

Santiago de Cali, paisaje urbano y constitución de una ciudad subjetiva *

Martha Isabel Cabrera-Otálora

Magister en Educación, Universidad de Manizales. Especialista en Pedagogía para el Desarrollo del Aprendizaje Autónomo, Universidad Nacional Abierta y a Distancia - UNAD Colombia. Licenciada en Filosofía, Universidad del Cauca. Docente Universidad Nacional Abierta y a Distancia -UNAD, Palmira - Colombia
martha.cabrera@unad.edu.co  <https://orcid.org/0000-0002-3497-4511>

Libia Esperanza Nieto-Gómez

Especialista en Recursos Hidráulicos, Ingeniera Agrícola. Universidad Nacional de Colombia – sede Bogotá. Docente Universidad Nacional Abierta y a Distancia - UNAD, Bogotá – Colombia.
libia.nieto@unad.edu.co  <https://orcid.org/0000-0002-5042-7841>

Reinaldo Giraldo-Díaz

Doctor en Filosofía, Universidad de Antioquia, Colombia. Magister en Filosofía, Universidad del Valle, Colombia. Ingeniero Agrónomo, Universidad Nacional de Colombia. Docente Universidad Nacional Abierta y a Distancia -UNAD, Palmira – Colombia.
reinaldo.giraldo@unad.edu.co  <https://orcid.org/0000-0002-6221-9468>

RESUMEN

Acercas de las ciudades se generan discursos que parten de cifras sobre el crecimiento demográfico y espacial, la multiplicación y caos del transporte, las dificultades para desplazarse en espacios públicos y los problemas ambientales, ante los cuales son pocos los aportes novedosos por hacer. En este artículo de investigación se abordan los procesos de la configuración del paisaje urbano de la ciudad Santiago de Cali, Colombia, desde una perspectiva crítica y genealógica que permita multiplicar el sentido de lo urbano, del paisaje y del espacio para construir el concepto de una ciudad humanamente habitable, emplazada bajo la rehabilitación de la singularidad y la complejidad. Metodológicamente, se realiza una revisión bibliográfica que abarca dos perspectivas, una histórica y una crítico-genealógica. Se encontró que el problema fundamental para la construcción de una ciudad subjetiva no es de carácter técnico ni científico sino ético-político, de las formas del hombre ser y conducirse en el mundo. Se concluye que la tarea consiste en realizar un análisis crítico del racionalismo tecnocrático, es decir, de la ideología urbanística, de la tecnocracia de lo urbano, y reflexionar sobre la posibilidad de pensar en un concepto amplio de ciudad que involucre la multiplicidad humana.

PALABRAS CLAVE

Valle del Cauca, colonización, transformaciones, industrialización, ciudadanos, urbanización.

Santiago de Cali, urban landscape and constitution of subjective city

ABSTRACT

About the cities are generated speeches that depart from figures on the demographic and spatial growth, the multiplication and chaos of the transport, the difficulties to move in public spaces and the environmental problems, to which are few the new contributions to be made. This research article addresses the processes of the configuration of the urban landscape of the city of Santiago de Cali, Colombia,

Recibido: 05/10/2016 Aceptado: 04/02/2017

* <http://dx.doi.org/10.18041/entramado.2017v13n2.26203> Este es un artículo Open Access bajo la licencia BY-NC-SA (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>)

Cómo citar este artículo: CABRERA OTÁLORA, Martha Isabel; NIETO GÓMEZ, Libia Esperanza, GIRALDO DÍAZ, Reinaldo. Santiago de Cali, paisaje urbano y constitución de una ciudad subjetiva. En: Entramado. Julio - Diciembre, 2017. vol. 13, no. 2, p. 158 -170 <http://dx.doi.org/10.18041/entramado.2017v13n2.26203>



from a critical and genealogical perspective that allows to multiply the sense of the urban, the landscape and the space to build the concept of a humanly livable city, located under the rehabilitation of singularity and complexity. Methodologically, a bibliographical review is carried out covering two perspectives, a historical and a genealogical-critical. It was found that the fundamental problem for the construction of a subjective city is neither technical nor scientific but ethical-political, of the forms of the man to be and to be led in the world. It was concluded that the task is to carry out a critical analysis of technicist rationalism, that is, the urbanistic ideology, the technocracy of the urban, and reflect on the possibility of thinking of a broad concept of city that involves the human multiplicity.

KEYWORDS

Valle del Cauca,, Colonization, transformations, industrialization, citizens, urbanization.

Santiago de Cali, paisagem urbana e a constituição de uma cidade subjetiva

R E S U M O

Sobre as cidades, os discursos são gerados com base em números sobre o crescimento demográfico e espacial, a multiplicação e o caos dos transportes, as dificuldades de movimentação em espaços públicos e problemas ambientais, antes das quais há poucas contribuições inovadoras a serem feitas. Neste artigo de pesquisa, os processos de configuração da paisagem urbana da cidade de Santiago de Cali, Colômbia, são abordados a partir de uma perspectiva crítica e genealógica que permite multiplicar o sentido do urbano, da paisagem e do espaço para construir o conceito de uma cidade humanamente habitável, localizada sob a reabilitação da singularidade e complexidade. Metodologicamente, é realizada uma revisão bibliográfica que abrange duas perspectivas, uma histórica e uma crítica-genealógica. Verificou-se que o problema fundamental para a construção de uma cidade subjetiva não é técnico ou científico, mas ético-político, dos caminhos do ser e da conduta do homem no mundo. Conclui-se que a tarefa consiste em realizar uma análise crítica do racionalismo técnico, isto é, da ideologia urbanística, da tecnocracia do urbano e refletir sobre a possibilidade de pensar sobre um conceito amplo de uma cidade que envolve a multiplicidade humana.

PALAVRAS-CHAVE

Valle del Cauca, colonização, transformações, industrialização, cidadania, urbanização.

Introducción

El paisaje urbano de la ciudad Santiago de Cali ha tenido profundas transformaciones en su proceso de configuración moderna, lo que permite considerar que la deshumanización de ese paisaje exuberante y rico en singularidades, que se pudo constituir hasta mediados del siglo XX, se debe a las modernas formas como el habitante de la ciudad Santiago de Cali hace presencia en el mundo, pues, para el hombre urbano moderno su relación con la ciudad se restringe al proceso de ocupación mercantil que utiliza el territorio de la ciudad para la especulación económica.

El concepto de ciudad ha sido degradado por la necesidad de valorizar capital, pues, las ciudades, centros de vida social y política, mutaron radicalmente con la extensión del capitalismo y la industrialización. Las ciudades modernas son planificadas funcionalmente para habitar, trabajar, circular, consumir, colonizar el cuerpo y el espíritu; los planificadores urbanos dejan fuera el deseo, lo lúdico, lo simbólico, lo imaginativo, lo artístico. Además, separan esas funciones: se trabaja, se compra, se habita, se aprende y se divierte en distintas partes; los espacios para que el hombre conozca su ciudad, la disfrute, se han vuelto extraños y hostiles, es

así como la calle, lo más urbano, se vuelve peligrosa, nociva, hecha en y para el mercado y los automóviles. Ejemplo de esta perspectiva se halla en Cali cómo vamos (2015).

