

# Historia Y MEMORIA

ISSN: 2027-5137

Julio-Diciembre Año 2012 - Tunja, Colombia

**Pasto y sus intentos modernizadores en el  
período de la República Liberal 1930-1946**

**María Teresa Álvarez Hoyos**  
**Páginas: 201 - 223**



# Pasto y sus intentos modernizadores en el período de la República Liberal (1930-1946)\*

María Teresa Álvarez Hoyos<sup>1</sup>  
*Universidad de Nariño-Colombia*

Recepción: 27/07/2012  
Evaluación: 01/08/2012  
Aprobación: 01/11/2012  
Artículo de Reflexión.

## Resumen

Este escrito analiza dos aspectos de la historia de Pasto relacionados con los intentos por modernizar el entorno urbano y la comunicación e integración con el resto del país y el extranjero. El imaginario social centrado en el progreso, impulsado por el equipo liberal en el gobierno, logró movilizar a los habitantes de la región en torno a dos objetivos, la movilidad a través de la instalación del ferrocarril de Nariño y la mejora de las condiciones de vida urbana, con motivo de la celebración del Centenario de la ciudad.

**Palabras clave:** Pasto, modernización, progreso, ferrocarril, urbanismo, prensa, República Liberal, Guerra con el Perú.

---

\* Este artículo presenta un aspecto de los resultados de la investigación denominada “Imaginaris de nación y construcción de la memoria regional en las publicaciones periódicas del sur de Colombia. Pasto, 1930-1954”.

<sup>1</sup> Doctora en Ciencias de la Educación, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia-Rudecolombia. Integrante del grupo de investigación Cultura y Región Clasificación C Colciencias. Líneas de investigación: Historia regional y procesos de formación de nación; Historia de la cultura. [mariatealvarez@gmail.com](mailto:mariatealvarez@gmail.com), [marialvarez540@hotmail.com](mailto:marialvarez540@hotmail.com).

## Pasto and modernizing attempts in the period of the Liberal Republic (1930-1946)

### Abstract

This paper discusses two aspects of the history of related Pasto attempts to modernize the urban environment and the communication and integration with the rest of the country and abroad. The social imaginary focused on progress, driven by liberal team in government, managed to mobilize the people of the region around two objectives, mobility through the installation of railway Nariño and improved living conditions urban, to celebrate the centennial of the city.

**Keywords:** Pasto, modernization, progress, rail, urban planning, press, Liberal Republic, War with Peru.

### 1. Introducción

Este artículo presenta un aspecto de los resultados de la investigación denominada “Imaginario de nación y construcción de la memoria regional en las publicaciones periódicas del sur de Colombia. Pasto, 1930-1954”, dirigida a analizar cómo se representó y fomentó la identidad regional en los relatos publicados en la prensa y las revistas de la localidad. Los medios de comunicación documentaron y formaron memoria sobre la historia de la región, y a través de sus relatos se pusieron de manifiesto los imaginarios que impregnaron los discursos y significaciones que primaron en la vida de los pobladores de esta zona.

Desde una perspectiva interpretativa, este trabajo enfatiza en un imaginario social centrado en el progreso y representado en la movilidad y el urbanismo, como dos ejes que impulsaron importantes cambios que influyeron en la vida cotidiana de los habitantes. A partir del enfoque de la historia social y de la cultura, el análisis de las publicaciones permitió identificar los hechos más relevantes del período, al tiempo que se

logró conocer en detalle los aspectos que movilizaron a los habitantes de la región, tanto en la búsqueda de comunicación e integración con el resto del país y el extranjero como en la modernización de las condiciones de vida urbana.

Aunque Pasto había vivido en la primera década del siglo un importante impulso modernizador, gracias al esfuerzo de la generación que creó el Departamento de Nariño, las tendencias conservatizantes de la población y el papel del clero habían sofocado varias de las empresas iniciadas por aquel grupo generacional. A partir de 1930, la ciudad experimentó las transformaciones impulsadas por la República Liberal, entre las cuales se destaca el esfuerzo por “integrar en una sociedad nacional y bajo un ángulo moderno a las grandes mayorías de la sociedad”<sup>2</sup>, y la implantación de una política cultural de masas en la que se ubican las campañas por la educación popular y la higienización.

La literatura, el periodismo y las crónicas de viaje – cultivados mediante el ensayo, la narrativa y la poesía – constituyeron tres elementos importantes en el catálogo de fuentes de la historia cultural utilizados en la investigación. Para este artículo se tomaron aquellos textos que reflejan más claramente el énfasis asignado a los dos ejes mencionados, la movilidad y el urbanismo y sus formas de representación.

## 2. Pasto en los años treinta

Los años treinta fueron especialmente ricos en eventos que favorecieron los procesos de inclusión de aquellos grupos que no habían gozado de participación en distintas esferas de la cultura y los derechos ciudadanos. El nuevo orden que introdujo la República Liberal desde 1930, después de cincuenta años de hegemonía conservadora, fue calando en el tejido social de la ciudad y la región y contribuyó a construir imaginarios relacionados con el progreso, el acceso a la

<sup>2</sup> Renán Silva, *República Liberal, intelectuales y cultura popular* (Medellín: La Carreta Editores E.U., 2005), 31.

ciudadanía y las transformaciones urbanas de una ciudad propiamente moderna. Tanto Enrique Olaya como Alfonso López deseaban romper con el autoritarismo centralizador que se había instalado desde 1886, introduciendo formas de actuar propias de un Estado laico y moderno.

