª confirmó dicha descentralización, permitiendo a los Concejos Municipales, elegidos por voto popular, formar sus presupuestos de rentas y gastos; organizar las contribuciones e impuestos y su fiscalización con arreglo al sistema tributario nacional; organizar las disposiciones generales sobre la administración pública, policía y empleos públicos; fomentar y arreglar las obras públicas; fomentar los sectores agropecuario, industrial y comercial; fundar los colegios públicos y auxiliar a los particulares; prohibir aquellas prácticas que perjudicaran la moralidad o el desarrollo de la riqueza pública; así como solicitar y gestionar empréstitos para emplearlos exclusivamente en sus mejoras materiales, incluso pignorando sus rentas.⁸

Todo lo anterior creó un contexto altamente dinámico y competitivo para los distintos municipios del recién creado Valle del Cauca, por lo que se buscó proyectar en lo urbano las ideas de progreso, desarrollo y civilización, y la lucha contra el atraso; ideas que tenían cabida desde finales del siglo XIX en las ciudades colombianas y latinoamericanas. Así, la capital del departamento, Cali, se fortaleció en lo económico mediante el establecimiento de una élite comercial y agroindustrial (Almario 2012, 70-93; Valencia 2010, 1-20; Vásquez 2001), la cual por distintos medios —la administración pública, la prensa, la educación, juntas y sociedades, etcétera— intentó imponer un orden que potenciara su posición e imagen a nivel regional y nacional (Almario 2012, 70-93; Rodríguez 2013, 45-90), modernizara la infraestructura urbana y la administración pública y transformara su población (Rodríguez 2012, 209-229; Rodríguez y Sáenz 2018, 59-93; Vásquez 2001).

8. Ley 4ª de 1913 (6 de octubre), sobre régimen político y municipal. *Diario Oficial* n.º 15.012. Recuperado de http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0004_1913.html

El municipio de Palmira, colindante con Cali, siguió el ejemplo con el mejoramiento de la estructura de la administración pública y la proyección de una agroindustria mediante el establecimiento de escuelas científicas de agricultura (Rojas 1985; Santos y Sánchez 2010). La década de 1920 fue de gran importancia para la consolidación de una élite agroindustrial y comercial, con gran presencia extranjera, que dirigió los procesos de progreso en esta ciudad, con fuerte relación con intereses caleños (Benítez 2015).

Buga, más cercana a Tuluá, ciudad que se mantuvo en competencia constante con Cali y a su vez con Tuluá, precisó un proceso de transformación que reclamaba su “hidalguía” colonial y la “pureza de sus tradiciones” como los patrones sobre los cuales se debía acoplar el progreso de la ciudad. En este sentido, se buscó un mejoramiento “a través de obras públicas que involucraban conceptos [...] tales como el ornato y el higienismo, mezclados con elementos tradicionales, como el hispanismo y el aristocratismo” (Cuevas 2016, 197).

En este contexto, Tuluá se posiciona como una ciudad con un crecimiento económico basado en la agricultura y principalmente en la ganadería.⁹ Ahora, si bien existió la explotación cafetera, su impacto nunca fue monopolizador en Tuluá, por lo que junto con este cultivo se mantuvieron principalmente el tabaco, arroz, caña de azúcar, cacao y plátano. Es precisamente la acumulación de capital del sector agropecuario lo que produjo, a partir de la década de 1920, el desarrollo del comercio en Tuluá —vocación que mantiene hasta nuestros días—, caracterizado principalmente por pequeños y medianos comerciantes (Arias 2018, 48-50), y del sector industrial que contaba en 1917 con 45 fábricas¹⁰ que producían gaseosas, cervezas, cigarrillos, chircales, licores, panela y azúcar, de las cuales cuatro funcionaban con

9. Existe una carencia de trabajos historiográficos que expliquen lo económico —y otros asuntos— en Tuluá, desde una perspectiva local. Aun así, algunos indicios se encuentran en las fuentes revisadas —informes, presupuestos, escrituras notariales, prensa, etcétera— y en algunos trabajos monográficos que se hicieron por la época (Martínez 1911; Martínez y Paredes 1946; Potes 1931).

10. La palabra Fábrica se utiliza en el sentido que aparece en la fuente, refiriéndose a aquellas que se encargaban de transformar una materia prima en un producto, y que incluían el uso de maquinarias para su elaboración. En este sentido, incluye tanto a las fábricas modernas como a algunos talleres artesanales y tradicionales.

energía, 28 con tracción animal y 15 con fuerza humana (Zawadzky 1917), y que en la década de 1940 se especializó en fábricas,¹¹ que permitieron el beneficio de la producción agropecuaria (Paredes 1948).

El desarrollo agropecuario, comercial e industrial logró en la década de 1920 un empuje extraordinario gracias a la mejora de la estructura vial de la región. La construcción de la carretera central, que además de que tuvo un gran impacto en la fisionomía urbana al delimitar la parte oriental de la ciudad y favorecer la urbanización del costado oriental del río y la remodelación del puente colgante por uno de hierro,¹² también logró conectar a la ciudad con los circuitos económicos del Valle. Asimismo, el desarrollo de la navegación a vapor del río Cauca, que impulsó la importancia estratégica del paso en el sitio de Riofrío, el cual sirvió como puerto de embarque para las mercancías que se colocaban en ciudades como Cali y Palmira. Y, en 1923, con la inauguración de la Estación del Ferrocarril¹³ se abrió una nueva era del comercio tuluense, aparte de que se configuró un límite físico de la expansión urbana en el extremo occidental de la ciudad, que duraría por varias décadas más. Así, desde finales de 1910 y comienzos de 1920, se pueden observar sociedades de tuluenses, como los Uribe y los Sarmiento, con empresarios de la región, e incluso extranjeros, con el fin de comercializar productos agrícolas,¹⁴ además se evidencian inversiones extranjeras como las de la firma G. Amsinck, el Banco de Londres y América del Sur, entre otros (Arias 2018).

El crecimiento del capital agropecuario unido a una mayor conexión de Tuluá con los mercados regionales, nacionales e internacionales permitió una transformación económica que favoreció el proyecto de ciudad. Para finales de la década de 1910, la ciudad contaba con restaurantes, billares, cantinas, chicherías, cafés, clubes, fábricas de cerveza, jabón, velas, cigarros y cigarrillos, una botica, el teatro variedades,

11. "Informe Pro-Cámara de Comercio", Tuluá, 7 de julio de 1945 (Vallejo 2017, 66-67).

12. "Acta 51", Tuluá, 12 de agosto de 1924, en ACMT, Fondo Actas, caj. 3, libro 19, ff. 3-4.

13. "Discurso Pbro. Alfonso Zawadzky", 10 de agosto de 1923, en Biblioteca Banco de la República Cali (BBRC), Cali-Colombia, *El Relator*, pp. 3, 7-8.

14. "Escritura 237", Tuluá, 7 de enero de 1922; "Escritura 192", Tuluá, 24 de abril de 1924, en ACT, Fondo Notaría Primera, libro 1924, ff. 1-4.

pulperías, una librería, una imprenta y algunas casas de mercado.¹⁵ Mientras que en 1948, la expansión industrial y comercial era significativa, la ciudad amplió su oferta a fábricas de gaseosa, cuatro teatros, tiendas de accesorios para automóviles, almacenes de telas y paños, artículos eléctricos, agencias y representaciones, alquiler de bicicletas, ventas ambulantes, bancos, agencias bancarias, prenderías, casas comerciales, farmacias, heladerías, cabarets, kioskos (sic), cabinets (sic) fotográficos, seis imprentas, ingenios paneleros, agencias automoviliarias, bomba de gasolina, ventas ambulantes de comestibles, trilladoras, ferreterías, frigoríficas (sic), colchonerías, joyerías y relojerías, hotel, casa de salud, cuererías (sic) y pesebreras, entre otros (Paredes 1948, 13-98).