La ciencia de la ciudad, el urbanismo, y su configuración espacial, la arquitectura, juegan el papel de serviles del mercantilismo que domina al poder techno-científico. Dado que concebir una ciudad construida por el hombre, que permita la constitución de un paisaje que dé cuenta de un habitar poéticamente el mundo, implica reflexionar sobre la autonomía del ser humano, con esta investigación se pretende realizar un recorrido histórico rastreando los cambios en el paisaje de la ciudad de Santiago de Cali desde su fundación hasta la actualidad, analizando los procesos de urbanización desarrollados en las diferentes etapas y zonas y resaltando los focos que pueden dar lugar a la constitución de una ciudad subjetiva y más humanamente habitable, ya que la amenaza de la autonomía de las obras humanas y la necesidad de un suelo en el que el ser del hombre y toda su obra prosperen de un modo nuevo conducen hacia lo próximo, que es siempre para los hombres el camino más largo y el más difícil, el de meditación. En esta perspectiva se considera pertinente aludir a Santos (2010) cuando se refiere a la sociología de las emergencias:

Ésta consiste en la amplificación simbólica de muestras, de pistas, y de tendencias latentes que, a pesar de incoadas y fragmentadas, dan lugar a nuevas constelaciones de significado en lo que concierne al entendimiento y a la transformación del mundo. El cosmopolitismo subalterno se manifiesta a través de iniciativas y movimientos que constituyen la globalización contra hegemónica. Consiste en el conjunto extenso de redes, iniciativas, organizaciones y movimientos que luchan contra la exclusión económica, social, política y cultural generada por la encarnación más reciente del capitalismo global, conocida como globalización neoliberal. Toda vez que la exclusión social es siempre producto de relaciones de poder desiguales, estas iniciativas, movimientos y luchas son animadas por un ethos redistributivo en su sentido más amplio, implicando la redistribución de los recursos materiales, sociales, políticos, culturales y simbólicos y como tal, está basado en el principio de la igualdad y el principio del reconocimiento de la diferencia. (p. 50)

Con la difusión de esta investigación se espera que la ciudadanía en general, pero también los gobiernos locales puedan crear soluciones creativas a los retos que implica construir ciudades subjetivas. Igualmente, se contribuye a la co-construcción de alternativas a los problemas que afectan a las comunidades y a la sociedad colombiana en el contexto de la búsqueda de alternativas que permitan superar un conflicto político, social y armado, producto de erróneas políticas de desarrollo urbano y rural. Se propone una lectura novedosa para comprender la crisis de las ciudades Latinoamericanas.

Marco teórico

La crisis ambiental contemporánea tiene que ver con las modernas formas del hombre hacer presencia en el mundo, que convierten a la naturaleza en objeto de cálculo científico (Giraldo, Quiceno y Valencia, 2011). Superar esta crisis, que es a la vez de carácter cultural, social, político, filosófico, ético, científico, técnico y económico de la civilización actual, implica apostar por nuevas formas de habitar y de morar en el mundo (Giraldo, 2011). Leer, comprender e interpretar la realidad de las ciudades Latinoamericanas desde una perspectiva ético-política, permite transformar las dificultades y necesidades en retos, en oportunidades de cambio. Ello implica la posibilidad de adoptar políticas públicas que no estén inscritas en el modelo o paradigma que genera la crisis contemporánea de las ciudades Latinoamericanas. En este sentido, resulta de vital importancia la perspectiva inaugurada por Guattari (1993), según la cual la salida a esta crisis no es de carácter tecnológico ni cien-

tífico, sino ético-político, es decir, de las formas del hombre ser y conducirse en el mundo.

A su paso por lo que es hoy el Valle del Cauca, y, en general, como ocurrió en América Latina, las incursiones militares de los españoles iban dejando asentamientos desde los cuales se irradiaba “la dominación de territorios y la utilización de mano de obra aborigen (conformando y distribuyendo) espacios, propios a los asentamientos que cumplen funciones conquistadoras y coloniales” (Vásquez, 1980, p. 17). Para la edificación de las ciudades como punto de partida y base de la colonización se siguió el modelo trazado por el gobierno central, que consistió en que

(...) plazas, calles y solares se trazaban en línea recta, se delimitaba la plaza mayor que era el centro en torno al cual debían correr las calles. A los vecinos se les adjudicaban solares para que construyeran en ellos sus casas residenciales. La tierra se asignaba como propiedad libre hereditaria. Se reservaban “propios”, es decir, terrenos cuyas rentas debían destinarse a atender el gasto público. Otra porción de feudos era destinada a ejidos que fueron los terrenos colindantes de la ciudad que se destinaron al uso público (en ellos los propietarios podían apacentar sus ganados) (...) Las tierras labrantías pertenecían a los vecinos y los bosques y las aguas eran de uso público. A distancia de las ciudades se establecieron grandes haciendas ganaderas de propiedad privada (algunas de las que aún subsisten fueron fundadas en la época colonial) (Gómez, Gómez y Martínez, 1986, p. 97-98).

El Fabuloso Adelantado, don Sebastián de Benalcázar o Belalcázar, de ambas maneras se apellida en España, en la villa de Belalcázar, venía, por entre los montes y valles del Ecuador dejando testimonio de su odisea por una geografía ignota, en la cadena de sus fundaciones en Tierra Firme; así nació la aldea colonial de Santiago de Cali, en Julio de 1536, día del Apóstol Santiago; nombre que los españoles asociaron con el son de la voz indígena para forjar el título de la ciudad que está situada a altura media y a cortas distancias del mar y de la montaña. Santiago de Cali, ciudad que presenta los rasgos fundamentales del Valle del Cauca, esa zona privilegiada como pocas por la magia tropical de la naturaleza fue durante la colonia, primero, una aldea pastoril que holgaba en mares de tierra; contaba con dos barrios, El Empedrado para las gentes de cepa blasonada, y El Vallano, abajo, para la gleba. Después sería una provincia comercial, debido a la bonanza minera. La disponibilidad casi ilimitada de tierras “finalizó” en el siglo XVIII y dio inicio a la formación de “verdaderas” haciendas. En el siglo XVIII la mayor parte de lo que hoy es zona urbana fue incorporada

a alguna hacienda, la ciudad se reducía a unas pocas manzanas próximas al río Cali; en torno a la plaza mayor transcurría la vida política, civil, cultural y religiosa de los caleños. Esta, la ciudad de las añosas palmas, sobre cuya quietud de Durmiente Prometida del Valle, habría de dejar de ser lo que era y hacer veloz viaje en el afán de convertirse en el mayor emporio comercial, industrial y agrícola del país. En el transcurso de este último proceso, que se inicia a mediados del siglo XIX y que despega plenamente después de 1960, el paisaje urbano muta radicalmente, hasta albergar las imágenes más descarnadas de la ciudad.

Metodología

La argumentación expuesta en este artículo se fundamenta en una revisión bibliográfica que abarca dos perspectivas, una histórica y una crítico-genealógica. Para la primera, se consultan principalmente los autores que describen el paisaje de la ciudad de Santiago de Cali, considerando un análisis de las discontinuidades temporales en el paisaje por medio de una tipología de contraste. Este análisis permite diferenciar y delimitar las unidades homogéneas y los periodos históricos en los que es posible comprender las transformaciones del paisaje de la ciudad Santiago de Cali. Para la segunda, se consideran críticamente los aspectos más destacados en torno a la problemática planteada, a saber, que la ciudad Santiago de Cali configura un paisaje cada vez más deshumanizado y deshumanizante.

Discusión

El diseño de la ciudad de Santiago de Cali obedeció al del clásico tablero de ajedrez. En todas las ciudades fundadas por los españoles en América, la plaza fue el lugar de mayor vitalidad: constituía el sistema nervioso de la ciudad. El trazado de la ciudad comenzó por el de la plaza; alrededor de ésta se construyeron “edificios” importantes para la vida política, religiosa y civil de la ciudad; la plaza se convirtió en el punto de encuentro y comunicación; a través de ésta los diferentes grupos sociales se relacionaron. Aún hoy, es el sitio donde se cruzan y comunican políticos, sindicalistas, jubilados que van a darle comida a las palomas, gente que va a tomar fotos, lustradores de zapatos, etc. Las plazas han perdido, pese a su enorme importancia, esa función nucleante, de espacio de convivencia, de ágora. Al respecto Carlos Maldonado sostiene que

La vida contemporánea se caracteriza por el hecho de que, por así decirlo, con la multiplicación y consiguiente disolución de la plaza pública ésta ha ido a donde se encuentran los individuos y no ya estos se dirigen al ágora. Pues bien, hoy la gente se encuentra allí donde está el medio (...) los medios

de comunicación han devenido el ágora, y así, el ágora se encuentra en todas partes y en ninguna (Maldonado, 1998, p. 362).

