



Revista Cambios y Permanencias

Grupo de Investigación Historia, Archivística y Redes de Investigación

Vol.11, Núm. 2, pp. 709-737 - ISSN 2027-5528

La Asamblea Departamental de Antioquia y su papel en la colonización de Urabá durante la transición de los siglos XIX y XX. Retos, aciertos y decepciones

The Departmental Assembly of Antioquia and role in the colonization of Urabá during the transition of the 19th and 20th centuries. Challenges, successes and disappointments

Alejandro Restrepo Ochoa
Universidad de Antioquia
orcid.org/0000-0001-5629-304X

Frankly Alberto Suárez Tangarife
Universidad de Antioquia, Medellín
orcid.org/0000-0001-5629-304X

Recibido: 1 de septiembre de 2020 **Ajustado:** 7 de octubre de 2020

Aceptado: 11 de octubre de 2020



Grupo de
Investigación
Historia
Archivística y
Redes de
Investigación



Universidad
Industrial de
Santander

Universidad Industrial de Santander / cambiosypermanencias@uis.edu.co

La Asamblea Departamental de Antioquia y su papel en la colonización de Urabá durante la transición de los siglos XIX y XX. Retos, aciertos y decepciones

Alejandro Restrepo Ochoa
Grupo Kultur

Magister en Historia, Universidad de Antioquia.

Correo electrónico: abufalia1966@hotmail.com,
autoexpresiones08@gmail.com

ORCID-ID: <https://orcid.org/0000-0001-5629-304X>

Frankly Alberto Suárez Tangarife
Universidad de Antioquia

Historiador.

Correo electrónico: autoexpresiones08@gmail.com

ORCID-ID: <https://orcid.org/0000-0001-5629-304X>

Resumen

El presente estudio presenta de manera panorámica los diversos proyectos que materializó la Asamblea Departamental de Antioquia con el propósito de colonizar a la región de Urabá, entre los que se contaron el trazado de una línea ferroviaria y la construcción de carreteras – caso de la vía al mar–, infraestructuras necesarias para consolidar, primero, la explotación y la comercialización de productos agrícolas y mineros –como tagua, banano, ipecacuana, oro, platino y carbón–, que lentamente se integraron a la economía mundial, y, segundo, visibilizar la presencia de la institucionalidad en una zona tanto olvidada como inexplorada, históricamente.

Palabras clave: colonización, agricultura, carreteras, industrias.

The Departmental Assembly of Antioquia and role in the colonization of Urabá during the transition of the 19th and 20th centuries. Challenges, successes and disappointments

Abstract

This study presents in a panoramic way the various projects that the Antioquia Departmental Assembly carried out with the purpose of colonizing the Urabá region, among which were the layout of a railway line and the construction of roads - the case of the mar-, infrastructures necessary to consolidate, first, the exploitation and commercialization of agricultural and mining products –such as tagua, bananas, ipecacuana, gold, platinum and coal–, which slowly became integrated into the world economy, and, second, to make visible the presence of the institutions in an area both forgotten and unexplored, historically.

Keywords: colonization, farming, roads, industries.

Desde el inicio del siglo XIX, cuando los criollos ilustrados manifestaron su deseo de emanciparse del dominio de la Corona española, Camilo Torres (1996) vislumbró a Urabá como un terruño que debía ser explotado para beneficiar las empresas que sustentarían a la república en ciernes, que emergería de dicha separación: por su ubicación geo-espacial que posibilitaría el control de los dos océanos, el Atlántico y el Pacífico, por las cualidades de sus ríos, y por sus riquezas florísticas y faunísticas rentables para entablar relaciones comerciales con el orbe entero (pp.22-23). Pero durante esa centuria se movilizaron parcamente pocos pobladores, como sucedió en la siguiente, pese a que, como se advertirá a continuación, la Asamblea Departamental de Antioquia abogó para que se migrara con propósitos colonizadores (Restrepo, 2013, p.19).