Por su parte, el crecimiento demográfico fue consecuencia de las migraciones de personas de la región, y de la llegada de grupos extranjeros. De este segundo grupo, la influencia fue tal que algunos, como los chinos y los turcos, fueron fuertemente rechazados argumentando que “vienen a ser elementos de ruina moral y material”,¹⁶ mientras que otros, como los judíos y sirio-libaneses,¹⁷ no solamente fueron acogidos sino que aportaron significativamente a la transformación económica del municipio. Esto último, se puede evidenciar en la cantidad de negocios, empresas e industrias, que para las décadas de 1930 y 1940 eran de propiedad de extranjeros.¹⁸

En un contexto como el anterior, las ideas de progreso, desarrollo y civilización circularon constantemente, y fueron utilizadas por las élites de la región como una manera de afianzar su visión de ciudad y de consolidar su posición tanto en lo local como en la región y el país. Esto generó una competencia que fijó un horizonte común entre las ciudades del Valle del Cauca, en el cual el progreso material y moral fueron las bases de las proyecciones de ciudad; sobre este sustrato se vivió el proyecto de transformación urbana de Tuluá.

15. “Acuerdo 7”, Tuluá, 15 de diciembre de 1919, en ACMT, Fondo Acuerdos, caj. 1, libro 5, ff. 1-3.

16. “Acta 5”, Tuluá, 8 de noviembre de 1927, en ACMT, Fondo Actas, caj. 4, libro 24, f. 3.

17. A pesar de existir una clara y estrecha relación con los turcos, en las fuentes, los sirio-libaneses fueron representados como un grupo diferente que gozó de reconocimiento por parte de los locales.

18. Algunos de estos personajes son: Abrahám Askar Sahjlany dueño del Almacén Jerusalén; Moisés Eidelman del Almacén El Día; Manuel Klinger del Almacén La Favorita; Sion R. Tessone del Almacén El Buen Gusto, Luis Lamir del Almacén Palestina; Luis Lewinshon del Bazar Inglaterra; Eolo Faulin del Café Florencia; entre otros (Paredes 1948).

Élites locales, juntas y sociedades

Las élites que se posicionaron en Tuluá desde finales del siglo XIX, provenientes principalmente de Antioquia y el Gran Cauca, tuvieron un papel central en la creación de un proyecto de ciudad progresista. En este sentido, aparecieron diferentes personajes, como los esposos Jesús Sarmiento y María Lora, quienes llegaron provenientes de Buga, y entre 1910 y 1930 participaron e invirtieron en la Junta que construyó el Hospital San Antonio e hicieron varias construcciones modernas entre las que destaca el Teatro Sarmiento. Igualmente los esposos Tomás Uribe Uribe y María Luisa White Uribe, quienes llegaron a finales del XIX desde Antioquia y fueron artífices de buena parte de las obras de transformación de Tuluá en las primeras décadas del siglo: Hospital San Antonio, Parque Boyacá, Junta de Ornato, Plaza de Mercado, entre otros, al tiempo que impulsaron el desarrollo cultural de la ciudad, junto a personajes como Simón Jiménez, José Antonio González Rojas, el Dr. Garter, Gertrudis Potes, entre otros, favoreciendo la creación de una biblioteca pública, la presentación de obras de teatro y zarzuelas, conferencias públicas, entre otras actividades.

Esta visión de Progreso tuvo un impacto en la creación de juntas y sociedades que contaron con la participación de diferentes elementos de la sociedad tuluëña. Así, por ejemplo, en 1909 se creó la Junta de Ornato,¹⁹ la cual representó un importante espacio de interacción en el que participaron los principales miembros de la élite local, con importante representación de médicos, intelectuales y empresarios locales, y en la que se generaron proyectos que buscaron reglamentar el ornato, salubridad e higiene, mediante la imposición de los criterios de embellecimiento, orden y profilaxis. En este sentido, lograron intervenir en la construcción del parque Céspedes, en los planos que darían lugar a la plaza de mercado cubierto, en los lugares en los que debían colocarse las lámparas, en la organización del aseo urbano, entre otros.²⁰

19. "Acuerdo 5", Tuluá, 30 de julio de 1909, en ACMT, Fondo Acuerdos, caj. 1, libro de 1909, ff. 1-3.

20. Biblioteca Nacional de Colombia (BNC), Bogotá-Colombia, *El Municipal*, 25 de abril de 1916, p. 2.

En el mismo sentido, se crearon otras sociedades como el Centro Social²¹ y la Sociedad de Mejoras Públicas, por medio de las cuales se adelantaron obras como el enrejado de los parques Boyacá y Bolívar, el empedrado de las calles adyacentes, la construcción del reloj público, mediante la realización de bazares, rifas y eventos de recolecta. O, la Sociedad San Vicente de Paúl, organización de carácter cristiano, la cual tuvo un apoyo significativo tanto de la Municipalidad como de algunos personajes locales, en favor de construir hogares para los pobres en el sector de “Los Limones”.

La preocupación por mejorar la infraestructura urbana y las vías de comunicación de la región rural con su cabecera se manifestó también en la organización de Juntas con auxilios del tesoro público, pero con mayor fuerza a partir de 1926. La Junta de caminos, la Junta Cucuanista,²² la Junta de la carretera de Frazadas, Junta de la bocatoma de la Acequia Grande, la Junta del Acueducto, la Junta para la construcción del Puente del Papayal, las Juntas de los caminos de Santa Lucía y Barragán, entre otras, son ejemplos de la resonancia que tuvo el proyecto progresista, y de la conexión que existió entre lo privado y lo público.

Sin embargo, la amplia presencia de organizaciones privadas y semipúblicas,²³ también mostró la debilidad del Estado local y su incapacidad de solventar económica y técnicamente el progreso urbano de Tuluá; situación que se transformó de manera ostensible entre 1926 y 1948, cuando la administración municipal empezó a fortalecerse por el incremento de los recursos económicos y humanos, y se distanció de los intereses de algunas juntas y sociedades que habían marcado el progreso urbano de Tuluá hasta ese momento, como fue el caso de la Junta de Ornato en la década de 1920 (Arias, 2018). Esto generó a su vez el establecimiento de una

21. Llamado también “Círculo Potes”, contó con personalidades como: Gertrudis Potes, Germán Cardona Cruz, Julia Restrepo, Alejandro Uribe, Luis Uribe Restrepo, Simón Jiménez Bonilla, Alicia White de Restrepo, Manuel Victoria Rojas, Adán Uribe Restrepo, Federico Restrepo, entre otros. BNC, *La Mosca de Millán*, 28 de abril de 1921, p. 2.

22. Este proyecto, que surgió en la década de 1920, se refiere a la intención de las élites locales de conectar el Valle del Cauca con el Tolima, a través de la región de la Cucuana, ubicada en la zona montañosa de Tuluá, y que en la década de 1940 se transformó en el proyecto Roncesvalles.

23. Se refiere a aquellas que a pesar de que fueron administradas por intereses privados, su financiación fue total o parcialmente realizada con recursos del erario público.

clase social que vivió alrededor de los puestos públicos y la política, y que se caracterizó por una mayor preparación técnica y profesional de sus integrantes; situación que fragmentó la aparente unidad de los intereses de las élites locales. Aun así, el proceso que se vivió entre 1926 y 1948 no excluyó totalmente de su papel rector a las Juntas y Sociedades, y por el contrario la centralización de la Administración Municipal significó una continuidad de las ideas progresistas en la ciudad.