Es notorio el papel que ha jugado en la configuración moderna de las ciudades el patrón de desenvolvimiento urbano de la Conquista y la Colonia. Igualmente, han tenido un rol fundamental las órdenes monacales que llegaron a predicar el evangelio, la bonanza minera de los siglos XVI, XVII y XVIII proveniente del Chocó que procuró un desarrollo comercial en el Valle del Cauca y, particularmente, en Santiago de Cali; también ha tenido importancia que los a sí mismos llamados nobles no sólo pertenecieron a las familias más influyentes por su riqueza y su poder, sino, por otros factores como las funciones públicas que ejercían y los títulos militares obtenidos en España, “Los nobles sólo se unían entre sí y de esta forma llegaron a constituir un conjunto cerrado (cuya influencia hasta nosotros ha llegado)” (Gómez, Gómez y Martínez, 1986, p. 125). Estos elementos históricos que se han tomado de la conquista ocupan un lugar -no sólo físico- en el paisaje urbano; por ejemplo, la consideración de Santiago de Cali en el siglo XVI como un cruce de caminos incidió en la forma de “T” que adoptó desde entonces. La ciudad Santiago de Cali, a mediados del siglo XVIII, anota Germán Colmenares (1975):

Concentraba en torno a la plaza mayor no sólo los símbolos de la vida civil y religiosa y algunos almacenes de comerciantes sino también las casas “altas” de sus hijos privilegiados. Prolongado este pequeño núcleo de ocho o diez manzanas se extendían los barrios. Estos eran, en la primera mitad del siglo XVIII, La Merced, habitada también por vecinos “nobles”, el Empedrado, el más populoso del Vallano, La Ermita de Santa Rosa, la Carnicería y la Mano del Negro. Debe mencionarse también Barrionuevo, edificado en parte de los ejidos de Cali y cuyos solares empezó a repartir el Cabildo a comienzos del siglo XVIII (Colmenares, 1975, p. 159).

A finales del siglo XVIII la ciudad se dividió en cuatro cuarteles; ésta organización administrativa consistió en que en cada cuartel era designado un alcalde todos los años. Se llamaban Nuestra Señora de Las Mercedes, San Agustín, San Nicolás y Santa Rosa: “Cada uno quedaba provisto (como puede deducirse por el nombre) con la iglesia de un convento o de una fundación pía” (Colmenares, 1975, p. 159). Esta configuración de la ciudad de Santiago de Cali perduró hasta bien entrado el siglo XX, por lo cual, se puede tomar como referencia el libro de don Eustaquio Palacios (1966), *El Alférez Real*, es este autor como lo afirma Mario Carvajal, “a quien se le rinde, más que patriarca de nuestras letras y antes que erudito abuelo de nuestra cultura, es, por sobre

todo, en nuestra historia vernácula, símbolo perfecto, numen perdurable y exacto de la ciudad antigua” (Carvajal, 1963, p. 225). Cuando Mario Carvajal enuncia ciudad antigua no hace referencia solamente a la ciudad del siglo XVIII descrita por don Eustaquio Palacios sino también a la ciudad de Santiago de Cali de principios del siglo XX: “acaso me diréis que la imagen que de ella nos dejó él en su *Alférez* no es la de la ciudad que conocimos los que no prolongamos nuestro recuerdo más allá de los primeros años de este siglo” (Carvajal, 1963, p. 225). La aventurada pero evidente y pertinaz observación del insigne hombre de letras, Mario Carvajal, es sustentada por él mismo cuando afirma que

(...) en su geografía interior y en esa otra incomparable geografía que la circunda; en el color y el compás de sus costumbres; en su tamaño, hasta entonces contenido y en el obstinado sello español de sus construcciones; en su ambiente provincial, en fin, para resumir en una sola palabra, lo que había sido durante su época colonial y era hasta ese momento de su historia, la ciudad de aquellos nuestros días no se diferenciaba en cosa mayor de la que quedó fijada en el lienzo cándido del *Alférez* y antes, por el contrario, se confundía con ella en la unidad de una imagen cronológicamente repetida (Carvajal, 1963, p. 225).

La gracia matutina del paisaje urbano de finales del siglo XVIII susurra a nuestros oídos, fijada en el lienzo cándido de *El Alférez*, el rumor de los ríos, la soledad de los bosques en el alba, los rayos caniculares del sol arrojados al medio día sobre la llanura y los cerros y en fin, la belleza placentera de la naturaleza; la ciudad de Cali

...reclinada sobre las faldas de la cordillera, coronada de montes y collados, de campanarios y de palmas, arrullada por el murmullo de su río, a la sombra de sus naranjos, nísperos y tamarindos; refrescada por las brisas de la sierra y perfumada por el aroma de los azahares, la flor aristocrática, de blancura sin mancilla, emblema de la pureza por las vírgenes para tejer con ella sus coronas (Palacios, 1966, p. 169).

Esta descripción de la ciudad de Santiago de Cali presenta los rasgos propios del paisaje urbano de ese entonces, con características acordes con su geografía, su gente y sus diversos desarrollos económicos y sociales: el paisaje urbano ofreció numerosos espacios donde moraban material y espiritualmente sus habitantes. Así, en la cotidianidad de su gente afloraban la diversidad social y natural.

La tarde estaba magnífica: el sol se ocultaba ya detrás de Los Farallones (...) Las afueras de la ciudad ofrecían por su lado y a esa hora bastante animación: varios vecinos volvían de su trabajo con la herramienta al hombro; bestias cargadas de plátano o leña; mujeres con haces de leña en la cabeza; viajeros que llegaban de los pueblos del sur; arrieros con sus recuas cargadas de bayeta, papas o anís; algún negro joven que paraba para la cena en alguna hacienda o granja vecina (Palacios, 1966, p. 20).

El paisaje urbano -como encantadora visión física- a cada momento procuraba la emoción que vibra en todas las obras de la belleza humana. Esta correspondencia del espíritu y la naturaleza aparece constantemente en cada escena descrita por los autores vernáculos. Así lo indica Palacios en la construcción de las casas;

Las principales tenían una pequeña pieza de alto, con un balcón volado figurando un corredor con sus gruesos pilares; los alares sin canecillo; las aceras sin embaldosado; las puertas en el interior; en los rincones, a fin de que quedaran espacios suficientes para colocar grandes escaños; una o más ventanas en la sala, voladas, con balaústres torneados, pero generalmente desiguales unas de otras; el aposento, siempre obscuro, porque la única ventana que tenía y que caía a la calle era pequeña, alta y rasa, para evitar los coloquios posibles entre los mozos y las muchachas en las altas horas de la noche; en la esquina más notable de la sala estaba el aparador; construcción de ladrillo o adobe, en tres nichos en la parte baja, en donde se colocaban las tinajas de barro cocido, con dibujos en relieve; y una gradería de los nichos para arriba, en donde se colocaba la vajilla y la loza de China (Palacios, 1966, p. 87).

El Doctor Eustaquio Palacios describe también los muebles de la época; eran “grandes escaños de guanabanillo, sillas de brazos, poltronas y estrados o tarimas. Los que tenían ejecutorías de nobleza grababan su escudo de armas en los guadamaciles de las sillas; y todos tenían canapés forrados en vaqueta, con patas doradas figurando las de un león o las de un águila, con una bola entre las garras” (Palacios, 1966, p. 87).

La influencia del clero fue notoria, con razón Palacios dice que la ciudad en sus costumbres parecía un convento, “en la esquina exterior de algunas casas del centro de la ciudad había nicho en la parte alta de la pared, y en ese nicho la imagen de un santo, a veces una estatua; allí se encendía un farol todas las noches” (Palacios, 1966, p. 88).

El paso por el río Cali se hacía a través de un puente hecho de madera y de guadua, colocado un poco más debajo de La Ermita; en las crecidas era arrastrado por las impetuosas aguas del río, por lo cual cada año se colocaba uno nuevo. En los ríos el habitante de la ciudad de Santiago de Cali, como en todo el Valle, encontró no sólo alimento, sino lugares para disfrutar y socializarse.

Bajo ésta bóveda de follaje corre el Pance, tejiendo aparentemente con sus aguas una trenza gigantesca; entre los barrancos y la corriente hay playas secas por donde el que va a bañarse se pasea escogiendo el remanso que más le provoca. Esos remansos, llamados "charcos" son regularmente profundos, y a pesar de eso se distingue el fondo tapizado de pequeños guijarros blancos, azules y verdes, como si estuvieran en seco: se ve distintivamente que no hay en el fondo peligro alguno, ni ranas, ni hojas, ni fango, ni insectos. El que allí se baña, entra en el charco avanzando poco a poco, de la orilla al centro, y se va sumergiendo hasta que el agua le llega al cuello: entonces baja los ojos al fondo y se ve perfectamente los pies, como si sólo hubiera de por medio una lámina de cristal transparente (Palacios, 1966, p. 172).