Rubén Sierra, al referirse a la República Liberal, expresaba que ningún otro período de la historia colombiana del siglo XX mostró tal volumen de realizaciones en todos los campos correspondientes a la acción del estado; en solo dieciséis años logró dejar una huella profunda en la vida política, social y cultural del país, representada en una reforma constitucional que permitió adaptar la Carta de 1886 a los tiempos modernos, una reforma educativa que dotó al país de un nuevo tipo de universidad, un nuevo tipo de escuela y una concepción global y orgánica de la cultura, unos códigos que inauguraron nuevas relaciones entre patronos y trabajadores y unas formas de entendimiento entre la iglesia católica y el Estado, que buscaban propiciar una sociedad cuyos ciudadanos obraran con criterios autónomos y con mayor responsabilidad en sus actuaciones.<sup>3</sup>

La Gran Depresión empezó a sentirse en Colombia desde 1928 con síntomas tales como la salida del capital externo, la caída de los precios internacionales del café y el desplome de las reservas internacionales. Sin embargo, fue entre 1930 y 1932 cuando la crisis mundial golpeó más gravemente a Colombia, afectando al sector de obras públicas, lo que significó el despido de miles de obreros, que debieron regresar a la agricultura o vagar por el campo en busca de empleo.<sup>4</sup>

El 13 de marzo de 1930, el periódico *El Derecho* registraba en su nota editorial, que más de cuatrocientos obreros de la ciudad de Pasto habían presentado un memorial a la Asamblea Departamental solicitando trabajo.

<sup>3</sup> Rubén Sierra Mejía (ed.), *República Liberal: sociedad y cultura* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2009), 11

<sup>4</sup> James Henderson, *La modernización en Colombia. Los años de Laureano Gómez, 1889-1965* (Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, 2006), 254-255.

Es quizás la primera vez que la clase trabajadora de Nariño hace personería para reclamar ante una Entidad pública la efectividad de un derecho (...) La absorción que nuestras obras públicas hicieron de gran parte de nuestros obreros, dedicados antes a la explotación de la tierra y al empuje de nuestras industrias nativas, ha venido después de su suspensión a provocar uno de los problemas más graves. Todo el tiempo que nos ocupamos de las obras nacionales y en la inversión de los empréstitos, constituye una época de dolorosa ofuscación que lleva envuelta el abandono de una vida efectiva. Ahora se suspendió el trabajo en las obras seguidas con fondos nacionales y faltan esos dineros para dar ocupación a millares de brazos separados de la agricultura y las demás industrias.<sup>5</sup>

La carestía de la vida se acentuaba cada vez más, y en Nariño se sentía especialmente debido a la “falta casi absoluta del medio circulante”. La prensa clamaba por la iniciación de una cruzada económica que diera

[...] un nuevo rumbo a nuestra rudimentaria economía (...) Es necesario atender al encarrilamiento de las clases trabajadoras, inculcarles el espíritu de asociación, por medio de los Sindicatos de Obreros y las asociaciones cooperativas de producción y consumo, cuyos buenos resultados son universalmente conocidos.<sup>6</sup>

Esta recomendación se encontrará con especial énfasis en el informe que rindió Jorge Zalamea sobre el Departamento de Nariño, a raíz de su visita dentro del programa de la Comisión de Cultura Aldeana del Ministerio de Educación en 1935. La crisis no se prolongó más allá de 1932 y, en su mensaje económico, Olaya reportaba que “el sistema bancario era sólido, las exportaciones habían retomado un ritmo normal, la tasa de desempleo había disminuido, la cosecha de café era excelente y las nuevas entidades nacionales de crédito

<sup>5</sup> “Nota Editorial”, *EL Derecho*, Pasto, 13 de marzo, 1930, 1.

<sup>6</sup> *El Derecho*, Pasto, 13 de marzo, 1930,3.

ofrecían nuevos préstamos”.<sup>7</sup> Sin embargo, el elemento que más contribuyó al éxito de este conjunto de medidas fue el conflicto colombo-peruano, que obligó al gobierno a lanzar un “empréstito patriótico” de diez millones de pesos y a financiar un amplio programa de obras públicas para la reactivación de la economía.

### 3. La guerra con el Perú

Los antecedentes cercanos de la guerra con el Perú se encuentran en el acuerdo Suárez-Muñoz Vernaza firmado en 1916 entre Colombia y Ecuador, por el cual Colombia se convirtió en dueña, no solo de Caquetá y Putumayo, sino de una franja paralela al sur del Putumayo. La intención del Ecuador al firmar este acuerdo con Colombia era neutralizar al Perú, sin embargo,

[...] cuando años más tarde se conoció en Ecuador que con base en el convenio de 1916 Colombia había zanjado su diferencia con el Perú, enemigo jurado del Ecuador, Muñoz Vernaza endureció sus afirmaciones: El Tratado de 1916 fue bueno: lo único que ha faltado es (...) la lealtad del gobierno de Colombia.<sup>8</sup>

Gracias al tratado de 1916, en 1922, Perú y Colombia firmaron un acuerdo por el cual Colombia cedía la franja al sur del Putumayo y el río Putumayo sería el lindero colombo-peruano. Para el Ecuador, el tratado Lozano-Salomón, firmado entre Fabio Lozano Torrijos y el presidente Leguía del Perú, amenazaba su seguridad y lo forzaba a aceptar como nuevo vecino a un enemigo. Mediante dicho tratado, Colombia ganó el trapecio amazónico y con ello el acceso al río Amazonas, y cedió el triángulo de Sucumbíos. Su ratificación por el congreso colombiano se efectuó en 1925 y por el Perú en 1927. Superadas las formalidades, en 1928

<sup>7</sup> James Henderson, *La modernización en Colombia...*258.

<sup>8</sup> A. Muñoz Vernaza, *Exposición sobre el tratado de límites de 1916 entre el Ecuador y Colombia* (Quito: Talleres Gráficos de El Comercio, 1928), 14, citado en Alberto Donadio, *La guerra con el Perú* (Medellín: Hombre Nuevo Editores, 2ª. ed., 2002), 56-57.