La llegada de la violencia bipartidista a Tuluá a partir de 1948 marcó la transformación de fondo en el proyecto de ciudad que se venía trazando desde las décadas anteriores. Por una parte, por la emigración de buena parte de las élites que habían liderado este proceso, incluyendo los grupos extranjeros, quienes no vieron posibilidades de salvaguardar sus intereses en tal escenario político y social.²⁴ Por otra parte, la inestabilidad económica propició una importante caída en las rentas municipales, que se vio reflejada en la escasa inversión que realizó el municipio en la década de 1950. Y, finalmente, el fuerte proceso de urbanización que se afianzó en la misma década, producto, por lo menos parcialmente, de las inmigraciones que causó la violencia en el campo. Todo esto marcó el fin del proyecto de ciudad progresista en Tuluá.

La urgente necesidad de paliar el atraso

Los ideales de un modelo de ciudad progresista en Tuluá tuvieron sus orígenes en el siglo XIX, pero fue entre 1910 y 1948 que se obtuvieron las condiciones materiales, sociales, culturales y políticas, que le permitieron a las élites locales proyectarlo y afianzarlo. En la perspectiva de este grupo, el atraso que vivía la ciudad, y que impedía su desarrollo, era producto en gran medida de las prácticas “incivilizadas” de sus pobladores, de la carencia de una infraestructura urbana moderna y la desconexión de la cabecera urbana con su sector productivo agrícola. Por ello, dos de las tareas urgentes que se asumieron en Tuluá fueron: la implementación de iniciativas institucionales que promovieran cambios materiales

24. Entre los casos insignia de este proceso aparece el del líder conservador, Julio Caicedo Palau, quien en la década de 1950 se vio obligado a trasladarse a Cali.

y sociales por medio de la creación de juntas y asociaciones, y del manejo de las rentas municipales; y, la mejora de la instrucción de los tulueños alrededor de valores progresistas como: la higiene, el orden, la religiosidad, la caridad, la vida discreta, el trabajo y las buenas maneras.

Remedios institucionales contra el atraso

Los tulueños mostraron gran preocupación por mejorar la infraestructura de la ciudad, conectar la ciudad con la zona agrícola productiva, fortalecer la administración pública y construir planteles educativos. Todo lo cual tuvo respuesta, primero en la organización de juntas y sociedades que buscaban la posibilidad de proyectar a Tuluá, y luego en el fortalecimiento de las estructuras de la administración pública.

La inversión de las rentas muestra el carácter de las preocupaciones que tuvo la municipalidad. En los presupuestos de gastos se puede ver la importancia que tuvo para la municipalidad la construcción de una infraestructura urbana “moderna”, con más de la mitad del dinero proyectado para el periodo estudiado (ver tabla 1). Entre las principales obras que se atendieron se encuentran el acueducto y alcantarillado metálicos, la planta eléctrica, el matadero público, la construcción y mejoramiento de la plaza de mercado cubierto, la pavimentación de las principales calles de la ciudad, la construcción y mantenimiento de vías entre la cabecera urbana y el área productiva agrícola, la edificación de obras para evitar las avenidas del río Tuluá —muros de contención y bocatoma científica—, el enlucimiento de parques y la construcción de puentes.

Tabla 1. Totales de los Departamentos sobre los presupuestos de gastos entre 1910 y 1948²⁵

Departamento	Totales en pesos	%
Obras públicas	2 061 125,91	55.11
Instrucción pública	315 421,40	8.43
Gobierno	281 068,66	7.52
Hacienda	277 636,66	7.42
Beneficencia	260 907,16	6.98
Gastos vigencias anteriores	243 337,90	6.51
Deuda pública	228 175,71	6.10
Justicia	63 183,40	1.69
Policía	6 095,40	0.16
Gastos varios o imprevistos	2 637,23	0.07
Higiene	333	0.01
Culto	177	0.00
Total	3 740 099,43	100.00

Fuente: ACMT, Fondo Acuerdos, cajs. 1, 2 y 3. Presupuestos de Rentas y Gastos. Acuerdos n.º 1, 10 de enero de 1910, ff. 1-6; n.º 1, 1 de enero de 1911, ff. 1-7; n.º 4, 27 de agosto de 1912, ff. 1-5; n.º 10, 12 agosto de 1913, ff. 1-6; n.º 7, 30 de julio de 1916, ff. 1-6; n.º 7, 2 diciembre de 1919, ff. 1-5; n.º 1, 17 de enero de 1921, ff. 1-7; n.º 8, 27 de diciembre de 1921, ff. 1-8; n.º 18, 8 de enero de 1923, ff. 1-5; n.º 21, 8 de enero de 1924, ff. 1-5; n.º 22, 9 de enero de 1924, ff. 1-6; n.º 3, 24 de enero de 1927, ff. 1-6; n.º 2, 10 de enero de 1928, ff. 1-6; n.º 3, 13 de enero de 1929, ff. 1-5; n.º 30, 16 de noviembre de 1929, ff. 1-9; n.º 376, 15 de diciembre de 1930, ff. 1-5; n.º 1, 10 de enero de 1930, ff. 1-7; n.º 3, 13 de enero de 1934, ff. 1-6; n.º 8, 23 de enero de 1935, ff. 1-8; n.º 4, 24 de enero de 1936, ff. 1-9; n.º 39, 14 de diciembre de 1936; n.º 20, 20 de diciembre de 1937, ff. 1-9; n.º 71, 23 de diciembre de 1938, ff. 1-8; n.º 71, 23 de diciembre de 1938, ff. 1-8; n.º 8, 29 de diciembre de 1939; n.º 40, 5 de diciembre de 1940, ff. 1-7; n.º 27, 4 de diciembre de 1942, ff. 1-9; n.º 34, 11 de diciembre de 1943, ff. 1-9; n.º 1, 27 de enero de 1947, ff. 1-10; n.º 1, 10 de enero de 1948, ff. 1-10.

25. Desde el siglo XIX se estableció la práctica de elaborar presupuestos de rentas y gastos que establecían los recursos, con los cuales se pretendía recaudar la municipalidad y la manera como se esperaba invertirlos. Los gastos se agrupaban en departamentos que fueron establecidos y delimitados por las normatividades vigentes. Para el contexto estudiado: Ley 110 de 1912 (23 de noviembre), por la cual se sustituyen el Código Fiscal y las leyes que lo adicionan y reforman. *Diario Oficial* n.º 14.845 a 14.847; Ley 5 de 1918 (26 de julio), sobre Presupuestos Municipales. *Diario Oficial* n.º 16.451. En este sentido, la tabla surge de la sumatoria de cada uno de los departamentos de los presupuestos de gastos en el periodo indicado. Por otra parte, fruto de la Ley 5 de 1918, en los presupuestos de gastos se eliminan algunos departamentos como los de Culto, Policía e Higiene, que se inscriben en el de Beneficencia, y el departamento de gastos varios o imprevistos que es asumido por una partida que se destina en casi todos los departamentos.

En segundo y tercer puesto, se encontraban la inversión en la instrucción pública, la cual se centró en la construcción de locales tanto urbanos como rurales, y en el departamento de Gobierno, que mostró una preocupación por reorganizar la administración pública ampliando considerablemente el personal, de 20 empleados a más de 80, y apostando por una mayor especialización de sus labores. Además, hubo una importante deuda pública e incapacidad para cubrir varios de los gastos presupuestados, precisamente por lo ambicioso del proyecto de ciudad, pero también por la crisis económica internacional que se vivió localmente entre 1930-1934, consecuencia de la recesión mundial y del incremento de las deudas contraídas por el municipio en empréstitos.

Finalmente, entre 1910 y 1948 existió la necesidad de consolidar un aparato de hacienda lo suficientemente eficaz como para poder asumir las responsabilidades económicas del proyecto progresista y, simultáneamente, hubo una importante inversión en los gastos a favor de la consolidación de medidas de policía, higiene, profilaxis y caridad, que se reunieron a partir de 1918 en el departamento de Beneficencia.