A finales de la centuria decimonónica, a través de estatutos firmados en la *Constitución Política de Colombia*, de 1886 (1998) se determinó realizar procesos migratorios que, para el caso antioqueño, supervisaría y apoyaría la Asamblea Departamental de Antioquia, entidad que debería subvencionar la instalación de industrias locales y foráneas, e incentivar la colonización campesina (254). Complementariamente, en la Carta Magna (1998) se advirtió que los diputados deberían:

Dirigir y fomentar, por medio de ordenanzas y con los recursos propios del Departamento, la instrucción primaria y la beneficencia, las industrias establecidas y la introducción de otras nuevas, la inmigración, la importación de capitales extranjeros, la colonización de tierras pertenecientes al Departamento, la apertura de caminos y de canales navegables, la construcción de vías férreas, la explotación de bosques de propiedad del Departamento, la canalización de ríos, lo relativo a la policía local, la fiscalización de las rentas y gastos de los distritos, y cuanto se refiera a los intereses seccionales y al adelantamiento interno (p.254).

Dicho proceso se materializaría en una franja de 100.000 hectáreas de tierra baldía que el gobierno nacional le entregó a la gobernación de Antioquia en 1893, las cuales habían estado vinculadas a la administración de Cauca y Chocó (Archivo Histórico de Antioquia, Notaría Segunda, 1893, Esc. 1666, ff. 141r-141v). Anotó la investigadora Claudia Steiner (2000), que estos predios se otorgaron a Antioquia por sus destacadas capacidades colonizadoras que representaban a patriarcas laboriosos que viajaban con sus recuas de mulas, tumbaban monte, sembraban cafetos y productos de pan coger, y fundaban pueblos en compañía de sus familias y sus vecinos (pp.XIC-XVI).

Los conservadores que firmaron la Carta Magna sostenían que en la coyuntura política anterior a 1886, cuando gobernaron los gobiernos liberales–radicales, se había desarticulado la república a causa de la organización en Estados Federales. Por eso era propicio unificarla nuevamente con un régimen centralista que tuviera control sobre el territorio nacional, aún virgen en muchas regiones, caso de Urabá, donde existían incalculables recursos hídricos, faunísticos y florísticos (AHA, Notaría Segunda, 1893, ff. 141r-141v). Antes de la concesión de baldíos de 1893, concretamente en 1888, los diputados de la Asamblea Departamental de Antioquia ya habían efectuado descripciones pormenorizadas de los recursos naturales, madereros, ambientales y minerales de ese Urabá que pretendían colonizar e integrar a la explotación económica interna y externa (AHA, Ordenanzas, 1888, f. 2).

Los diputados de Antioquia denunciaron las diversas ocasiones en las que otros departamentos les habían despojado de su derecho natural para administrar a Urabá, y agradecieron a los representantes del gobierno central por entregarles para el progreso material la potestad sobre esas tierras. En esos terrenos virginales, según comentaron los parlamentarios (AHA, Ordenanzas, 1893), los colonos colmarían sus anhelos y sus necesidades con la explotación de varios productos naturales, caso de cobre, platino, oro, petróleo, carbón mineral, maderas preciosas e hidrocarburos que, lentamente transformaban locomoción mundial y despertaban la codicia de las grandes potencias (f. 141r).

Las 100.000 hectáreas estaban ubicadas en la zona entre Frontino y Cañasgordas, hacia la orilla oriental del río Atrato, que lindaban: por el costado del Sur con terrenos pertenecientes a algunos resguardos aborígenes (AHA, Notaría Segunda, 1893, ff. 141r-141v). Esos indígenas representaron para la Asamblea Departamental una veta en bruto o una materia prima que se tenía que explotar por medio del trabajo y la evangelización. Estas tierras tenían un importante camino entre Cañasgordas y el sitio conocido como Frontino, que aún no se había erigido como municipio, proceso que adelantó en 1846 un cuerpo de zapadores capitaneado por Pedro Gutiérrez de Lee que envió al gobierno nacional que dirigiera en ese momento el general Tomás Cipriano de Mosquera (Le Grand, 1984, p.5). La colonización de las tierras de Urabá excitó los comentarios de algunos periodistas como Juan Bautista Londoño (1886), quien expresó en el diario *El Antioqueño*:

El día que Occidente abra de par en par sus puertas a la población antioqueña que de tiempo atrás ha venido emigrando, y a la inmigración extranjera, que no se hará esperar; el día que miles de brazos fuertes y diestros exploten en grande escala los elementos de prosperidad que allí abundan; el día que el camino al Darién o al León esté terminado, el comercio antioqueño se lanzará con su mayor energía en nuevas regiones donde lo esperan inagotables fuentes de prosperidad (pp.31-32).