Catayá se denominaba la llanura que luego fue bautizada con el bello nombre de Aguablanca. En tiempos de sequía estos terrenos estaban cultivados con plátano, maíz y cacao, pertenecientes a diferentes dueños. En épocas de lluvia la laguna ofrecía preciado espectáculo:

Desde el segundo piso de algunos edificios de la ciudad se la admiraba como un enorme espejo deslumbrante. En épocas de lluvias, coincidiendo con los desbordes del Cauca, se extendía muellemente por el llano y sobre la tersa igualdad de sus ondas se deslizaban filas innumerables de garzas, de iguazas, de patas y garzones, y de tiempo en tiempo rayaba su superficie una canoa o una balsa, portadora de frutos, de preferencia plátanos que llevaba de bogador un negro vigoroso (Palacios, 1966, p. 169).

Ésta interacción del hombre con la naturaleza le permitió a las comunidades humanas que habitaron la ciudad de Santiago de Cali convivir con un paisaje exuberante y ubérrimo, pues como su intervención en el entorno no estaba mediada por la necesidad de valorizar capital no fue alterado tan drásticamente el paisaje. Así se puede notar en la variedad alimenticia, que Palacios describe como abundante y exquisita.

En la labranza había todo género de frutas: piñas, melones, sandías, chirimoyas y muchas más, pero éstas no se servían en la mesa porque lo creían muy vulgar. Los que apetecían frutas iban a comerlas a la mata misma.

Comenzó el servicio por la tradicional sopa de arepas con gallina; a este plato siguieron pasteles de ánade, piezas de guagua bien condimentados, lengua de vaca con adobo, pescado salpresado y barbudo, lomos de cordero y chanfaina del mismo. Todo esto fue devorado en medio de repetidos tragos y de bulliciosa conversación, pero sin brindis, porque entonces no se usaban arengas en medio de la comida.

Después condujeron a la mesa un lechón asado al horno: iba echado de barriga en ancha fuente de loza fina, como una gallina en su nido, y llevaba en la boca una mazorca de maíz atravesada; el lechón fue recibido con ruidosa algazara, porque tanto los anfitriones como los convidados menudeaban el vino y los demás licores, y estaban ya muy alegres.

Después del lechón apareció el bimbo (pavo) en una bandeja, llevando en el pico un ramo de flores; la presencia del bimbo fue palmoteada (..) sirvieron al fin muchos postres, y el infalible manjar blanco con dulce en caldo (almíbar con brevas) y queso fresco (Palacios, 1966, p. 194-195).

En muchos aspectos el escenario donde se desenvuelve la vida de los caleños ha sufrido un cambio radical debido a que los recursos actuales de la técnica, convertida en arma diabólica, han impreso al paisaje una nueva dinámica. La primera mitad del siglo XIX presentó una serie de hechos que irrumpieron en la vida de las gentes. La minería, que durante el siglo XVIII presentó un gran crecimiento y sustentaba la economía del departamento del Valle del Cauca, y en especial de Santiago de Cali, sufrió varios golpes, entre ellos "la separación del Chocó y la pérdida de control sobre esa periferia minera" (Valdivia, 1992, p. 68). Aunque se evidenciaban cambios a futuro, los propietarios recibieron los beneficios de este sistema hasta mediados del siglo (Valdivia, 1992: 69). La producción en las haciendas también tuvo condiciones limitadas de crecimiento. La suspensión de la ley de mayorazgo en 1824 no produjo un efecto inmediato en la estructura de la tenencia de tierras, ya que las transferencias se hicieron entre familiares. La transformación de la propiedad territorial en una mercancía de abierta compra-venta, aunque no fue total, se comenzó a dar en la segunda mitad del siglo XIX, proceso facilitado por la abolición de la esclavitud. Se invirtió entonces en la ganadería mejorando las praderas con el trabajo de las familias campesinas en las haciendas. En Palmira se incrementó la

siembra de tabaco la cual se sumó al cacao, un producto de gran demanda interna. Esta agricultura comercial -por el destino de los productos- alimentó la vida de la ciudad Santiago de Cali:

Con la agricultura comercial se constituyeron almacenes compradores de productos de gran demanda: cacao, café, tabaco y cuero (...), desde mediados de siglo se incrementan las relaciones comerciales (y la) vida comercial de Cali se aceleró después de 1865. La actividad que alimentó las relaciones fue la economía campesina con la variedad de sus productos; en efecto, en la tercera década del siglo hubo continuos flujos de productos provenientes de áreas de pequeños campesinos sin tierra que constituyeron explotaciones dentro de las haciendas (...). En este contexto se explica la fundación del Banco del Cauca con sede en Cali, y su capacidad de emisión; se había llegado a una etapa de cierto desarrollo de una economía caracterizada por un mercado de bienes agropecuarios que exigían la monetarización para realizar sus fines (Valdivia, 1992, p. 73-75).

El siglo XX llegó a Santiago de Cali acompañado de grandes procesos de cambio, materiales y espirituales. En las primeras décadas de dicho siglo, como consecuencia de la “guerra de los mil días”, se acentuó el proceso de colonización antioqueña que se venía dando en el Valle del Cauca, tanto en tierras planas como de ladera; pero ahora en las vertientes cordilleranas. Se producía café tanto para el consumo doméstico como para el mercado nacional e internacional. Después de 1890, el comercio del alto Cauca, entre Santiago de Cali y Cartago, alcanzó proporciones considerables, gran parte del café exportado por Caldas antes de 1925, se movió por el río de la Virginia o Puerto Caldas a Santiago de Cali (Puerto Isaacs), de donde era transportado por ferrocarril a Buenaventura (Parsons, 1970, p. 203). Al no existir un transporte adecuado para satisfacer las necesidades de volumen de grano, mucho del café producido en el Valle por las economías campesinas salía mayoritariamente por el río Magdalena (Mariquita) hacia el Atlántico. Una pequeña parte de la producción llegaba a Buenaventura, transportada por los vapores que cotidianamente navegaban por el río Cauca.

Desde finales del siglo XIX hacen presencia en las vertientes cordilleranas los llamados colonos antioqueños. Como consecuencia de la “guerra de los mil días”, se acentuó el proceso de colonización -ahora sí antioqueña- que se venía dando en el país vallecaucano. Estos colonos según Gilma Mosquera y Jacques Aprile-Gnisset (1984), que ocupan las vertientes cordilleranas del Valle geográfico del Río Cauca se dedican al descuaje; utilizando los recursos con que se

encuentran para autoabastecerse de alimentos y vivienda. Una vez establecidos y como consecuencia de la producción de excedentes agrícolas producen café tanto para su consumo como para los mercados, nacional e internacional.

Durante la primera fase de la colonización, la del descuaje y la siembra del pancoger; antioqueños, cundi-boyacenses, huilenses, tolimenses y santandereanos, permanecen más o menos aislados en el monte.

Posteriormente con la producción de excedentes agrícolas que hacen posible el mercado y la comercialización, se nuclean en poblados, originándose una mezcla socio-cultural, arquitectónica y constructiva. (Mosquera y Aprile-Gnisset, 1984, p. 20).

Así mismo aparecen en el país vallecaucano elementos y valores culturales diversos. Es esta nueva colonización la que irrumpe en territorio vallecaucano, al establecer y dirigir sus acciones en las vertientes de las cordilleras, imprimió al valle geográfico del río Cauca un ritmo a las relaciones económicas y sociales. Así, mientras respetaban las propiedades del plan -razón por la cual en general, no se presentaron disputas de tierras-, bajaban desde las vertientes a comerciar. El Valle del Cauca encuentra en la expansión de la cultura cafetera colonizadora la pulsión modernizadora que posibilita la superación del aislamiento regional; se modifican entonces las condiciones del transporte, por la necesidad de comercializar el café excedente producido por las economías campesinas de vertiente con el centro del país y con el mundo:

La apertura de caminos y la construcción de ferrocarriles se aceleró, por causa de las exportaciones cafeteras. El ferrocarril se convirtió en el principal medio (lo cual) redujo los costos en el comercio del grano y desarrolló la actividad portuaria, sobre todo en Buenaventura (Gaceta, 1997, p. 11).