Con estas medidas se pretendió, en primer lugar, modificar la infraestructura urbana en relación con la estética y la comodidad, pero también pensando en potenciar su vocación agropecuaria y comercial, al conectar su parte rural montañosa y plana con la cabecera urbana.²⁶ En segundo lugar, se invirtió en planteles educativos, los cuales eran base para imponer los valores progresistas que apuntalaban el proyecto de ciudad. En tercer lugar, se buscó reorganizar las instituciones públicas en términos de eficiencia administrativa tanto en la ejecución y fiscalización de obras, como en la capacidad de captar recursos; aunque en la práctica se mantuvieron algunas de las dificultades —altas deudas, morosidad en los impuestos, retrasos y sobre costos en las obras, entre otros—.

26. Son muchas las vías que se construyeron, mejoraron y repararon en este periodo, pero entre ellas destacaron las que dirigían, en la parte plana, a Papayal, Guavito, Nariño, El Salto, Los Caimos, Aguacalara y Bocas de Tuluá, y en la parte montañosa, a la Ribera, la Colonia, La Marina, el Diamante, La Iberia, San Rafael, Frazzadas, San Marcos, La Floresta, Jicaramata.

La formación del tulueño

El establecimiento de instituciones de educación públicas y privadas en la ciudad representó un elemento central en la tarea de acabar con el atraso, y tuvo como propósito la organización de una educación elemental dirigida a hombres y mujeres de todas las condiciones, con un cubrimiento urbano y rural que se intensificó a medida que avanzó el periodo estudiado. En torno a esto, se buscó que la Municipalidad pudiera financiar, vigilar de cerca la asistencia escolar y los exámenes mediante la creación de juntas públicas municipales.

En Tuluá hubo un interés en el establecimiento de planteles educativos dirigidos por comunidades religiosas, que “implantarán” en sus ciudadanos los valores como la religiosidad, laboriosidad y la caridad. Desde inicios del periodo ya se venían haciendo gestiones para la construcción del Colegio de Niñas Sagrado Corazón de Jesús dirigido por la comunidad de Madres Franciscanas, y más adelante la Escuela San Francisco de Asís.²⁷ De igual manera, en la década de 1930 algunos tulueños se esforzaron por construir en la ciudad el Colegio Salesiano, que además de tener una vocación cristiana también apuntaba a la formación técnica y obrera.

Al mismo tiempo que se consolidaron las “escuelas católicas”, se defendió la existencia de escuelas privadas tradicionales, y en muchos momentos estas fueron subsidiadas por los tesoros municipales. Ejemplo de esto son el Instituto San Luis Gonzaga, fundado en 1905 por Rafael Alzate, y los de Tiberio Román, Federico Alejandro Uribe R., Florentino Emilio Martínez, Rubén Cruz y Pedro Antonio Gardeazábal o el Colegio Femenino del Perpetuo Socorro, la Escuela La Esperanza y la Escuela De María (Martínez y Paredes 1946, 120-121, 129, 313), las cuales en medio de la crisis, concurrieron en algún momento ante el Concejo o la Alcaldía para pedir ayudas, o ante sociedades y juntas particulares.

Entre 1920 y 1940, el interés por la formación agrícola y artesanal ganó importancia en el Municipio. De esta manera, para finales de 1920 se fundó una Escuela

27. La Escuela Caldas, institución pública, fue regentada por los hermanos Maristas entre 1896 y 1903, su corta duración impulsa a la construcción privada, con auxilios municipales, del Colegio Sagrado, desde mediados de la década de 1910 y de la Escuela San Francisco de Asís en la década de 1930.

Experimental Agrícola, que tuvo su inspiración en la escuela que se creó en Palmira para la época, y que buscaba proyectar una formación técnica elemental en temas del sector agropecuario. También, desde finales de 1920 se le dio mayor importancia a la consolidación de la Escuela Nocturna que tenía una inclinación por la formación de los obreros de las pequeñas industrias que empezaban a florecer, en la década de 1930 se crearon la Escuela de artesanos y la Escuela Mercantil, esta última con énfasis en la “enseñanza comercial”, y en la década de 1940 se apuesta a la creación de escuelas obreras.²⁸

La Municipalidad cubrió el tema de la instrucción pública por medio de la construcción de locales para las escuelas urbanas: Escuela Caldas de varones, Escuela Antonia Santos de mujeres y el Colegio Gimnasio del pacífico de hombres. No obstante, la inversión en la construcción y alquiler de locales rurales para las escuelas de hombres, mujeres y las alternadas también fue una prioridad.²⁹ De igual manera, lo fue el control de los exámenes mediante sesiones públicas en las que miembros del Concejo y algunos de la comunidad las aplicaban y premiaban a aquellos estudiantes que se destacaran por su rendimiento.

La escuela superior,³⁰ pese a los grandes avances que se presentaron en relación con la educación en el Municipio, solo se logró consolidar hasta finales de la década de 1920 a través del Colegio Gimnasio del Pacífico en el caso de los hombres y posteriormente con la creación de la escuela superior de niñas. Por esto es común que entre 1910 y 1930, las élites locales y algunos “pobres” financiados con recursos públicos, tendieran a mandar a sus hijos desde muy pequeños a estudiar por fuera de la ciudad, principalmente a ciudades como Buga, Popayán, Bogotá, y en menor proporción, Cali y Medellín. Mientras que para la década de 1940, gracias a las ostensibles mejoras en el servicio educativo, las élites locales tendieron a formar a sus hijos en las escuelas locales.

28. “Acuerdo 5”, Tuluá, 26 de febrero de 1944, en ACMT, Fondo Acuerdos, caj. 3, libro 1944, ff. 1-3.

29. De 13 escuelas rurales con locales alquilados al inicio del periodo, “Presupuesto Municipal”, Tuluá, 30 de enero de 1911, en ACMT, Fondo Acuerdos, caj. 1, libro 1910, f. 3. Se pasa a 27 escuelas rurales con 11 locales propios en 1938, “Acta 41”, Tuluá, 21 de abril de 1938, en ACMT, Fondo Actas, caj. 5, libro 38, ff. 2-3.

30. La escuela constaba de seis años de enseñanza, los dos primeros llamados elementales, los dos siguientes escuelas medias y los últimos años escuela superior (Ramírez y Téllez 2006, 7).

Por su parte, la educación profesional se llevó a cabo por fuera de la ciudad, generándose la tendencia a dirigirse a la Universidad del Cauca en Popayán, la Universidad Libre en Cali, la Universidad Externado en Bogotá, la Universidad Nacional de Colombia - Sede Bogotá, y la Universidad de Antioquia en Medellín, y a partir de la década de 1930, y especialmente en la década de 1940 varios jóvenes de la élite local viajaron principalmente a Estados Unidos, Francia e Inglaterra.³¹ Así, gracias a que muchos de estos jóvenes regresaron a la ciudad o la región, el mundo profesional de Tuluá, que al inicio del periodo contaba con unos cuantos abogados y médicos, amplió su espectro a ingenieros, odontólogos, contadores, veterinarios y pedagogos (Martínez y Paredes 1946; Paredes 1948).

En este contexto, la educación fue vista por las élites locales como un medio para transformar las prácticas “incivilizadas”, de allí que se le prestara gran atención a enseñar a hombres y mujeres, valores como el orden y la higiene, pero también para lograr posicionarse. La educación religiosa sirvió también como vehículo para establecer nociones morales que afianzaran el ideal de sociedad que se buscaba: laboriosidad, religiosidad, caridad, solidaridad, entre otros. Igualmente, se les dio relevancia a saberes prácticos y que apuntaban al fortalecimiento de la vocación agrícola, comercial e industrial que se proponía para alcanzar el desarrollo y progreso económicos, de allí que en las décadas de 1930 y 1940 se fortalecieran las escuelas nocturnas, obreras, agrícolas, y las asignaturas alrededor de estos conocimientos.