Más tarde, en 1903, la pérdida de Panamá planteó entre los diputados una posible separación de Urabá porque el acecho capitalista emprendido por los norteamericanos continuaba alimentándose con rapacería de América Latina. Esta problemática determinó que la Asamblea Departamental de Antioquia firmara una serie de estatutos que garantizaran la representación de la institucionalidad en esa región, a través de la construcción de caminos y la incentivación del comercio, y se encargaran de enviar a militares preparados para que hicieran bien el trabajo que les correspondía a las pocas tropas hambreadas al servicio de la nación que transitaban en vaporcitos por el Darién y el Bajo Atrato (AHA, Ordenanzas, 1904, ff. 341-344).

Una primera fase de leyes favorables al fomento de la colonización de Urabá se sancionó en los años 1904 y 1911. En la legislación de 1904, la дума se comprometió a impulsar a los colonos que se establecieran en el municipio de Turbo, en la Provincia de Frontino o en la fracción de Chigorodó, para sembrar yuca, plátano, caña y pastos artificiales (*Anales de la Asamblea Departamental*, 1904, p.34). En la de 1911, especificó que las familias que decidieran trasladarse hacia Urabá recibirían del tesoro público auxilios para transportes y una cuota mensual de 25 pesos durante el primer año de estadía. Para atender este proceso además se contratarían estudios que permitieran crear una colonia de habitantes del interior de Antioquia (*Anales de la Asamblea Departamental*, 1911, p.34).

Conviene advertir en este punto de nuestra reflexión que la colonización se basó atendiendo al “mito de la antioqueñidad”, que, según los antropólogos Sandra Rocío López y Gonzalo Murillo Escobar, culturalmente se ha identificado con la “raza antioqueña”, caracterizada por su conservatismo, por su laboriosidad y por su fe católica, cuyo discurso a partir de las postrimerías del siglo XVIII, en la coyuntura marcada por las reformas borbónicas, se encargó de difundir el progreso material como el único estímulo necesario para engrandecer al departamento (1995, p.122).

Los defensores del “mito de la antioqueñidad”, muchos de ellos servidores de la Asamblea Departamental de Antioquia, pertenecían a los estratos altos de la sociedad, ya que estudiaron en diversas universidades colombianas, latinoamericanas y europeas; y fundaron empresas, sociedades comerciales y crediticias en el país, como los Bancos Cafetero e Industrial Antioqueño, la Caja de Crédito Agrario, Cervunión, Colcafé, la Compañía de Navegación Aérea, la Compañía Urbanizadora, las emisoras Amistad y Cristal, Fabricato, el Fondo Ganadero de Antioquia, la librería Siglo XX de Bogotá y la Sociedad Agrícola del Sinú (Gómez y Puerta, 1942, p.34; Hoyos, 1931, p.32).

Retornando a nuestro asunto, en 1913 también se volvió a legislar sobre la colonización de Urabá, ya que la Asamblea Departamental de Antioquia se comprometió a entregar 20 hectáreas para casa y cultivo, cuyo beneficio adicional sería un auxilio para transportar a las familias y hasta una mesada mensual anual (*Anales de la Asamblea Departamental*, 1913, pp.280-281). Este mismo año, la duma manifestó, además, su interés en que a Urabá la poblaran extranjeros y colonos de otras regiones del país. Los foráneos, a quien se requirió para que adelantaran procesos agroindustriales, contarían para materializar sus empresas con el apoyo de la Oficina de Fomento que les informaría sobre el clima, la geografía y la calidad de las tierras (*Anales de la Asamblea Departamental*, 1913, p.36).

Nadie más calificado, técnica y culturalmente, que los europeos para contribuir con el ideal del trabajo manifestado por los antioqueños. Según los diputados (1913), los foráneos, por su buena salud y sus sanas costumbres podrían contribuir en los proyectos migratorios con sus conocimientos especiales en agricultura, artes, oficios y pequeñas industrias. Ese mismo año, la Asamblea se comprometió a suministrarles a los extranjeros alojamientos por cinco meses, y a auxiliarles con treinta pesos por cabeza. Los objetivos de ellos serían estudiar y explorar las riquezas y los recursos naturales para el fomento de diversas empresas en Urabá (*Anales de la Asamblea Departamental*, p.36). Resaltó en este sentido, primero, la instalación de firmas bananeras sobre las que nos referiremos en breve (García, 1993, p.26; Keep, 2004, p.36).