Se dio en la región una revitalización económica que hizo necesario incorporar el país vallecaucano al desarrollo económico, político y social del país y del mundo; las colonizaciones desarrolladas en las vertientes andinas entre finales del siglo XVII y comienzos del siglo XX, trascendieron las esferas locales y proporcionaron productos para la integración de Colombia con los mercados internacionales en diferentes coyunturas del período. Esta unificación geográfica del occidente colombiano con el resto del país redujo los costos de los envíos por Buenaventura. Dicho proceso de cambio que sufre el Valle del Alto Cauca, lo condujo a experimentar una serie de situaciones que le llevaron a diferenciar la subregión Valle del Gran Cauca y que, después de tensiones y conflictos entre Santiago de Cali y Popayán,

llevó en 1910, a que el departamento del Valle del Cauca iniciara la constitución de su identidad cultural, económica y política.

El aislamiento regional se fue superando; primero, con la apertura del Canal de Panamá y la puesta en funcionamiento del Ferrocarril del Pacífico; y, luego, con la consolidación de la infraestructura vial para sustentar el desenvolvimiento industrial y comercial. Asimismo, al consolidarse Buenaventura como primer puerto del país en la costa del Pacífico, el comercio de importación y exportación se orientó hacia Santiago de Cali. La dinámica que tomó la industria azucarera y el desarrollo del puerto en Buenaventura fue el fundamento del despegue económico de Santiago de Cali. Al iniciar el siglo XX la ciudad Santiago de Cali albergaba 24 mil habitantes, en su mayoría negros. En el valle geográfico del río Cauca, el proceso denominado modernización, que empezó en el siglo XIX, tuvo en Santiago de Cali un pilar fundamental: la ciudad se comenzó a dinamizar como centro de circulación de mercancías con la llegada del Ferrocarril en 1915 y, un poco después, con la construcción de vías carretables, como la que se ejecutó entre 1926 y 1945 para unir a Santiago de Cali con Buenaventura, y facilitar y promover el comercio de importación y exportación. Es así como entre 1920 y 1930 comienza el crecimiento poblacional de la ciudad, que en 1928, aún con seis barrios (Santiago de Cali conservó su fisonomía colonial hasta comienzos del siglo XX: tenía no más de seis barrios, La Merced y San Francisco que constituían el centro, San Antonio al occidente, Santa Librada y San Nicolás al oriente, y Santa Rosa al sur), ya cuenta con 50.000 habitantes y gran número de factorías productoras de jabones, cervezas, cigarrillos, químicos, chocolates, materiales para construcción, muebles y otras manufacturas. En los años veinte, el país vallecaucano dio el despegue modernizador que promovió el desarrollo económico de la comarca; el transporte, pilar del desarrollo de la época, permitió que Santiago de Cali se convirtiera en el centro de la telaraña vial que dinamizó el comercio y la industria vallecaucana, “la gran expansión económica del departamento a partir de la tercera década de este siglo es una corroboración de este hecho” (Caicedo, s.f., p. 129). En 1940, debido principalmente al desarrollo alcanzado por la industria azucarera, Santiago de Cali se comienza a extender hacia el sur.

La denominada modernización de Santiago de Cali se afianza entre 1930 y 1950 al compás del desarrollo en la industria cañera y la consolidación de Buenaventura como puerto marítimo. En el transcurso de este proceso se encuentran una serie de cambios como transformación demográfica, crecimiento de la ciudad, “formación de una clase obrera industrial y de un proletariado urbano, el cual va a incidir profundamente en las condiciones tradicionales del campo en lo que respecta a esta formación social, presentándose

también un cambio de las estructuras ideológicas y estructurales” (Sulaiman et al., 1977, p. 43). La industrialización dependiente generó desequilibrios regionales debido a la desigual distribución de las actividades económicas. La estructura urbana muestra una ciudad capital en crecimiento desproporcionado frente al resto de las poblaciones, donde el desequilibrio se fortalece por una red de comunicaciones fragmentada, orientada hacia el exterior, y por un conjunto reducido de actividades económicas integradas al comercio internacional con el fin de exportar los productos primarios a los mercados mundiales. Antes del proceso de industrialización dependiente, en América Latina, la organización política y económica favorecía a unas cuantas regiones y ciudades, conforme al modelo colonial que orientaba la administración a la extracción de excedentes agrícolas y mineros en favor de la metrópoli (Sosa-López, 1989, p. 743).

La industrialización en Latinoamérica se constituyó en el proyecto económico y político a realizar. Tanto en Colombia como en América Latina, los gobiernos consideraron que por el camino de la industrialización (dependiente o adaptativa) la economía de sus países superaría las influencias y restricciones que impusieron las dos guerras mundiales y la crisis de los años treinta. Empero, la industrialización no ha cumplido con esta misión. La industrialización aceleró el proceso de urbanización, convirtiendo, en unas cuantas décadas, a la sociedad latinoamericana en urbana, pero no industrial. En Colombia, se dio un proceso de urbanización que puede definirse como transformación secular de las estructuras rurales en urbanas, mediante la cual las comunidades humanas se agruparon en sociedades de mayor tamaño, construyendo las finalidades económica, social y política. Así, la urbanización se refiere tanto al fenómeno demográfico debido a la aglomeración de la población como al socioeconómico, por las actividades industriales y de servicios. Estos dos fenómenos, por lo menos en América Latina, no han logrado un equilibrio, lo que ha hecho que la urbanización se caracterice por un desarrollo desigual condicionado por la dinámica de los procesos de cambio en la estructura agraria y por las transformaciones de los centros urbanos.

La urbanización se vio favorecida con la apertura de nuevas tierras, el desarrollo y aplicación de tecnología agrícola, la creación de las primeras industrias urbanas, la construcción de las vías férreas, puertos y caminos, y la aparición de una nueva burocracia y clase profesional no conocida hasta entonces. Estas condiciones se procuraron y permanecieron durante la primera mitad del siglo XX. Conforme fue avanzando la industrialización dependiente -especialmente después de la década del sesenta- las capitales de los países latinoamericanos iniciaron un desproporcionado crecimiento, acompañado de asentamientos irregulares que albergaron la población marginal la cual no encontró ocupación en las nuevas actividades industriales. El trabajo

industrial y la urbanización son las manifestaciones más dramáticas del mundo de la industria y la tecnología. La ciudad se convirtió en su símbolo externo más llamativo; la concentración urbana en Latinoamérica, desde los años cincuenta, es el fenómeno social más importante que evidencia el impacto de la industria en la sociedad. Las ciudades crecen con extraordinaria rapidez y mudan constantemente su aspecto, imagen y estructura debido a la construcción de nuevos edificios para las actividades de la vida moderna y a los planificadores y urbanizadores que acomodan a la población pobre (Ruíz, 1997, p. 101-104). Según Ruíz (1997), “el urbanismo se hizo para saber a dónde es necesario mandar a vivir a los pobres, porque quien tiene dinero no necesita preocuparse de dónde va a vivir (...), los urbanizadores olvidaron que urbanizar significa una acción leal sobre el medio ambiente, crear, dentro de lo que es la naturaleza, una impronta de lo humano (...), urbanizar significa no sólo dotar de sentido humano a un horizonte sino mantener una relación con todo aquello que constituye el medio ambiente” (Ruíz, 1997, p. 101-104).