Además de lo ya mencionado, se desarrollaron otras estrategias para la educación en favor del progreso de sus habitantes. La formación se encaminó también a escenarios como los actos culturales, las conferencias públicas y la prensa. De lo primero, se observa el interés por potenciar la “cultura” y la formación de un “pueblo culto” por medio del teatro y las zarzuelas. Tanto en lo público como en lo privado se generaron estrategias para el desarrollo de estos eventos, ejemplo de esto se evidencia en la construcción del Teatro Sarmiento por parte de María Lora viuda de don Jesús Sarmiento, del Teatro Variedades de Pedro Lozano y del Teatro Ángel de José María Ángel.³² También las confe-

31. Hay varios ejemplos en las élites locales que estudian en Estados Unidos o Europa desde el siglo XIX, pero estos son excepcionales. Entre ellos Tomás Uribe U. que estudió en Francia, y de José Antonio González que estudió en Estados Unidos.

32. Este último, antes de la adaptación de la casa para sitio de espectáculos de cine y compañías dramáticas, funcionó en un patio grande y acondicionado para el caso (Martínez y Paredes, 1946, 347).

rencias públicas surtieron efecto en la formación tulueña en el sentido que se escogieron temas como la higiene, la historia patria, la salubridad y la cultura general, que fueron presentados en la plaza pública en favor de llegar a la mayor cantidad de habitantes,³³ o las famosas conferencias dictadas por el Dr. Tomás Uribe Uribe en el Teatro Sarmiento.

Finalmente, la prensa local, estuvo centralizada hasta la década de 1930 en las dos únicas imprentas, El Iris de José María Rojas Ruiz, que inició labores en 1910 y la Tipografía Minerva de Marcial Gardeazábal, y que empezó a funcionar en 1923. Este panorama se amplió para finales de la década de 1930 y en la década de 1940, con la aparición de la Editorial Tuluá de propiedad de Pedro Eduardo Lozano, la Tipografía España de Enrique Villegas García, la Tipografía Argos del señor Gonzalo Vergara y la Tipografía Martínez de Miguel Ignacio Martínez.

La prensa fue utilizada constantemente para atacar ciertas prácticas como las bebidas alcohólicas,³⁴ el lavado de ropas en la calle,³⁵ los peligros de la prostitución³⁶ la vagancia infantil³⁷ pero también para “defender los intereses de Tuluá” y “colaborar en el movimiento progresista de la región” al tiempo que se resaltaron valores como la caridad, la religiosidad, la laboriosidad,³⁸ el amor por la “patria chica”³⁹ y el ornato.⁴⁰ Por su parte, en la década de 1940 los debates sobre la dirección que debía llevar la ciudad en términos de prosperidad económica, desarrollo y progreso, fueron constantes.⁴¹ Así, los responsables de dichas publicaciones buscaban apuntalar la formación progresista en favor de una moral binaria, entre lo aceptado y lo cuestionado, y por tanto sujeto a ser conservado o transformado.

En estos términos la formación del tulueño fue un renglón que no pasó desapercibido en relación con el establecimiento de un modelo de ciudad que llevara al

33. BNC, *El Conservador*, 23 de enero de 1918, p. 2.

34. BNC, *La Mosca de Millán*, 25 de febrero de 1925, p. 3.

35. BNC, *El Municipal*, 22 de noviembre de 1924, p. 2.

36. BNC, *La Liberación*, 31 de octubre de 1937, p. 15.

37. BNC, *El Conservador*, 22 de junio de 1918, p. 2.

38. BNC, *El Conservador*, 20 de junio de 1918.

39. BNC, *La Lucha*, 31 enero de 1939, p. 3.

40. BNC, *La Liberación*, 7 de abril de 1945, p. 3.

41. BNC, *La Liberación*, 14 de abril de 1945, pp. 1, 6; *La Lucha*, Tuluá, 7 de septiembre de 1948, pp. 3-4.

progreso y desarrollo económicos. El principal objetivo fue la transformación de las prácticas “incivilizadas” y la formación en valores que facilitaran la proyección de Tuluá como una ciudad progresista. La administración pública tuvo un papel de gran importancia en el direccionamiento de la educación, pero también hubo una importante respuesta por parte de sectores privados, quienes encontraron en esta una manera de proyectar en la ciudad el progreso material y moral.

Emblemas de una ciudad progresista

Hasta el momento se ha demostrado que entre 1910 y 1948 existió en Tuluá un proyecto progresista que tuvo asidero primero en juntas y sociedades particulares y luego en la administración pública, que fue posible gracias a las transformaciones políticas y económicas locales, regionales y nacionales, y que buscó el “progreso material y moral” de la ciudad, por medio de las ideas de civilización y desarrollo. En adelante, se revisan aquellos elementos que se convirtieron en símbolos del progresismo que se buscaba, y que tuvieron mayor o menor impacto tanto en las transformaciones materiales como en las sociales y culturales.

Por ello, se tienen en cuenta aquellos elementos, que, a la luz de los tulueños de la época, representaron signos del progreso en la ciudad y que por tanto fueron ejes rectores de este proyecto. De esta forma, se abordan tres elementos: la construcción de una infraestructura urbana que brindara comodidad; el desarrollo de dispositivos de ornato, higiene y salubridad; y, el gesto de la vida cotidiana.

Una ciudad cómoda

En la representación de Progreso que se manifestó en el periodo estudiado, la idea de comodidad es tal vez uno de los elementos de mayor trascendencia, puesto que dirigió en gran medida la transformación de la infraestructura urbana. Esto se puede ver en el caso de las calles, la provisión del agua y los

adelantos tecnológicos, entre otros, y para lo cual se necesitó de grandes esfuerzos por parte de la administración pública y de algunos intereses particulares.

Así, en los inicios de la década de 1910, la mayoría de las calles de la cabecera urbana se caracterizaron por estar construidas con una mezcla de balastro y arena, o cascajo aplanado⁴² y por el medio de varias de ellas pasaban acequias, mediante un sistema llamado “encamellonamiento”, que básicamente consistía en la construcción de una zanja que transportaba el agua por gravedad,⁴³ para atravesarlas era necesario utilizar pequeños puentes de “calicanto” que se construían en los cruces de vías.⁴⁴

El principal problema con este sistema de calles era la incomodidad que generaban los periodos de lluvia, en los que las acequias se desbordaban “dañando las vías” y haciendo grandes “charcos y barrizales”, lo que las hacía intransitables.⁴⁵ Esta situación, aunada a los temas de estética e higiene, generó una serie de acciones: ampliar el número de calles con empedrados, se taparon o hicieron tapar las acequias que pasaban descubiertas por las calles;⁴⁶ en la década de 1930, el sistema de alcantarillado y acueducto en la cabecera debió ser cubierto por un sistema moderno y separado, al tiempo que para la segunda mitad de esa década y en la década de 1940 se hizo una gran inversión para pavimentar las principales calles.⁴⁷

De igual manera, el tema de la provisión del agua representó siempre una preocupación, que se conectó no solo con la comodidad, sino también con la higiene y la salubridad. El sistema de acueducto, como ya se expuso, consistía principalmente en un conjunto de acequias que cubrían, con mayor o menor éxito, las demandas de la población. Entre las más importantes se encontraban la Acequia

42. “Acta 54”, Tuluá, 30 de junio de 1913, en ACMT, Fondo Actas, caj. 1, libro 1913, ff. 1-2.

43. “Acta 54”, Tuluá, 9 de septiembre de 1924, en ACMT, Fondo Actas, caj. 3, libro 20, f. 2.

44. “Acuerdo 7”, Tuluá, 29 de mayo de 1903, en ACMT, Fondo Acuerdos, caj. 1, libro 1903, ff. 1-2.