Colombia organizó la administración de los territorios, objeto del tratado, y creó la Intendencia del Amazonas con capital Leticia<sup>9</sup>, y consideró que quedaba asegurada la soberanía.<sup>10</sup>

En forma inesperada, el 1 de septiembre de 1932 a las 5 y 40 de la mañana, un grupo de civiles peruanos comandados por Oscar Ordóñez Benavides, se tomaron a Leticia. En Colombia, el patriotismo se volvió un sentimiento colectivo y, frente a la lesión infringida a la soberanía nacional, comenzó la movilización de amplios sectores. Laureano Gómez, jefe de la oposición, pronunció la famosa frase: “Paz, paz, paz en lo interior. Guerra, guerra, guerra en la frontera contra el enemigo felón”.<sup>11</sup> Los conflictos internos, resultado de la violencia entre liberales y conservadores, se apaciguaron y

<sup>9</sup> Razón histórica del nombre de Leticia: “El puerto de Leticia, situado en la margen izquierda del río Amazonas, a cuatro millas apenas de la frontera brasileña, y a 290 millas de Iquitos, fue fundado el 25 de abril de 1876 por el capitán Benigno Bustamante, gobernador del distrito de Loreto, con el nombre de San Antonio. Una leyenda amorosa envuelve el nombre de Leticia, adoptado hasta la actualidad en vez del histórico San Antonio que tuvo en su origen. El caso es el siguiente: El mencionado año 1876 vivía en Iquitos una familia británica cuyo vástago querido, la señorita Leticia Smith, supo derramar sus encantos físicos y morales en el corazón del ingeniero Manuel Charon. Bien pronto se entendieron los dos jóvenes y Charon se comprometió con ella en matrimonio; pero triunfó, a poco, el paisanaje y quizás las simpatías raciales, lo cierto es que la beldad se casó con Mr. Alejandro B. Johnson, vicecónsul inglés en Iquitos. Charon decepcionado al principio, no olvidó, sin embargo, la memoria de la señorita Smith. Radicado en el naciente caserío San Antonio, como fundador y uno de sus primeros colonizadores, lo cambió sin mayores requisitos oficinescos con el nombre de la mujer que amó tanto. Los pobladores conocieron desde entonces al caserío con el nombre de Leticia; y así continuó llamándose hasta ahora”. En: *Ilustración Nariñense*: No. 48 (febrero 1933).

<sup>10</sup> Los colombianos fueron los primeros caucheros del Putumayo, como lo reconoció Julio César Arana, al ser llamado como testigo en abril de 1913, ante el gobierno inglés, por las atrocidades que se cometían con los indígenas huitotos. Rafael Reyes (presidente de Colombia entre 1904 y 1909) y sus hermanos, en 1874 iniciaron la explotación de la quina, hasta cuando se bajó el precio en el mercado, momento en el que se sustituyó por el caucho que ofrecía una posibilidad de enriquecimiento fácil y a corto plazo. Hacia 1890, los hermanos Reyes en compañía del pastuso Benjamín Larrañaga tuvieron en la región de la Concepción la estación cauchera y agrícola de mayor renombre. Fueron también los primeros colonizadores del río e inauguraron un servicio de navegación con vapores en el río Putumayo en 1875. Lydia Inés Muñoz, *¡Todo por la patria! El conflicto colombo-peruano y Clara E. Narváez, el Cabo Pedro* (Pasto: Fondo Mixto de Cultura de Nariño, 2006), 40.

<sup>11</sup> *El Tiempo*, Bogotá, 18 de septiembre, 1932, 9, citado por Alberto Donadio, *La guerra con el Perú*, 167.



ciudadanos de Bogotá, Pasto, Cartagena, Ipiales, Túquerres y Ancuya organizaron marchas contra la invasión peruana.

La movilización incluyó donaciones en joyas, dinero, reses y mulas y, gracias al entusiasmo popular hacia el presidente y en pro de la causa patriótica, se logró recaudar mediante bonos el empréstito de diez millones de pesos solicitado por el gobierno. Los casados y viudos, por su parte, donaron las argollas matrimoniales, las cuales serían remplazadas por otras de plata con la leyenda “Pro Patria”. Esta iniciativa, que también fue acogida por el presidente Olaya y su esposa con la donación de sus propias argollas, logró recaudar alhajas de oro que pesaron cuatrocientos kilos.

Las campañas emprendidas a través de la radio, la prensa, carteles y circulares dirigidas a la población y autoridades regionales, contribuyeron a exaltar el fervor patriótico y a crear imaginarios sociales centrados en el patriotismo y la defensa del territorio. El himno nacional, que prácticamente era desconocido, se difundió ampliamente y generó en los habitantes el valor simbólico de unidad nacional. Este aspecto fue particularmente sensible en Pasto y Nariño, dado su tradicional sentimiento de “desencaje” con el resto del país y sus dificultades para insertarse en el proyecto de nación, por lo demás ampliamente excluyente.

A las ocho de la noche en esta ciudad, se inició un desfile de cinco mil personas, mas o menos, que recorrió las principales calles de Pasto, cantando el himno nacional cuyas notas se habían convertido en los arpegios de un himno de guerra. La gobernación del departamento recibe continuamente informes de Bogotá sobre distintos detalles de la campaña; y todos los radios de la ciudad están funcionando para recibir noticias que son comunicadas al público que ansioso espera en las calles y plazas públicas.<sup>12</sup>

En marzo de 1933, la Asamblea Departamental resolvió destinar la suma de treinta mil pesos para la compra de un avión que,

<sup>12</sup> “Nariño está conmovido ante el anuncio de la guerra”, *El Derecho*, Pasto, 16 de febrero, 1933, 3.