La ciudad colombiana contemporánea se convirtió en la condición sine qua non de la modernización que se buscaba para el país en las condiciones generales de desarrollo capitalista. Por tanto, los problemas actuales son el resultado de esa praxis enrarecida que debe ser desechada para adoptar una nueva que coloque al hombre en el camino de la humanización. Es en este contexto que Fernando Cruz Kronfly escribe un ensayo que titula “La cultura de la modernidad y las organizaciones”, donde analiza la situación del país y enfatiza que las relaciones sociales están cada vez más corroídas y virulentas y que no se trata sólo de un proceso delincencial generalizado sino del despegue definitivo hacia la inserción en el mundo moderno (Cruz, 1990, p. 1). A partir del Renacimiento en Europa se inicia el proceso denominado modernidad, y en su relación con el desarrollo y la profundización del capitalismo, gira sobre grandes ejes como la revolución, las disciplinas, el laicismo, la vanguardia y el optimismo tecnológico y científico (Cruz, 1990, p. 2). La esquina de América del Sur entró en contacto con la modernidad occidental y lo que hasta 1930-1940 fue un país material y espiritualmente pre-moderno fue cambiando. Las barriadas de Medellín, Santiago de Cali, Bogotá, Barranquilla y otras ciudades importantes del territorio nacional, han sido programadas para el consumo ansioso, mediante refinadas técnicas, pero no se les han proporcionado los medios para hacerlo (Cruz, 1990, p. 5). Santiago de Cali se convirtió en una Ciudad Nueva, hija de la industrialización dependiente y de la modernidad; algo distinto se anunció, declaró, significó: lo urbano y su problemática. El problema fundamental, sin embargo, no es de orden económico, técnico o científico, sino ético - político: “urbanización” de las formas de existencia y tecnificación del tráfico social y de la comunicación.

Todo circula hoy en día, las músicas, las modas, los slogans publicitarios, los gadgets, las filiales industriales y no obstante todo parece permanecer en su lugar, mientras que se esfuman las diferencias entre los estados de cosas manufacturadas tanto como de los espacios estandarizados donde se ha vuelto intercambiable (...), la subjetividad se halla de esta manera amenazada de petrificación. Pierde el gusto por la diferencia, lo imprevisto, el acontecimiento singular. Los juegos televisados, el star system en los deportes, los programas de variedades, la vida política, actúan sobre ella como drogas neurolépticas que la previenen contra la angustia al precio de su infantilización, de su des-responsabilidad (Guattari, 1993, p. 208).

El crecimiento urbano de Santiago de Cali después de los años treinta cambió los paisajes familiares y la sosegada ciudad de nuestros abuelos y aun la de nuestros padres. En 1963 Mario Carvajal describe este cambio así:

Esta ciudad mía (y de muchos vosotros) viene, hace varios años, mudando su aspecto, variando frecuentemente sus perspectivas interiores, reemplazando por otra la casa antigua, ensanchando sus límites, renovándose, tratando de desvenejecer, puesta la voluntad y fija la mirada en el mito de la modernidad. (Carvajal, 1963, p. 223).

En pocos años la configuración moderna de Santiago de Cali transformó radicalmente el paisaje urbano, hoy sólo subsisten rasgos vetustos de lo que hubo hace unas décadas y dieron paso a la labor moderna de la ciencia y técnica, a esa labor que Carvajal define como “mecánica y ruidosa” que va “ensanchando los términos urbanos, apretando la población, derruyendo y edificando, acreciendo la industria y el comercio, perfeccionando la residencia del hombre con todos los recursos de la técnica y llevando las vías y el influjo de la vida, cada día con más ímpetu, hacia todos los confines de la república” (Carvajal, 1963, p. 229). Santiago de Cali comenzó, entonces, a asistir al reino de la destrucción, la degradación del medio ambiente, al abandono acrecentado de los individuos, la alienación, al abismo de la racionalidad del Occidente hegemónico.

La desaparición progresiva del obrar humano ha generado frustración, inmovilidad, neurosis y depresión. Cada vez la sociedad aleja al hombre del hombre, creando un mundo, social y espacialmente, segmentado; por un lado la gente, en otro el tráfico, el trabajo, las viviendas; aquí los ricos, allá los pobres. Siendo así las cosas, se puede decir que Santiago de Cali es una ciudad que hace parte de un sistema urbano

integrado cuyo eje son las fuertes demandas de mercado donde la industria atrae mano de obra migrante y local; continuamente se renuevan los viejos barrios y se crean otros nuevos y se asiste “al estruendo de la maquinaria pesada y la cacofonía de los camiones, los carros y los buses que comunican las disparejas calles de la ciudad” (Carvajal, 1963, p. 11). Lo que se considera prioritario, obras que obedecen y responden a las necesidades básicas de la ciudad, es la construcción de vías rápidas y su extensión a lo largo de los barrios obreros, planes de iluminación, suministrar los servicios públicos a los ciudadanos que pueden pagarlos, etc. Este tipo de planificación deja por fuera aspectos sociales y culturales. Lo importante es proyectar, diseñar, financiar, licitar, adjudicar contratos. El criterio con el que se adelanta la planificación municipal no tiene nada que ver con las realizaciones del ser humano en relación con su existencia. La ciudad actualmente es construida a partir de una racionalidad banalizada y hedonista en la que lo que importa es consumir y disfrutar en el instante fugaz de esos momentos. Se privilegian entonces aquellos lugares para la autonomía vacía, para la expresión de lo banal y en donde lo que prevalece en consecuencia es lo light y se olvidan los espacios para el despliegue del pensamiento y la palabra.

La ciudad es hoy, entonces, un universo de discotecas y bailaderos, redes viales que tejen las distancias entre estos sitios y facilitan el vertiginoso desplazamiento de los cuerpos ansiosos hacia los comederos de “perros” calientes, papas fritas y hamburguesas adornadas con salsa de tomate y mostaza sobre montones de salsa Niche. No sólo estamos en presencia de una nueva ética sino, como podrá advertirse, en presencia de una nueva estética de la vida. Y esta nueva estética convoca para la memoria de la “ciudad” otros lugares, privilegia otros recuerdos y otras redes de sentido, a la vez que construye otra manera de “usar” la ciudad y otro modo de descifrar su sentido (Cruz, 1995, p. 45).

Esto se refleja en los medios de comunicación hegemónicos, para los cuales lo importante es vender, ganar sintonía, subir el *rating*, etc., y no revelar las contradicciones sociales; todo lo presentan de un modo ligero, vacío. Los medios de comunicación carecen de capacidad crítica y contestataria; por tanto, en lugar de invitar a la reflexión y a la controversia, conducen a lo light, a la frivolidad, a la superficialidad, a la estupidez, a la uniformización. Desconocen que la ciudad es un escenario con muchos actores que representan tragedias y comedias, lo cual es, en últimas, la composición de la vida. Se olvidan de la ciudad, de sus ritmos, de sus cambios y de sus habitantes. Para decirlo en términos paisajísticos, los medios de comunicación olvidan que las calles, los barrios, los vendedores de frutas, la señora de la tienda, los jubilados

de los parques, los maestros que enseñan a aprender, tienen algo que decir, que criticar. Ocultan la ciudad y a los habitantes y presentan una pseudo-ciudad, maquillada, parcelada y hecha en y para el mercado con la cual sus habitantes no se sienten identificados ni interpretados. La ciudad ya no es un entorno que determina la vida, la atmósfera cierta y coherente, el mundo alucinado que transgrede el tiempo con la lógica del sueño, sino más bien, el lugar de lo transitorio, lo fugitivo, lo contingente. Dostoievski, el maestro de los escritores del siglo XX, en su novela *Noches Blancas*, describe con gran precisión la vida del llamado hombre moderno en la ciudad; Dostoievski percibió, con esa gran sensibilidad que caracteriza a los hombres que viven la hondura de su pensamiento, hace más de un siglo, que la ciudad moderna, hecha en y para el mercado, no puede ser el lugar para que los sujetos sean libres, pues, este hombre moderno se halla desterritorializado.

Desde bien temprano una extraña tristeza llena mi alma. Parece que todo el mundo me abandona, que todos huyen de mí. Ciertamente podría objetarseme: Pero ¿quién es “todo el mundo”? Porque desde hace ocho años que vivo en San Petersburgo, no he podido lograr el tener un solo amigo. Más ¿para que me servirían los amigos? (...), Aunque soy para ellos un extraño (para los habitantes de San Petersburgo), les conozco demasiado. Nada de su personalidad logra escaparseme y tengo bien estudiada su fisonomía. Les admiro cuando les veo contentos, y sufro cuando leo la tristeza en su semblante (Dostoievski, 1997, p. 155).