45. BNC, *El Municipal*, 20 de diciembre de 1913, p. 7.

46. El sistema utilizado para esto fue el “trabajo personal subsidiado”, que consistió en un impuesto que se pagaba según la clase con dinero o con jornales de trabajo, con el cual se le pagaba un jornal a los presos, quienes por lo general acometieron estas obras hasta mediados de la década de 1920.

47. “Acuerdo 15”, Tuluá, 19 de marzo de 1936, en ACMT, Fondo Acuerdos, caj. 2, libro 13, ff. 1-2; “Acuerdo 5”, Tuluá, 9 de abril de 1943, en ACMT, Fondo Acuerdos, caj. 3, libro 22, f. 2.

Grande que corría por la carrera 2ª, la de la plaza de mercado, la acequia que salía de la Quinta Sajonia hasta la madre vieja del río Tuluá (Arias 2018, 135). Sin embargo, la incomodidad que este sistema presentaba, más allá de los problemas que traía el invierno, están conectados con el tipo de uso que se les daba, pues en ellas también se vertían desperdicios orgánicos e inorgánicos y se lavaba ropa.⁴⁸ Todo esto generó que buena parte de la población no pudiera consumir estas aguas, o que contrajeran enfermedades y se extendieran algunas epidemias, de suerte que el método más efectivo y común fue el de recoger agua en recipientes directamente del río, situación calificada por algunos como “inconcebible incomodidad en una ciudad que se precie en tener progreso”.⁴⁹

Esta preocupación por las aguas generó que a partir de 1925 se empezara a gestionar uno de los proyectos municipales más ambiciosos, y que representó el orgullo de los tulueños, la empresa de acueducto metálico, la cual, en busca de la comodidad, permitió que a partir de 1930 los hogares de la cabecera contaran con una provisión “moderna” de agua potable, que para la década de 1940 logró “una capacidad en los tanques [...] de 1.114.470 litros” (Martínez y Paredes 1946, 318) y que se separara este del servicio de alcantarillado.

Por otra parte, para el periodo se prestó atención en la introducción de diferentes tipos de adelantos tecnológicos, los cuales fueron pensados en favor de la proyección del progreso y la comodidad en la ciudad. Así, por ejemplo, la planta de energía eléctrica que empezó a funcionar para 1924 (Martínez y Paredes 1946, 321), trajo la posibilidad de mejorar el sistema de alumbrado público, que hasta el momento había sido señalado por los tulueños como deficiente,⁵⁰ y con ello la “comodidad y seguridad de las calles”.⁵¹ Situación que siguió siendo una preocupación a medida que creció la ciudad.⁵²

48. BNC, *El Municipal*, 20 de enero de 1927, p. 3.

49. BNC, *La Mosca de Millán*, 27 de abril de 1926, p. 2.

50. BNC, *El Conservador*, 20 de febrero de 1918, p. 13.

51. BNC, *La Mosca de Millán*, 30 de junio de 1924, p. 1.

52. “La Avenida 20 de julio tendrá alumbrado”, Tuluá, 7 de abril de 1945, en BNC, *La Liberación*, p. 3.

Ahora bien, es cierto que, como se ha venido evidenciando, el criterio de la comodidad no fue el único que se impuso en la proyección de la infraestructura urbana en Tuluá, y a menudo sus fronteras fueron borrosas con respecto a lo estético, lo funcional y lo higiénico, pero también este fue constantemente esgrimido como emblema de la imagen de progreso que se deseaba proyectar, al tiempo que fue principio rector de la construcción de una batería material urbana.

Una ciudad “bella, limpia y saludable”

La imagen de progreso que se proyectó en Tuluá, como ya se ha mencionado, tuvo entre sus preocupaciones varios elementos que fueron característicos de la representación de ciudad que impusieron algunos grupos locales, en consonancia con disposiciones departamentales y nacionales. Entre estos elementos emblemáticos, también aparecen los dispositivos del ornato, la higiene y la salubridad, los cuales muestran en las fuentes límites difusos entre sí, pero se encuentran presentes a lo largo de todo el cuerpo documental.

En el periodo estudiado se observa cómo desde una lógica estética se pretendió, por una parte, alejarse de las construcciones pajizas, los andenes sin enlozar, las solares sin encerrar, las calles estrechas y sin andenes, las esquinas rectas, el bareque y el adobe,⁵³ y en cambio, se proponía adelantar construcciones enteajadas, esquinas ochavadas, calles amplias y de medidas estandarizadas, andenes enlozados que no se vieran interrumpidos por ventanales salientes, el uso de letreros luminosos, el ladrillo y el hierro.⁵⁴ Por otra parte, dicha estética llamaba a la limpieza y el orden en sus calles, acequias, parques y construcciones, y por tanto a la planificación de las nuevas urbanizaciones.

La preocupación por proyectar el ornato en la ciudad fue tal que desde muy pronto se intentó institucionalizar y reglamentar este dispositivo. La Junta de Ornato entre 1909 y 1924, y la Sociedad de Mejoras Públicas en adelante, fueron

53. BNC, *La Mosca de Millán*, 20 de enero de 1927, p. 12.

54. “Acuerdo 13”, Tuluá, 25 de mayo de 1929, en ACMT, Fondo Acuerdos, caj. 1, libro 6, ff. 1-3.

ejemplos de la intención de la municipalidad de dirigir el tema de la estética, pero también mostraron las limitaciones de la administración pública para lograr la centralización de este dispositivo y la participación de intereses privados. En este mismo sentido, dada su cercanía a la administración municipal o por simple interés social, se organizaron otros grupos como el Centro Social y la Sociedad Pro-Tuluá, que, sin tener una conexión directa con iniciativas públicas, desarrollaron estrategias que les permitieron participar en el embellecimiento de la ciudad.

Entonces se expidieron gran cantidad de reglamentos que atendían los temas de ornato, tanto en relación con las construcciones particulares como las municipales. Es cierto que estas disposiciones siempre estuvieron enmarcadas en un conjunto de leyes, decretos y ordenanzas, pero en cualquier caso el uso de estas muestras, el carácter de la administración pública y de las élites, y su relación con este principio. Así se utilizaron herramientas como: reglamentos de urbanización y de contratación municipal, la promoción de la construcción progresista en particulares por medio de la exención tributaria, el castigo y persecución de prácticas que “afearan” la ciudad mediante multas, impuestos y acciones policiacas (Arias 2018).

La profusa reglamentación sobre el Ornato en la ciudad empezó a marcar una separación evidente entre algunos intereses privados y los de la administración pública. En este sentido, surgió en 1924 una importante confrontación entre la Junta de Ornato y el Concejo Municipal, que terminó con la renuncia de sus integrantes y una declinación constante de los elegidos para reemplazarlos. Por esta razón, se creó la Sociedad de Mejoras Públicas, con el ánimo de incentivar el interés público por el embellecimiento de la ciudad, aunque en la década de 1930 y 1940 se empeoraron las discusiones alrededor de algunas opiniones técnicas de funcionarios municipales.

Por su parte, la higiene y la salubridad representaron otros de los dispositivos utilizados para construir una proyección progresista de la ciudad. Así se puede ver que en el discurso fue siempre reiterativa la necesidad de organizar un sistema de limpieza y profilaxis, si se quería acabar con el atraso del Municipio,⁵⁵ y la ur-

55. BNC, *El Municipal*, 10 de enero de 1923, p. 3.

gencia de institucionalizar las soluciones de dichos problemas.⁵⁶ En este contexto, se extendió el uso de mecanismos de control social que buscaban mantener las diferencias sociales por medio del enaltecimiento de los valores progresistas y el señalamiento público de las prácticas “antiprogresistas”.