Imagen 1. *La Guerra con el Perú*

Fuente: Archivo fotográfico Banco de la República. Pasto

[...] con el nombre de este departamento debe ingresar a la flota aérea que hará la defensa de nuestras fronteras amazónicas. Con esta disposición, los voceros de los pueblos del sur no hacen sino continuar la línea trazada desde la iniciación de este conflicto para contribuir con nuestros haberes al sostenimiento de la santa campaña de reivindicar un pedazo de territorio colombiano usurpado a golpes de audacia por bandoleros nocturnos.<sup>13</sup>

El conflicto finalizó con la intervención de la Liga de Naciones, dado su carácter internacional, y por el armisticio pactado entre Alfonso López y el nuevo presidente peruano, Oscar Raimundo Benavides, el 25 de mayo de 1933. Mediante este acuerdo se acataban las recomendaciones de la Liga respecto a la evacuación de Leticia y la sustitución de las fuerzas peruanas por colombianas.

Para el Departamento de Nariño, el conflicto colombo-peruano fue la ocasión de romper con el aislamiento en que

<sup>13</sup> “El avión Nariño”, *El Derecho*, Pasto, 22 de marzo, 1933, 3.

había vivido y parecía que iba a darle el impulso de ponerlo en contacto con el resto de Colombia. La apertura a marchas forzadas de la carretera entre Popayán y Pasto era un indicio de que por fin el Estado había considerado estas regiones como parte importante del territorio colombiano.

#### 4. Por los rieles corre la ilusión de la comarca

La élite dirigente regional de comienzos del siglo XX, empeñó todos sus esfuerzos en la construcción de un “camino de ruedas”, en la vía que lleva del centro del Departamento a Tumaco, denominada Camino del Sur, y del ferrocarril que uniría a Tumaco con Pasto.<sup>14</sup> Consideraba que la “movilidad” era lo que demandaba el momento, y la mayor necesidad de la región era la apertura de un camino de ruedas que permitiera introducir maquinaria adecuada para hacer prosperar la agricultura y la industria. La facultad de matemáticas e ingeniería y las clases de comercio de la Universidad de Nariño serían el soporte científico-técnico para estas iniciativas. El apoyo económico lo suministraría un establecimiento bancario, para lo cual se estableció el Banco del Sur, desde el mes de febrero de 1907, con un capital de \$500.000.

En 1925 se emprendió la construcción del primer tramo del ferrocarril —El Diviso-Tumaco—, con dinero de la indemnización pagada por legalizar el “asunto Panamá”. Este trayecto acaparaba la atención de los habitantes del sur, pues se esperaba que esta vía rápida y expedita hacia el Pacífico activara el desarrollo de la región, al tiempo que se aprovecharía la apertura del Canal de Panamá para intensificar el movimiento comercial en el puerto de Tumaco.

El ferrocarril se convirtió en la máxima ilusión de la comarca:

<sup>14</sup> La apertura de un camino entre Pasto y Mocoa también figuraba entre las prioridades expresadas por el Gobierno Nacional y Departamental. El ingeniero Miguel Triana fue encargado “de manera especial de abrir, en el término de dos años y con el auxilio hasta de dos mil trabajadores, un camino de herradura que parta de esta ciudad y llegue hasta el puerto de “La Sofía”. “El Caquetá”, *El Renacimiento*, Pasto, 18 de octubre, 1905, 150.

Cada uno de sus habitantes lo veía como una estrella en su particular horizonte, y creaba su propia escena para el día en que por fin corrieran sobre el suelo anhelante las ruedas de la hermosa ilusión. Con varios días de fiesta se celebró la sanción de la Ley 62. Hubo bailes populares y de sociedad, corridas de toros en el barrio de San Andrés de la ciudad capital (...) y los poetas le hicieron versos al ferrocarril. Además apareció la primera edición de un semanario bautizado con el nombre de “Ferrocarril de Nariño”.<sup>15</sup>



Imagen 2. *El Ferrocarril del Pacífico*

Fuente: Archivo Fotográfico del Banco de la República. Pasto

Santiago Castro-Gómez, en su obra *Tejidos oníricos*, plantea que hacia la década del veinte empezó a implementarse en Colombia un imaginario social centrado en la velocidad y la aceleración permanente de la vida. Al relacionar capitalismo y movilidad, considera a ésta como el proceso a partir del cual la vida social empieza a *descodificarse* en todos sus aspectos.

“Moverse” significa romper con los códigos legados por la tradición, abandonar las seguridades ontológicas, dejar atrás el abrigo de las esferas primarias para salir tras la conquista de una exterioridad que siempre mueve

<sup>15</sup> Alberto Montezuma, *Nariño, tierra y espíritu* (Bogotá: Banco de la República, 1982), 309.

sus límites mas allá. Mientras que en una formación social precapitalista la movilidad permanente no era sinónimo de libertad sino de inmoralidad, el capitalismo declara, por el contrario, a la inmovilidad como su enemigo principal. Lo que no se mueve hacia el futuro debe ser relegado al olvido de la historia.<sup>16</sup>

Los imaginarios de progreso, que la élite dirigente de Pasto había cultivado desde los años ochenta del siglo XIX, se centraron en organizar vías de comunicación que pusieran en contacto a la región con el entorno nacional e internacional. La “fiebre del progreso” impregnó su actividad, repitiendo la expresión que se pronunciaba a lo largo de todo el continente: “la educación es la locomotora del progreso”, y que vincula tres conceptos altamente valorados por las élites de fines del siglo XIX: educación, locomotora y progreso.<sup>17</sup>

El ideario proclamado en el periódico *El Precursor*, en 1887, convocaba a los pudientes de Pasto, Túquerres y Obando porque

[...] debemos movernos con voluntad enérgica, romper las barreras que se oponen a nuestra prosperidad, saludar en nuestra cercana costa al sublime océano é invitar al comercio norteamericano y europeo para que pase por esta cómoda línea á la cual nos contraemos y que es la esperanza de los países meridionales de Colombia.<sup>18</sup>

Al examinar el discurso ferroviario, Castro-Gómez plantea una “analítica de la movilidad” en la que el ferrocarril no es un simple “objeto” que puede ser manipulado a voluntad, “sino que su sola *presencia* desencadena una serie de discursos y significaciones previamente existentes. Para decirlo con otras palabras: el ferrocarril es una máquina capaz de “abrir