La ciudad moderna ha dejado de ser el lugar de trabajo y de residencia de sus habitantes para convertirse en el del transeúnte: “Me encontraba desasosegado en la calle -éste se habrá marchado, aquél se habrá ausentado, el otro no sé donde se habrá ido-, y hasta en mi propia casa me desconocían” (Dostoievski, 1997, p. 156). En medio del calor tropical millares de hombres y mujeres trabajan en busca del ideal frenético ausente de acumular dinero y reservan los placeres para el sábado en la noche y el domingo. Los deseos de la gente joven son violentos y breves mientras que

Sumergidos en el ritmo de la actividad febril y estrepitosa en su entorno, hombres maduros que pertenecen a familias prestigiosas de Cali encuentran un refugio en reposados almuerzos en terrazas, en tertulias y en recuerdos amorosamente compartidos que reviven viejos tiempos, cuyos aspectos más ásperos se pulen en el relato. Aquí existen todavía restos de la vida de la hacienda y de la esclavitud, fragmentos de un pasado vivo reunidos mediante

el recuerdo de hombres audaces y gestas de gloria, suavizados ahora en la narración romántica (Pres-ton, 1983, p. 11).

La Santiago de Cali de hoy es una ciudad moderna cuyas expectativas para el siglo XXI manifiestan la creencia vieja de sus dirigentes -y el silencio cómplice de sus habitantes- en el «progreso». La ciudad se vislumbra con una gran infraestructura vial (metro y demás), espacios públicos, zonas de recreación; lo que se intenta es construir una ciudad donde el proyecto técnico campee por todas partes: una ciudad maquillada donde no haya espacios para el hombre. En consecuencia, se considera que dotar a Santiago de Cali de una infraestructura técnica adecuada le permitirá un funcionamiento a tono con los compromisos que el siglo XXI le impone: una ciudad competitiva con múltiples posibilidades de comunicación interna y externa para sus habitantes e inversionistas, que permita generar condiciones de empleo, lo cual, de alguna manera generará paz y convivencia social (Porrás, 2015). Con este pseudo-ideal importado de progreso, se piensa seguir engañando a los caleños que cotidianamente con su mirada cómplice ven aumentar las carencias y el gran número de necesidades no satisfechas de una buena parte de la población (Velásquez y Muñoz, 1992: 21). El problema es que, como lo denuncia Edgar Vásquez, en nuestro medio el “desarrollo tecnológico, científico, administrativo e infra-estructural se encuentra en un coche trasero del desenvolvimiento de occidente” lo preocupante es que “en uno de los coches delanteros marchan el sistema de valores, los comportamientos, las actitudes y las modas que desde los países “avanzados” se difunden rápidamente” (Vásquez, 1992, p. 3). Esto ha llevado a que se cree una doble imagen de la ciudad: una que se deriva de la experiencia cotidiana, construida por cada sector social y otra,

...elaborada con base en diversos “estereotipos” de la ciudad. Allí juega un discurso diferente construido sobre la idea de la armonía, la integración, el civismo, la solidaridad, etc. Es la idea de la Cali bella, la ciudad de las mujeres hermosas, de la ciudad agradable y “rumbera”. Este discurso se vuelve dominante en tanto es impuesto a través de muy diversos medios (campañas, discursos institucionales, medios masivos de comunicación, etc.) por ciertos sectores interesados en “vender” esa imagen de la ciudad (Velásquez y Muñoz, 1992, p. 22).

De esta manera, las masas populares, acorraladas por necesidades creadas y por el desempleo, aprenden que a mayor “desarrollo” de la ciudad, mayores son también la pobreza, la hambruna y la miseria (Serrano, 1988: 3). La esperanza de un siglo XXI mejor, la disolución social y el manejo de

la opinión pública por el sector dominante han logrado la inmovilización ciudadana, en pro de poner en tela de juicio el despotismo y la barbarie. La importancia de instaurar una ciudad subjetiva que permita reorientar las finalidades tecnológicas, científicas, económicas y las grandes máquinas mass-mediáticas debe ser entendida por los ciudadanos ya que es a éstos a quienes compete -y no al Estado- la solución de los problemas que les preocupan; la tarea es fortalecer a la sociedad civil para que pueda librarse del aparato estatal y permita al hombre alcanzar su autorrealización: “la unidad entre vida y pensamiento” (Marx, 1980). En este sentido es que cobra validez la propuesta ecosófica de Félix Guattari de instaurar nuevas prácticas sociales en donde se mejoren las relaciones de vecindad, de reciprocidad y voluntariedad; esto es, la consolidación de relaciones autorreguladoras y no institucionales que permitan a los individuos, desde la perspectiva de una elección ético-política de la diversidad, del disenso creador, de la responsabilidad, del respeto a la diferencia y la alteridad, construir territorios colectivos viables (Guattari, 1993, p. 209). La cuestión decisiva, como sostiene este autor es, la de no

(...) dejar pasar las cosas, refundar, urgentemente una práctica social. Una práctica -un militantismo, aún si eso hace reír o rechinar los dientes- que no sea del todo compartimentada, especializada, sino que establezca un continuum entre las cuestiones políticas, sociales, económicas, las transformaciones técnico-científicas, la creación artística, etc., y una gestión de los problemas de la vida cotidiana, una recomposición de la existencia singular (Guattari, 1993, p. 209).

Conclusiones

Es necesaria una ciudadanía que cuestione la debilidad y la indiferencia de la administración para que la ciudad se consolide como un lugar de encuentro de las diferentes miradas del mundo. De esta manera, será posible construir constantemente la ciudad; los hombres se convertirán en poetas de la ciudad y se organizarán para defender su espacio vital y mejorar las condiciones de existencia, exigiendo y promoviendo la configuración de un paisaje urbano agradable donde se pueda manifestar la gran propuesta civilizadora de la humanidad.

Para el hombre urbano moderno su relación con la ciudad se restringe al proceso de ocupación mercantil que utiliza el territorio de la ciudad para la especulación económica. La ciencia de la ciudad, el urbanismo, y su configuración espacial, la arquitectura, juegan el papel de serviles del mercantilismo el cual domina al poder tecno-científico. Ante esto, se puede confirmar la necesidad de concebir una ciudad

construida por el hombre, que permita la constitución de un paisaje que dé cuenta de un habitar poéticamente el mundo, lo cual implica reflexionar sobre la autonomía del ser humano ante la amenaza de las obras urbanas modernizadoras y pensar a futuro en un concepto amplio de ciudad que involucre la multiplicidad humana. ≡

Conflicto de intereses

Los autores declaran no tener ningún conflicto de intereses.