Las acciones son numerosas y variadas: se creó el departamento de policía sanitaria, se atendió al puesto de médico oficial, se crearon juntas temporales para atender a epidemias, se contrataron barrenderos de las calles, se generaron multas en contra de comportamientos “antihigiénicos”, se crearon normatividades para la disposición de basuras, se invirtió en la reubicación del matadero, se construyó un basurero municipal con horno de cremación, se generaron campañas de educación a través de la instrucción primaria —con la cátedra de urbanidad— y de conferencias públicas, se aumentó significativamente el personal municipal que atendía a este ramo —inspector de sanidad, enfermera, médico oficial, policía sanitaria, veterinario, jefe dispensario antivenéreo—, se crearon nuevas oficinas de control —Unidad Sanitaria, Oficina Anti anémica, Dispensario Antivenéreo, Dispensario Antituberculoso— y se generó una gran inversión en obras públicas —matadero público moderno, la empresa de acueducto y alcantarillado, el pabellón de carnes, el pavimento de las calles—.

La salud y la higiene, como dispositivos progresistas, son una preocupación que desborda lo meramente local, pero construyen de manera importante el proyecto de ciudad que se intentaba imponer. Estos fundamentaron el cambio de prácticas cotidianas, influenciaron la manera cómo se construyó la ciudad, formaron parte de los patrones culturales de educación social, representaron elementos de distinción social y cimentaron las bases de la administración pública; aunque, por supuesto en la marcha hubo resistencia social, por lo que la coacción fue su principal vehículo.

56. “Departamento del Valle del Cauca, Informes del Director Departamental Higiene 1925 y 1927”, en Archivo Gobernación del Valle (AGV), Cali-Colombia, Fondo Informes Secretarías, Sección Departamento de Higiene, ff. 10-12.

El gesto en la vida cotidiana

La visión de ciudad que se proyectó en Tuluá no se limitó a la transformación de la batería material y de la administración pública, por el contrario, para alcanzar el “progreso” primero era necesario acabar con el “atraso” de sus pobladores en sus gestos cotidianos. Para ello se recurrió generalmente al uso de códigos binarios excluyentes —civilizado-incivilizado; progresista-atrasado; higiénico-antihigiénico; urbano-rural—, los cuales buscaban señalar y cuestionar aquellos comportamientos que retaban la idea de ciudad que se quería imponer.

Aquellos a los que se acusó de generar atraso en la ciudad fueron los pobres —urbanos y campesinos— y sin educación, quienes no lograban entender la importancia de transformar sus prácticas “incivilizadas”;⁵⁷ Mientras tanto, otras prácticas tradicionales tendían a ser exaltadas, y por tanto eran consideradas parte del orden progresista que se quería imponer. En este sentido, aparece una moral de lo urbano que debía ser llevada, por acuerdo o imposición, a toda la población, si se quería generar desarrollo y adelanto.

El esfuerzo por imponer este orden progresista en lo cotidiano se observa en la lucha contra las bebidas alcohólicas, la vagancia, lo antihigiénico, el desorden, la persecución de la evasión escolar, el juego, las grescas y la prostitución. La vida nocturna representó un riesgo, por ello su control fue una de las preocupaciones centrales, argumentando que estas prácticas atentaban contra el bienestar mismo de la población. De allí que no solo la acción policiaca apareciera en escena para controlar los desmanes, sino que se buscaron medidas “preventivas”, que permitieran el control social mediante la acción del Estado local.

Las estrategias más utilizadas fueron altos impuestos, multas y cárcel para los infractores, pero también se institucionalizaron visitas de inspectores —médicos y policías— a los establecimientos con el fin de tener un conocimiento directo de los servicios que prestaban bares, cantinas, casas de juego, casas de lenocinio y chicherías. En este punto se genera una contradicción, puesto que por un lado estos cobros se crearon con la función moralizante mencionada, y por el otro, la administración pública dependió de estas entradas para su funcionamiento.

57. BNC, *El Conservador*, 25 de abril de 1918, p. 6.

Más aún, si bien es cierto que prácticas como el juego y la bebida fueron perseguidas en ciertos contextos, también en otros, las élites locales apoyaron la creación de clubes y la importación de licores extranjeros como una forma de diferenciación social. Esta contradicción aparece de manera contundente en la siguiente cita: “La beodez es una práctica deleznable que ataca a nuestros campesinos, quienes, por falta de educación, no logran controlar el consumo de la bebida en los términos que llama la vida social”.⁵⁸

Ahora bien, el cuidado de las maneras y las costumbres no fue asunto exclusivo de la administración municipal, por el contrario, desde el inicio del periodo estudiado hubo una resonancia de estos discursos en algunos grupos sociales, quienes por diferentes medios intentaron imponer sus valores en el resto de la población. Así, en un ejercicio de control social, la discriminación y el señalamiento social de las prácticas “anti-progresistas”, estuvieron acompañadas del uso de la prensa y las conferencias, de la creación de juntas y de actos públicos —la misa, las celebraciones patrias, recolectas públicas, etcétera—, como una manera de crear un orden progresista en lo cotidiano.

Conclusiones

La historia urbana ha venido avanzando en el reconocimiento de los procesos que permitieron las transformaciones urbanas de las primeras décadas del siglo XX en las ciudades latinoamericanas y colombianas. En este sentido, los análisis generales y estructurales de estos procesos se han visto fortalecidos por las lecturas de los estudios de casos de las principales ciudades, pero aún persiste un vacío importante en el conocimiento de aquellas ciudades, que sin ser principales, también vivieron procesos de transformación. Es entonces necesario abordar estudios que permitan poner en contexto estos fenómenos, mediante el estudio de las ciudades pequeñas y de las aldeas.

58. BNC, *La Mosca de Millán*, 23 de enero de 1927, p. 3.

La situación de Tuluá no fue un caso único, ni aislado, ni tampoco fue resultado de un proceso repentino, sino que por el contrario fue consecuencia de un contexto social, cultural y político que se venía gestando desde antes del periodo estudiado, y que se vio fortalecido por el crecimiento económico y la estabilidad política de la región y el país. De cualquier forma, esta coyuntura fue aprovechada por las élites locales para hacer realidad un proyecto de ciudad, en el que se buscaron transformaciones económicas, materiales, sociales y culturales que se mantuvieran en el tiempo.

El proceso que se analizó en este artículo revisó de manera general las ideas de desarrollo, progreso y civilización que fueron recurrentes en el discurso del período estudiado, y que tomaron forma en un proyecto que se preocupó por la institucionalización de remedios que “paliaran el atraso” de la ciudad, y que al mismo tiempo tuvo una correspondencia dialógica en algunos sectores de la población en juntas, asociaciones e intereses particulares. De allí que los límites del proyecto rebasaran la simple mejora material e intentaran adentrarse en acciones que procuraron la transformación de las “prácticas incivilizadas”, mediante la imposición de un “orden progresista”, que si bien no fue construido por las élites locales, si fue utilizado y adaptado por estas como un medio de control social que tenía un doble rasero; al tiempo que se buscó generalizar las ideas de civilización, progreso y desarrollo en la sociedad tulueña, se afianzó la diferenciación social en términos de estatus y buenas costumbres.

Es claro que la transformación de la batería material urbana jugó un papel fundamental en la proyección progresista de la ciudad, no solo en las obras públicas, sino que incluso algunos particulares buscaron ganar estatus social mediante “construcciones modernas”. Sin embargo, más allá de la transformación de la infraestructura urbana que percibieron los tulueños, sobresale la existencia e imposición de ideas que se basaron en la necesidad de resaltar y proyectar, tanto en lo local como en lo regional, las condiciones progresistas de Tuluá como requisito para el reconocimiento del éxito en lo urbano.