<sup>16</sup> Santiago Castro-Gómez, *Tejidos oníricos. Movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá (1910-1930)* (Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana, 2009), 13

<sup>17</sup> Gregorio Weinberg, *Modelos educativos en la historia de América Latina* (Buenos Aires: Kapelusz, 1894), 70

<sup>18</sup> Benjamín Guerrero “Movámonos”, *El Precursor*, Pasto, 15 de junio, 1887, 1-2

un mundo” y de producir semióticamente unas formas bien particulares de habitar en ese mundo”.<sup>19</sup>

En 1930, el periódico *El Derecho* reportaba que los rieles del Ferrocarril de Nariño habían llegado a la estación de El Diviso, gracias al esfuerzo sostenido y tenaz de los directores de la obra. Ahora le correspondía a los nariñenses sostener un flujo de mercancías que permitiera costear los gastos que demandaba el ferrocarril, pues la ilusión de la comarca hecha realidad requería de movimientos orquestados con el sector productivo:

Hace pocos años que se inició esta obra, sostenida con los sobrantes del presupuesto nacional y mantenida silenciosamente hasta que el pitazo de la locomotora se ha encargado de despertarnos. El ferrocarril de Nariño es la primera obra perdurable que la nación hace en territorio del sur de Colombia, que afanosamente gritaba por su desenvolvimiento y que ha de contribuir para trocarnos en pueblo laborioso [...] Ahora es preciso que todos los nariñenses nos convenzamos de que el ferrocarril no va a constituir toda nuestra prosperidad y que a nosotros corresponde el sostenimiento de la empresa con un rendimiento que justifique el clamor del Departamento al solicitar esta obra. Hoy más que nunca conviene alentar nuestra agricultura y nuestras industrias a fin de que logremos sostener el tonelaje del ferrocarril y dar un rendimiento siquiera suficiente para la conservación.<sup>20</sup>

Los costosos trasbordos de la carga entre Pasto y Tumaco recargaron demasiado el precio de los artículos, lo que ocasionó la falta de carga suficiente para sostener los costos que demandaba el ferrocarril de Nariño.

Difícil la situación de esta obra. Azarosa su subsistencia, por cuanto en las circunstancias actuales, el rendimiento de su explotación es inferior a sus gastos respectivos.

<sup>19</sup> Santiago Castro-Gómez, *Tejidos oníricos*, 66

<sup>20</sup> “Primer jalón”, *El Derecho*, Pasto, 3 de abril, 1930.



La carretera al norte, vino a agravar aun más y más la compleja calidad de problemas y la indiferencia del público y la del comercio le han decretado su muerte. El Ferrocarril al fin de salvarse a si mismo ha gestionado conexiones con distintas compañías de transportes, ya marítimas como terrestres y moviliza la carga que se le confíe, sin que el comerciante se vea en la necesidad de buscar comisionistas ni intermediarios, pues el ferrocarril asume todas estas funciones, sin cobrar nada por la prestación de estos servicios.<sup>21</sup>

El periódico *El Radio* hacía un llamado angustioso pues “la obra del ferrocarril a Tumaco fue una aspiración ciudadana”, que no seguiría adelante mientras no comprobaran los nariñenses que sí eran capaces de abastecer con carga suficiente la obra en la que habían empeñado tanto esfuerzo. “Por lo pronto nos permitimos encarecer a todo el comercio que favorezca la vía de nuestra salida al mar ocupando el ferrocarril: a fin de aportar un nuevo esfuerzo a favor de esta obra redentora”.<sup>22</sup>

En 1945, Rafael Delgado, propietario de la revista *Ilustración Nariñense*, le solicita al doctor Alfonso López la continuación del ferrocarril troncal de occidente hacia el sur de la república, tal como había sido aprobado por el Congreso en tres debates reglamentarios, y le recuerda “el propósito de incorporar este trozo del territorio patrio al cuerpo del país a fin de formar una sola unidad homogénea, fuerte y respetable”; además, le expresa:

[...] manifestamos a vuestra excelencia que la aprobación y construcción de esta ferrovial es la mayor aspiración de los pueblos de Nariño, porque no queremos ni toleramos vivir por más tiempo aislados, como vegetando en una colonia penal sin aspiración a recibir los beneficios del tren.<sup>23</sup>

<sup>21</sup> “Rebaja de las tarifas”, *El Radio*, Pasto, 31 de julio, 1935.

<sup>22</sup> “Rebaja de las tarifas”, *El Radio*, Pasto, 31 de julio, 1935.

<sup>23</sup> Rafael Delgado, “Mensaje de Nariño a la primera autoridad de la nación”, *Ilustración Nariñense*, No. 90 (marzo 1945): 1-2



La historia del ferrocarril de Nariño está muy ligada a los anhelos de una generación de intelectuales que desde fines del siglo XIX vislumbró que la comunicación con el Pacífico sería la mejor forma para salir del aislamiento en que se encontraba la región y quizás sobredimensionó las capacidades de respuesta que tendría el pueblo de Nariño para superar las deficientes condiciones de la producción regional. La iniciativa, de haber sido apoyada por el gobierno central en forma sostenida, habría jalonado el avance de diferentes sectores que estaban involucrados; sin embargo, la situación de soledad en la que le tocó batirse terminó por sofocar este empeño largamente acariciado por los nariñenses.

## 5. Una nueva visión de ciudad

Norbert Elías plantea que las ciudades exigen a sus habitantes necesidades de sociabilización que requieren con mayor fuerza la coordinación mutua, el establecimiento de códigos comunes de conducta, la predecibilidad de las respuestas del otro y, en general, un ambiente social en el que la interacción humana controle con cuidado cómo las acciones propias afectan la vida de los otros.