Referencias bibliográficas

1. ARBOLEDA, Gustavo. Historia de Cali: desde los orígenes de la ciudad hasta la expiración del Período Colonial. Cali: Universidad del Valle, 1956.
2. BERMAN, Marshal. Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad. (5a ed.). Santafé de Bogotá: Siglo XXI, 1991.
3. BERTRAND, George. El geosistema y la autoorganización de la geografía física. *Heridote*, 26, Aout-Octobre. Trad. Flórez, A. En: Cuadernos de geografía, 1982, vol. IV, no. 1-2, p. 59-75.
4. CAICEDO, Juan Martín. Comercio. En: *El Valle del Cauca*. Cali: Grupo 80, (s.f.).
5. Cali cómo vamos. Cómo vamos en movilidad. (boletín informativo en línea) 24 de marzo de 2015. Recuperado de: <http://www.calicomovamos.org.co/movilidad>
6. CARVAJAL, Mario. Estampas y Apologías. Cali: Universidad del Valle, 1963.
7. CASTELLS, Manuel. Problemas de investigación en sociología urbana. Buenos Aires: Siglo XXI, 1972.
8. COLMENARES, Germán. Cali: Terratenientes, mineros y comerciantes, siglo XVIII. Cali: Universidad del Valle, 1975.
9. CORONADO, Manuel; ESCANDON, Lilia; PERLAZA, Rubén; SULAIMAN, Diego; URDINOLA, Jaime. Los jornaleros agrícolas en el Valle del Cauca, La sobre-explotación y su incidencia en la economía colombiana. Palmira: Universidad Nacional de Colombia, 1977.
10. CRUZ, Fernando. La cultura de la modernidad y las organizaciones. En: *Serie Pliegos Administrativos y Financieros*. 1990, vol. 8.
11. CRUZ, Fernando. La ciudad como representación. En: *Politeia*, 1995, vol. 17, p. 38-46.
12. DOVSTOIEVSKY, Fiodor. Noches blancas. Madrid: Gráfica Internacional, 1997.
13. ECO, Umberto. Cómo se hace una tesis. Barcelona: Gedisa, 1991.
14. FAJARDO, Darío. La colonización de la frontera colombiana. En: *El agro y la cuestión social*. Santafé de Bogotá: Tercer Mundo, 1994
15. FAJARDO, Darío. Cultura y región en la construcción de una nueva sociedad. En: *Boletín Socioeconómico*, 1992, no. 24/25, p. 97-108.
16. FOUCAULT, Michel. Las palabras y las cosas. Una arqueología de las ciencias humanas. (22a ed., trad. Elsa Cecilia Frost). México: Siglo XXI, 1993.
17. FOUCAULT, Michel. La arqueología del saber. México: Siglo XXI, 1970.
18. FOUCAULT, Michel. Nietzsche, la Genealogía, la Historia. En: *Genealogía del poder*. (3a ed., trad. Fernando Álvarez-Uría). Madrid: La Piqueta, 1992.
19. FOUCAULT, Michel. El orden del discurso. Barcelona: Tusquets, 1970.
20. GACETA. Café con aroma de historia. Cali: El País, agosto 10 de 1997.
21. GALINDO LEAL, Carlos. La teoría de la competencia y la estructura de las revoluciones científicas. En: *Acta Zoológica Mexicana*, 1987, vol. 19, p. 1-22.
22. GIRALDO DIAZ, Reinaldo; QUICENO MARTINEZ, Álvaro y VALENCIA TRUJILLO, Francis Lilibiana. Una salida ética a la crisis ambiental contemporánea. En *Entramado*, 2011, vol.7, no.1, p.148-158.
23. GIRALDO DIAZ, Reinaldo. Los adioses. Metáfora para la construcción de ciudadanía ambiental. En *Entramado*, 2011, vol.7, no.2, p.186-195.
24. GÓMEZ, Alvaro León; GÓMEZ, Francisco; MARTÍNEZ, Harold. Historia de Cali, 1536-1986. En homenaje a los 450 años de su fundación. Cali: Andinas, 1986.
25. GRIGNON, Claude. La enseñanza agrícola y la dominación simbólica del campesinado. En: *Espacios de poder*. (1a ed., trad. Julio Varela y Fernando Álvarez-Uría). Madrid: La Piqueta, 1981.
26. GUATTARI, Félix. Prácticas ecosóficas y restauración de la vida subjetiva. En: *El constructivismo Guattariano. Un proyecto ético estético para una era post-media* (1a ed., trad. Grupo de Trabajo Revista "El Vampiro Pasivo"). Cali: Universidad del Valle, 1993.
27. HABERMAS, Jürgen. Ciencia y técnica como ideología. Madrid: Tecnos, 1968.
28. HARVEY, David. Teorías, Leyes y Modelos en Geografía. Madrid: Alianza, 1983.
29. JIMENEZ, Gilberto. Poder, Estado y Discurso. Perspectivas sociológicas y semiológicas del discurso político-jurídico. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1981.
30. KHUN, Thomas. La estructura de las revoluciones científicas. Madrid: Fondo de Cultura Económica, 1975.
31. MALDONADO, Carlos Eduardo. Elementos para el análisis y comprensión de lo público. En: *Politeia*, 1998, no. 2, p. 353-384.
32. MARX, Carlos. Manuscritos económico-filosóficos de 1844. (Trad. Daniel Zadinaisky). Bogotá: Pluma, 1980.
33. MOLANO, Joaquín. Arqueología del paisaje. En: *Cuadernos de Geografía*, 1995, vol. 5, no. 2, p. 1-10.
34. MOSQUERA TORRES, Gilma y APRIL-GNISET, Jacques. Clases, segregación y barrios. Cali: Universidad del Valle, 1984.
35. NEGRET, Fernando. Elementos generales para la investigación urbana. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1990.
36. PALACIOS, Eustaquio. El Alférez Real. Cali: Carvajal, 1966.
37. PARSONS, James. La colonización antioqueña en el occidente de Colombia. Bogotá: Carlos Valencia, 1970.
38. POPPER, Karl R. La lógica de las ciencias sociales. México: Grijalbo, 1978.
39. PORRAS, Oswaldo. Los grandes retos de las ciudades latinoamericanas, como Cali. En: *Cali cómo vamos. Panel de Expertos en la presentación del Informe de Calidad de Vida en Cali, 2014*. Agosto de 2015. Recuperado de: http://media.wix.com/ugd/ba6905_b25a88fb-76d74799874cfbf62d0d5d8d.pdf
40. PRESTON, Richard. El crédito y la economía. 1851 - 1880. En: *Universidad del Valle. Sociedad y Economía en el Valle del Cauca (T. IV)*. Bogotá: Biblioteca Banco Popular, 1983.
41. RENGIFO, Joaquín. *Hypomnena*. Palmira: Universidad Nacional de Colombia, 1990.
42. RODRÍGUEZ, Alfonso. Analítica del poder y analítica de la verdad en Michel Foucault. En: *Praxis Filosófica*, 1982, no. 2, p. 2-3.

43. RUIZ, Darío. Ciudad y Arquitectura. Tarea Crítica. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 1997
44. SANTOS, Boaventura. Para descolonizar Occidente. Más allá del pensamiento abismal. CLACSO, Buenos Aires, 2010.
45. SAUER, Carl. Introducción a la Geografía Histórica. En: Geografía, 1980, vol. 2, no. 1, p. 35-56.
46. SEBILLOTTE, Michel. Sistemas de cultivo y de producción: algunos conceptos que permiten el análisis y la comprensión de sus efectos. (Trad. José Ottocar Reina Barth). Palmira: Universidad Nacional de Colombia, 1993.
47. SEBILLOTTE, Michel. Agronomía y Agricultura: ensayo de Análisis de las Tareas del Agrónomo. En: Cuadernos de Agroindustria y Economía Rural, 1987, no. 19, p. 67-116.
48. SERRANO, Pablo. La encrucijada de la universidad. (c.f.), Palmira, Universidad Nacional de Colombia, 1988.
49. SOSA LOPEZ, José de Jesús. Desarrollo económico y concentración urbana en América Latina. En: Comercio Exterior (México), 1989, vol. 39, no. 9, p. 743-750.
50. SULAIMAN, Diego M., Q.; URDINOLA, Jaime; ENCANDÓN, Lilia Amparo; CORONADO, Manuel y PERLAZA, Rubén Darío. Los jornaleros agrícolas en el Valle del Cauca. La sobre explotación y su incidencia en la economía colombiana. Tesis de pregrado. Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Ciencias Agropecuarias, 1977.
51. SZILASI, Wilhelm. ¿Qué es la ciencia? México: Fondo de Cultura Económica, 1956.
52. VALDIVIA, Luis. Economía y Espacio: El Valle del Cauca 1850-1950. Cali: Universidad del Valle, 1992.
53. VÁSQUEZ, Edgar. El paisaje del valle en la mirada. Cali: Universidad del Valle, copia fotostática, (s.f.).
54. VÁSQUEZ, Edgar. Ensayo sobre la historia urbana de Cali. Cali: Universidad del Valle, 1980.
55. VÁSQUEZ, Edgar. Individuo y disolución de lo social. En: Boletín Socioeconómico, 1992, vol. 23, p. 1-18.
56. VELÁSQUEZ, Fabio y MUÑOZ, María Teresa. Vida local y opinión ciudadana. En: Boletín socioeconómico. Revista de la Facultad de Ciencias Sociales y Económicas de la Universidad del Valle, 1992, vol. 23, p. 19-34.
57. ZULETA, Estanislao. Acerca de la ideología. En: Elogio de la dificultad y otros ensayos. Cali: Sáenz, 1994.