Finalmente, este artículo se abordó desde el análisis de la existencia y construcción de un proyecto progresista de ciudad en Tuluá, y dejó pendiente diferentes elementos que ayudarán a entender con mayor claridad este proceso. Entre estos,

la construcción de redes sociales, familiares, económicas y políticas que tejieron las élites locales en la región y el país, y la manera como estas permitieron la circulación de ideas e intereses. De igual manera, es necesario entender la manera cómo se llevó a cabo el tránsito entre el proyecto de ciudad dirigido por las juntas y sociedades, así como la centralización de este en manos de la Administración Pública Municipal, que ocurrió para el caso de Tuluá en la década de 1920 y que deja preguntas sobre las continuidades del proyecto de ciudad progresista, así como el aumento de la escala y ritmo del proyecto de ciudad en Tuluá.

Referencias

Almario García, Óscar. 2012. “Cali y el Valle del Cauca: Configuración moderna y reconfiguración contemporánea de la región y la ciudad-región”. En *Historia de Cali Siglo XX. T. II Política*, compilado por Gilberto Loaiza, 70-93. Cali: Universidad del Valle.

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

Archivo del Concejo Municipal de Tuluá (ACMT), Tuluá-Colombia. Fondos Actas y Acuerdos.

Archivo Central de Tuluá (ACT), Tuluá-Colombia. Fondo Notaría Primera.

Archivo Gobernación del Valle (AGV), Cali-Colombia. Informes del Director Departamental Higiene, 1925 y 1927.

Arias Solarte, Juan Pablo. 2018. “Tuluá, una ciudad progresista: una revisión al proyecto de ciudad del Concejo Municipal de Tuluá entre 1920 y 1929”. Tesis de maestría, Universidad del Valle, Colombia.

Batero Portilla, Julieth. 2016. “Las cifras del progreso. El departamento del Valle del Cauca según el Boletín Estadístico de 1917”. *Revista Historia y Espacio* 12 (47): 67-94. <http://bibliotecadigital.univalle.edu.co/handle/10893/11674>

Benítez Hernández, Diego. 2015. “Desarrollo agroindustrial y equipamiento institucional: una mirada cuantitativa a los Acuerdos del Concejo Municipal de Palmira, 1922-1929”. Tesis de maestría, Universidad del Valle, Colombia.

Biblioteca Banco de la República Cali (BBRC), Cali-Colombia. Prensa *El Relator*.

Biblioteca Nacional de Colombia (BNC), Bogotá-Colombia. *El Conservador*, *El Municipal*; *La Liberación*; *La Lucha*; *La Mosca de Millán*.

Cuevas, Héctor. 2016. “Visiones y representaciones sobre la transformación urbana de Buga (Colombia), 1900-1937”. *HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local* 8 (16): 193-227. <https://doi.org/10.15446/historelo.v8n16.52183>

Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). 1951. *Censo 1951*. http://biblioteca.dane.gov.co/media/libros/LB_813_1951_V_2.PDF

Guarín Martínez, Óscar. 2011. “Alcohol y drogas bajo la Hegemonía Conservadora”. En *Historia de la vida privada en Colombia. T. II*, compilado por Jaime Humberto Borja y Pablo Rodríguez Jiménez, 47-65. Bogotá: Taurus.

Kingman, Eduardo. 2008. *La ciudad y los otros Quito 1860-1940. Higienismo, ornato y policía*. Quito: FLACSO.

Martínez, Guillermo, y Joaquín Paredes. 1946. *Tuluá: historia y geografía*. Cali: Imprenta Departamental.

Martínez Núñez, Guillermo. 1911. *Monografía de Tuluá*. Cali: Carvajal & Cía.

Melo, Jorge Orlando. 1990. “Algunas consideraciones globales sobre ‘modernidad’ y ‘modernización’ en el caso colombiano”. *Análisis Político* 10: 22-36. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/anpol/article/view/74299>

Paredes, Joaquín. 1948. *Tuluá, Guía manual ilustrada*. Cali: Tip. España.

Pedraza Gómez, Zandra. 2011. “La educación del cuerpo y la vida privada”. En *Historia de la vida privada en Colombia. T. II*, compilado por Jaime Humberto Borja y Pablo Rodríguez Jiménez, 115-148. Bogotá: Taurus.

Posada Carbó, Eduardo, coord. 2015. Colombia. *La apertura al mundo. T. 3, 1880-1930*. Madrid: Fundación Mapre, Taurus.

Potes Palau, Miguel Ángel. 1931. *Ciudad de Tuluá. Publicación N.º 5 de “El Municipio”*. Cali: Imprenta Departamental.

Ramírez G., María Teresa, y Juana Patricia Téllez. 2006. *La educación primaria y secundaria en Colombia en el siglo XX*. Banco de la República. Recuperado de <http://www.banrep.gov.co/docum/ftp/borra379.pdf>

Rodríguez Caporalli, Enrique. 2012. “Modernización y construcción de lo público en Cali: las relaciones entre la Junta de Ornato y el Concejo Municipal”. En *Desafíos para la democracia y la ciudadanía*, compilado por Rafael Silva Vega, Juan Pablo Milanese, Vladimir Rouvinski, 209-229. Cali: Universidad ICESI.

Rodríguez Caporalli, Enrique. 2013. “La burocratización incipiente: la administración pública de Cali entre 1910 y 1940”. En *Formas de modernización regional en el suroccidente colombiano*, 45-90. Cali: Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, Universidad ICESI.

Rodríguez Caporalli, Enrique, y José Darío Sáenz. 2018. “Cali es un garaje con obispo: transición, modernidad e instituciones. Cali 1910-1937”. En *Poder y Ciudad en Cali. Hacia la construcción de un orden urbano 1910-1950*, editado por Enrique Rodríguez Caporalli y Antonio José Echeverry Pérez, 59-93. Cali: Universidad del Valle, Universidad ICESI.

Rojas, José María. 1985. “Sobre el papel de los empresarios en la formación del sector azucarero”. *Boletín socioeconómico* 14/15:7-33. <http://bibliotecadigital.univalle.edu.co:8080/bitstream/10893/5402/1/Sobre%20el%20papel%20de%20los%20empresarios%20en%20la%20formacion%20del%20sector%20azucarero.pdf>

Romero, José Luis. 1999. *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia.

Sáenz, José Darío. 2013. “La formación de la burocracia en el Valle del Cauca entre 1910 y 1950”. En *Formas de modernización regional en el suroccidente colombiano*, 91-140. Cali: Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, Universidad ICESI.

Santos Delgado, Adriana, y Hugues Sánchez Mejía. 2010. *La irrupción del capitalismo agrario en el Valle del Cauca. Políticas estatales, trabajo y tecnología 1900-1950*. Cali: Programa Editorial Universidad del Valle.

Sarlo, Beatriz. 1999. *Una modernidad periférica*. Buenos Aires: Nueva Visión.

Ternavasio, Marcela. 1991. “Municipio y política, un vínculo histórico conflictivo”. Tesis de maestría, FLACSO, Argentina.

Teruel, Ana. 2010. *Problemas nacionales en escalas locales. Instituciones, actores y prácticas de la modernidad en Jujuy*. Rosario: Prohistoria Ediciones.

Valencia Daza, Galia Irina. 2010. “La configuración del departamento del valle: 1904-1910”. *Historia y Espacio* 6 (34): 1-20. <https://doi.org/10.25100/hye.v6i34.1738>

Vallejo, Juan Guillermo. 2017. “Luis Uribe Restrepo. Creador de capital social”. En *Tuluá y el centro del Valle: una historia por contar*, n.º 58, 60-72. Tuluá: Centro de Historia de Tuluá.

Vásquez Benítez, Édgar. 2001. *Historia de Cali en el siglo 20: sociedad, economía, cultura y espacio*. Cali: Nueva Biblioteca Pedagógica, Programa Editorial Universidad del Valle.

Zambrano, Fabio, y Olivier Bernard. 1993. *Ciudad y territorio. El proceso de poblamiento en Colombia*. Bogotá: Tercer Mundo.

Zawadzky, Roberto. 1917. *Boletín Estadístico del Valle del Cauca. Vol. I*. Cali: Imprenta del Pacífico.