La revolución que se efectuó en el campo de la cultura durante la República Liberal llevaba aparejada la preocupación por el mejoramiento de la vida en las ciudades y aldeas. Luis López de Mesa, uno de los dirigentes más destacados del equipo de Alfonso López, echó a andar la Campaña de Cultura Aldeana, con la cual se propuso transformar la mentalidad popular mediante la introducción de prácticas modernas.<sup>24</sup>

El objetivo de la Campaña giró en torno a la idea de llevar a los sectores populares, urbanos y rurales, nuevas imágenes, a la vez que buscaba reconfigurar algunos espacios públicos, con la pretensión de transformar

<sup>24</sup> Carlos Jilmar Díaz Soler, *El Pueblo: de sujeto dado a sujeto político por construir. El Caso de la Campaña de Cultura Aldeana en Colombia (1934-1936)*. Premio Nacional de Educación Francisca Radke, (Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional, 2005), 44.

hábitos y costumbres relacionados con los principios de higiene, estética, alimentación y nutrición.<sup>25</sup>

El 11 de abril de 1935, después de visitar el Departamento del Huila, la Comisión de Cultura Aldeana recibió la orden del ministro López de Mesa de dirigirse hacia el Departamento de Nariño. Esta Comisión estuvo integrada por los señores Tulio Gaviria, perito en pedagogía, el médico Alonso Restrepo, el perito en agronomía Antonio Miranda, el perito en urbanismo Ricardo Olano y el redactor literario perito en sociología Jorge Zalamea Borda.

El industrial antioqueño Ricardo Olano, miembro de la Comisión en calidad de urbanista, hacía parte de la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín, primera ciudad que abordó el debate sobre las ideas científicas del urbanismo. Olano impulsaba la modernización urbana del país, a través de las entidades de mejoras que había contribuido a formar y del periódico *La ciudad futura*. Fue un propagandista de las teorías del “cityplanning”, en las que se traslucía su admiración por el urbanismo inglés y específicamente por la escuela del “cityplanning” de Liverpool.<sup>26</sup> Consideraba que no había que esperar pasivamente a ver qué nos trae el futuro, pues el futuro no es cosa del azar sino del *diseño*.<sup>27</sup>

Desde la década del veinte propuso la necesidad de elaborar un “plano futuro” para las ciudades colombianas, el cual debía contener cuatro elementos: *Sanidad*, que incluye el diseño de redes de alcantarillado, drenajes, mataderos públicos, aseo de las calles y “casas higiénicas para los obreros”; *Transportes*, que comprende el trazado de vías públicas, construcción de muelles y bodegas, así como la implementación de un sistema de transporte masivo como el tranvía eléctrico; *Organización urbana*, que conlleva la construcción de plazas, parques, edificios públicos, bosques, electrificación de calles y escuelas,

<sup>25</sup> Carlos Jilmar Díaz, *El Pueblo: de sujeto*, 100-101.

<sup>26</sup> Juan Carlos del Castillo Daza, *Bogotá el tránsito a la ciudad moderna 1920-1950* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2003), 75.

<sup>27</sup> Santiago Castro-Gómez, *Tejidos oníricos*, 116

etc.; *Legislación*, que abarca el desarrollo de proyectos de ley que puedan ser discutidos y aprobados por las instancias públicas competentes.<sup>28</sup>

En sus *Memorias*, Olano describió la ciudad que encontró la Comisión al llegar a Pasto:

La ciudad está bien trazada con calles rectas de 10 metros de ancho que forman manzanas de 90 metros por lado. Sus casas son en la mayoría de balcón con tiendas en la parte baja. Estas tiendas son habitadas por familias enteras que viven en comunidad con algunos animales, en las peores condiciones de higiene. Tiene Pasto luz eléctrica, servicio de teléfonos y un malísimo servicio de aguas que van a fuentes públicas y a contados edificios cuyos excedentes corren en zanjas por en medio de las calles recibiendo toda clase de basuras y desperdicios. Ahora se estudia la construcción de un acueducto moderno, según planos que levantó el Dr. Lobo Guerrero. En 1928 dio el censo 45.162 habitantes. La temperatura media es de 14° centígrados. El área que ocupa la ciudad es de 140 hectáreas, con 2.640 edificios. Entre éstos son notables el Palacio Departamental, el Edificio de la Universidad, la plaza de mercado, el Pasaje del Corazón de Jesús, el Asilo San Rafael, el Colegio de San Francisco Javier, algunas residencias particulares y las iglesias y capillas de las cuales hay catorce. Se publican en Pasto varios periódicos políticos, entre ellos uno diario, una revista literaria, *La Ilustración Nariñense*; la revista del Centro de Historia y algunas otras. Hay numerosos centros de enseñanza: la Universidad; la Escuela Normal establecida recientemente; el colegio de los Jesuitas; los colegios de Bethlemitas y Franciscanas para niñas, y varias escuelas de enseñanza primaria, urbanas y rurales.<sup>29</sup>

En cuanto a la existencia de industrias, comentaba:

Hay varias fábricas de cigarrillos; algunas de curtimbres de cueros y talabartería; muy buenos

<sup>28</sup> Santiago Castro-Gómez, *Tejidos oníricos*, 116

<sup>29</sup> Ricardo Olano, *Memorias* Tomo I (Medellín: Fondo Editorial Universidad EAFIT, 2004), 402.

talleres de carpintería y ebanistería; una fábrica de tejidos de algodón y de lana; fábrica de sombreros de lana, de cerveza, de aguas gaseosas, de ladrillo y tejas, de hielo, de velas de esperma, de licores, de tapicería, de jabón. Hay varios molinos para la producción de harina de trigo, tres aserríos, fundiciones de cobre, zapaterías, sastrerías, etc. El nariñense tiene gran habilidad manual y bastante gusto artístico. Merece mención especial el barniz de Pasto que se emplea en el decorado de toda clase de objetos y que rivaliza con la laca japonesa, extraído del fruto de un árbol que crece en el Putumayo. El barniz lo preparan mascando el fruto y cuando ya tiene alguna consistencia lo mezclan con los colores que se desean. Al aplicarlo sobre algún objeto echan el vaho para asentarlos firmemente. Es lástima que aun no se le haya dado a esta industria gran desarrollo comercial porque no se ha encontrado el medio mecánico de sustituir la mascada del fruto.<sup>30</sup>

La labor del perito en urbanismo Ricardo Olano se centró en ilustrar a los dirigentes y pobladores sobre la necesidad de comenzar los trabajos del acueducto,<sup>31</sup> la importancia de construir las nuevas edificaciones con todos los requisitos de la arquitectura moderna y de mejorar las existentes; la urgencia de acabar con las “tiendas sucias, incómodas y antihigiénicas que son vergüenza de la ciudad”<sup>32</sup>; la necesidad de fundar la Sociedad de Mejoras Públicas y levantar el espíritu público, el amor a la ciudad, emprender la pavimentación y construcción del alcantarillado, y en fin, acometer las realizaciones “sin demora para poder celebrar dignamente el cuarto centenario de la fundación de Pasto”.<sup>33</sup>

<sup>30</sup> Ricardo Olano, *Memorias*, 402.

<sup>31</sup> “Dije que teniendo los magníficos planos del acueducto, levantados hace algunos años por el Dr. Lobo Guerrero, deberían comenzar los trabajos sin demora para aprovechar los cien mil pesos que en esta vigencia tiene apropiados para ello el Gobierno Nacional. Que se podría construir con esa suma la boca-toma y conducir el agua hasta los tanques de distribución frente a la ciudad, y que teniendo el agua allí la terminación del acueducto era segura porque Pasto haría para ello un esfuerzo extraordinario”. Ricardo Olano, *Memorias...* 404.

<sup>32</sup> Ricardo Olano, *Memorias...* 404.

<sup>33</sup> Ricardo Olano, *Memorias...* 404.

Como resultado de la visita de Olano, el líder cívico local, Rafael Eraso Navarrete, tomó las ideas acerca de la creación de la Sociedad de Mejoras Públicas y en 1940 fue su primer presidente. De este contacto surgió una estrecha amistad entre ambos líderes cívicos e interesantes ideas para el mejoramiento de la ciudad. Una de éstas fue la elaboración del Primer Plan Regulador de Pasto en 1941, por contrato con el urbanista austríaco Karl Brunner.<sup>34\*</sup>

La teoría del “cityplanning” que impulsaba Olano, apuntaba “hacia la creación de un imaginario colectivo, de unos valores en los cuales debían reconocerse todos los habitantes de la ciudad. No se trataba sólo de construir edificios y avenidas sino, por encima de todo, de construir al ciudadano”.<sup>35</sup>

La revista *Letras* reportaba los cambios que empezaban a operarse en la ciudad:

Como un ejemplo de cuanto puédesse hacer, sin la intervención del egoísmo politiquero, voy a ocuparme de nuestra dinámica social operada hace varios años, o sea la cooperación social al servicio del progreso de nuestra capital, promovida por la Sociedad de Mejoras Públicas. Esta actividad fue ensayada con magníficos resultados, tal como se ha hecho en otras ciudades de

---

<sup>34</sup> \* Karl Heinrich Brunner nació el 31 de octubre de 1887 en Perchtoldsdorf, Baja Austria. Finalizó los estudios de arquitectura en la Universidad Técnica de Viena en 1911, habilitado como profesor de Urbanismo en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Viena en 1924 y nombrado profesor titular en la misma en 1932. Fue llamado por el gobierno de Chile como Consejero Urbanista del Ministerio de Fomento, organizó el primer Seminario de Urbanismo Latinoamericano en la Universidad Nacional de Santiago. Se le encomendó la elaboración del plano regulador y de ensanche de Santiago; desde 1933 trabajó en el Plan de desarrollo urbano de Bogotá y en 1935, nombrado asesor urbanista del gobierno colombiano dentro de los proyectos urbanísticos para la celebración del IV Centenario de la Fundación de Bogotá en 1938. En Manizales, Medellín, Pasto y Barranquilla elaboró análisis para desarrollos urbanísticos potenciales. En 1948 regresó a Viena, donde falleció el 15 de junio de 1960. Entre sus obras está el *Manual de Urbanismo*, en dos tomos, editado por el Consejo Municipal de Bogotá en 1940. Andreas Hofer, *Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina* (Bogotá: El Áncora Editores, Corporación La Candelaria, 2003), 199-206

<sup>35</sup> Santiago Castro-Gómez, *Tejidos oníricos*, 121.

alta categoría, dando como resultado entre nosotros, un bienestar común y un sentido de estética popular. Tal entidad de Mejoras logró movilizar en pocos días todos los espíritus, alineándolos frente a un vasto programa de realizaciones comunes. Incorporáronse a la cruzada del civismo todos los ciudadanos de todas las tendencias y denominaciones y cada uno de ellos se convirtió en abanderado del progreso local. En la conciencia ciudadana logró penetrar aquella afirmación de Hartzembuch, cuando decía que el grado de cultura o educación de un pueblo podía medirse por el aspecto que representaban los monumentos públicos y los muros de las viviendas, o aquella otra de que nada vale ofrecer plazas ni sitios de recreo, ni viviendas baratas y hermosas si simultáneamente no se ha preparado al pueblo para saber vivir y gozar, para poseerlas cuidadosamente, respetarlas y mejorarlas.<sup>36</sup>

Para viabilizar sus planes de desarrollo, la Sociedad de Mejoras se encargó de publicar la Revista *Pasto*, cedida por el Concejo Municipal, que también se constituyó en órgano de propaganda para la celebración del cuarto Centenario de la ciudad. Otro aspecto del planeamiento urbano que se reflejaba en los medios de comunicación era la necesidad de construir barrios obreros, con el fin de sacar a las clases trabajadoras de los asentamientos insalubres y reubicarlas espacialmente. El ingeniero Jeremías Bucheli, respecto a la creación de barrios obreros, anotaba:

Pasto, como ninguna de las ciudades colombianas, confronta el problema de que un 63% de sus habitantes vive en tiendas estrechas, que carecen de todos los medios de salubridad e higiene (...) Pensemos pues, y esforcémonos en realizar el proyecto de la construcción de los Barrios Obreros; pero pensemos en que hemos de proporcionar al obrero su casita bien cómoda, bien construida con materiales económicos, dotada con los servicios municipales de acueducto y de alumbrado eléctrico si ya lo tuviere el Municipio. Si queremos favorecer al obrero

<sup>36</sup> Néstor A. Rojas, "Virtudes y miserias de nuestro pueblo", *Letras* No. 11 (enero 1944).

debemos hacerlo en forma y condiciones que él palpe la realidad y bendiga día por día a las autoridades que le hacen ligera la carga del trabajo”.<sup>37</sup>

Entre las motivaciones que tuvieron las clases dirigentes para la construcción de barrios obreros hay que anotar tanto aquellas que trataban de enseñar a los obreros “las virtudes de un modo de vida propiamente moderno pero católico, centrado en la higiene, la moral, el ahorro y el trabajo, de modo que pudieran hacerlo suyo e identificarse vitalmente con él”<sup>38</sup>, como generar un ambiente que pudiera regular la vida cotidiana del trabajador.

## 5. Reflexiones finales

Los intentos modernizadores que experimentó la ciudad durante el período de la República Liberal pueden atribuirse en buena parte a los imaginarios sociales que alimentaron sectores de la intelectualidad, para quienes el progreso constituía el *leitmotiv* de su existencia.

La insistencia en transmitir, a través de los medios escritos, sus ideales en torno a la necesidad de organizar vías de comunicación que pusieran en contacto a la región con el entorno nacional e internacional, logró impregnar a gran parte de la población del Departamento y con ello, ponerla a soñar en un futuro luminoso y próspero. Pero los ritmos de la realidad y la deseabilidad no siempre van a la par y, el ferrocarril de Nariño una vez instalado no logró “unir geográficamente” a los habitantes ni permitió que las riquezas naturales se movilizaran a través de éste. Languideció y desapareció cuando una entidad externa recomendó no continuar la obra.

Los imaginarios relacionados con el urbanismo, tuvieron un impulso importante de la campaña de Cultura Aldeana,

<sup>37</sup> Jeremías Bucheli, “Métodos de construcción de barrios obreros” *Ilustración Nariñense* Serie VI, No. 66 (agosto 1938).

<sup>38</sup> Santiago Castro-Gómez, *Tejidos oníricos...* 129.



al permitir imaginar nuevas formas de habitar la ciudad y de convertirse en usuario del confort, el ornato urbano y la higienización que ofrecía el progreso. La celebración del IV Centenario de la ciudad fue la ocasión propicia para tratar de aparejar nuevamente los deseos con la realidad. La ciudad logró la elaboración de un Plan Regulador Urbano por parte de un experto en el tema, plan que tampoco logró su concreción, dejando a la ciudad al vaivén de las urgencias que se presentaran en el camino.

### Fuentes documentales

“El avión Nariño”, *El Derecho*, Pasto, 22 de marzo, 1933.

“El Caquetá”, *El Renacimiento*, Pasto, 18 de octubre, 1905.

*El Derecho*, Pasto, 13 de marzo, 1930.

Guerrero, Benjamín. “Movámonos”, *El Precursor*, Pasto, 15 de junio, 1887.

*Ilustración Nariñense*: No. 48 (febrero 1933).

“Nariño está conmovido ante el anuncio de la guerra”, *El Derecho*, Pasto, 16 de febrero, 1933.

“Nota Editorial”, *El Derecho*, Pasto, 13 de marzo, 1930.

“Rebaja de las tarifas”, *El Radio*, Pasto, 31 de julio, 1935.

### Bibliografía

Bucheli, Jeremías. “Métodos de construcción de barrios obreros” *Ilustración Nariñense* Serie VI, No. 66 (agosto 1938).

Castro-Gómez, Santiago. *Tejidos oníricos. Movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá (1910-1930)*. Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana, 2009.

Del Castillo Daza, Juan Carlos. *Bogotá el tránsito a la ciudad moderna 1920-1950*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2003.

Delgado, Rafael. "Mensaje de Nariño a la primera autoridad de la nación", *Ilustración Nariñense* No. 90 (marzo 1945): 1-2

Díaz Soler, Carlos Jilmar. *El Pueblo: de sujeto dado a sujeto político por construir. El Caso de la Campaña de Cultura Aldeana en Colombia (1934-1936)*. Premio Nacional de Educación Francisca Radke. Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional, 2005.

Donadio, Alberto. *La guerra con el Perú*. Medellín: Hombre Nuevo Editores, 2ª. ed., 2002.

Henderson, James. *La modernización en Colombia. Los años de Laureano Gómez, 1889-1965*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, 2006.

Hofer, Andreas. *Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina*. Bogotá: El Áncora Editores, Corporación La Candelaria, 2003.

Montezuma, Alberto. *Nariño, tierra y espíritu*. Bogotá: Banco de la República, 1982.

Muñoz, Lydia Inés. *¡Todo por la patria! El conflicto colombo-peruano y Clara E. Narváez, el Cabo Pedro*. Pasto: Fondo Mixto de Cultura de Nariño, 2006.

Olano, Ricardo. *Memorias Tomo I*. Medellín: Fondo Editorial Universidad EAFIT, 2004.

Sierra Mejía, Rubén (ed.). *República Liberal: sociedad y cultura*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2009.

Silva, Renán. *República Liberal, intelectuales y cultura popular*. Medellín: La Carreta Editores E.U., 2005.

Weinberg, Gregorio. *Modelos educativos en la historia de América Latina*. Buenos Aires: Kapelusz, 1984.