En 1920, la Asamblea sancionó otra legislación para la colonización de las tierras de Urabá y el fomento de las industrias, en la cual continuó prometiendo auxilios, como casas para los campesinos y los foráneos, quienes, en contraprestación, deberían evaluar los

terrenos a explotar agroindustrialmente (AHA, Ordenanzas). Se pretendió intervenir a Urabá, a la par, con un sistema ferroviario y con vías de comunicación que atravesarían territorios indígenas, caso de los ubicados en Murri, hasta donde se encaminó otra propuesta colonizadora en 1936 en la cual se prometió entregar hasta 50 hectáreas (AHA, Ordenanzas).

Durante el proceso colonizador, por supuesto, hubo desplazamientos, desafortunadamente, no sabemos hasta qué punto fueron forzados. Sin embargo, sí conocemos que muchos, al menos los realizados por los indígenas Catíos se caracterizaron por ser inducidos; es decir, a potestad propia, ya que ellos, históricamente asentados en Urabá, para no ocuparse en las granjas agrícolas que paulatinamente comenzaron a producir, huyeron a la selva para conservar su ancestral y autóctona cultura, y sus vidas, acosadas por las normatividades laborales impuestas por los patrones (Santa Teresa, 1924, p.19).

Algunas familias de colonos llegaron al sitio de Mutatá en 1938, como la de los Jiménez Morales, quienes se ubicaron en las laderas del río Chadó, y de las quebradas Sabaletas Frías y Sabaletas Calientes, cercanas al sector conocido como El Bejuquillo. El arribo de campesinos a esta zona precipitó que en 1944 Gustavo White Uribe fundara el municipio de Mutatá. Cuatro años más tarde se empezó a construir su iglesia por orden del Obispo de Antioquia, Luis Andrade Valderrama (Keep, 2004, p.447).

En 1939, la Asamblea Departamental especificó los productos agrícolas que podrían explotar los colonos en los baldíos de la región urabeña: cacao, semillas de hierba Yaraguá, de Uribe y de Guinea (AHA, Ordenanzas). Ese mismo año, la duma autorizó a la gobernación de Antioquia para que celebrara contratos que determinaran y posibilitaran el establecimiento de empresarios que se dedicaran, además del aprovechamiento de los citados insumos, a producir banano.

La Asamblea Departamental de Antioquia, en 1939, se comprometió a suministrarles a los colonos cincuenta hectáreas, cinco de las cuales estarían ya tumbadas y quemadas; una casa con agua y letrina; una mesada para el abastecimiento familiar durante dos años; semillas debidamente aptas para el trasplante con sus respectivas instrucciones de uso; una vaca de cría; y herramientas manuales para los trabajos agrícolas. El 50% del costo de las anteriores garantías para la emigración los había ya aportado el gobierno nacional, según se determinó

en la Ley 29 de 1936, firmada por el Ejecutivo que por entonces administraba Alfonso López Pumarejo (AHA, Ordenanzas, 1936).

En este sentido, la colonización de las primeras décadas del siglo XX en Urabá y otras zonas de Colombia, según Bernd Marquardt, fue un proceso que dilató la ocupación inaugural de los europeos practicada desde los tiempos de la Conquista, y en la que gracias a sus intereses y a sus conocimientos prácticos y empresariales, se siguieron incorporando extensas tierras baldías a su proyecto globalizador (2011, p.99). Sin embargo, Mary Roldán comentó que no hubo un considerable arribo de colonos antioqueños a Urabá pese al esfuerzo legislativo de la Asamblea Departamental que presentó a esa región como una zona de prósperas tierras aptas para la explotación (1988, p.12). María Teresa Uribe de Hincapié, compartió la misma opinión de Roldán y añadió:

Urabá sí había sido explorada y colonizada, mas no por antioqueños. Dos grupos étnicos y culturales: unos, colonos que huían de la expansión forzosa de grandes haciendas ganaderas en Montería (departamento de Bolívar en ese entonces), y otros, negros oriundos de Bolívar, Panamá y el Magdalena Medio –quienes habían buscado refugio en la zona después de las guerras civiles del siglo diecinueve–, y ocupaban pueblos como Damaquiel, San Juan de Urabá, El Carmelo y Arboletes en el costado superior nororiental. En el interior de Urabá por el golfo, pueblos como Necoclí habían sido colonizados por familias negras quienes mantenían amplios nexos económicos, familiares y religiosos con Cartagena. Aquellas personas emigrantes de Cartagena y otros pueblos caribeños que llegaron a Urabá cuando ya había sido distribuida la mayor parte de la tierra baldía en el norte de la región pasaron a Carepa, Chigorodó y Apartadó en medio de la zona donde se trazaría la carretera al mar. Sólo Turbo, donde ya existía una colonia de migrantes chocoanos, logró atraer a algunos antioqueños, sobre todo a partir de 1935, cuando el gobierno regional oficialmente impulsó la colonización de esta zona (1992, p.21).

Hubo un movimiento considerable de colonos hacia Turbo. Según Fernando Keep Correa, en 1933 allí vivían alrededor de 15.000 habitantes, principalmente afrodescendientes que tenían muchos recelos con los extranjeros y los campesinos, y que acataban, más que la normatividad de los antioqueños, la legislación sancionada en la gobernación de Cartagena (2004, p.447). Seis años más tarde, en 1939, la cifra se incrementó y Turbo contaba ya con 50.000 habitantes representados por un 65 % de afros, un 10 % de indígenas, y un 25 % de blancos. Las gentes que arribaron a este municipio, y, en general a otras zonas de Urabá, se

movilizaron por diversas causas como: “la violencia, la construcción de la Carretera al Mar y el establecimiento del cultivo del banano” (Keep, 2004, pp.204-205).

Urabá como epicentro de la explotación y exportación de productos agrícolas

La colonización agrícola de Urabá comenzó en parte con el cultivo de cacao, producto con fines exportadores que, como el añil, en los albores del siglo XX, se explotó con ayudas de la Asamblea Departamental de Antioquia (AHA, Ordenanzas, 1936.) y continuó vigente, en auge, en las siguientes décadas a través del esfuerzo de la citada duma, de inversionistas extranjeros, de empresarios locales representantes de acaudaladas familias medellinenses – como la de los Ospina, los Restrepo y los Echavarría, por ejemplo–, y de migrantes espontáneos del Sinú, del Caribe y de otras zonas de Antioquia que se dedicaron a recoger tagua y raíces de ipecacuana (Ocampo, 2007, pp.21-34).

En las postrimerías de la centuria decimonónica, en América Latina se vivenció un marcado ritmo de expansión mercantil hacia mercados europeos y estadounidenses que favoreció la explotación agrícola. En Colombia, los gobiernos afiliados al periodo histórico conocido como la Regeneración –que comenzaron con el Ejecutivo administrado por Rafael Núñez [1886-1890]–, enfocaron sus esfuerzos comercializando quina, tabaco, añil y tagua, cuyas ganancias permitieron modernizar la economía de la República que se caracterizó por estar bajo el amparo de una legislación proteccionista (Ocampo, 1979, p.32; Ospina, 1987, p.37).

En conexión con los argumentos exportadores del Estado, en las postrimerías del siglo XIX, la Asamblea Departamental de Antioquia determinó a través de la Ley No. 153 adelantar un proceso migratorio hacia Urabá con el propósito de acceder a la recolección de excedentes de tagua (*Diario Oficial*, 1887, pp.1751-1752). Así, el sitio conocido como Chigorodó se pobló paulatinamente a partir de 1878 con recolectores de este producto que migraron desde Bolívar. La anterior medida fructificó en 1893, año en que se exportaban alrededor de 40.000 barriles de taguales por el río León pagando un impuesto de 2 dólares por tonelada (Keep, 2004, p.72). Hacia 1915, según indicó el parlamentario Juan Henrique White, la tagua era un producto que se enviaba a Europa y a Estados Unidos por grandes cantidades (1915, pp.5-6).

Pero, tras el éxito de la producción y exportación de la tagua, la Asamblea Departamental de Antioquia decidió incentivar entre los colonos oriundos de Bolívar la explotación de otros alimentos de pan coger en la zona circundante a Chigorodó –es decir: maíz, caña de azúcar y plátano–, proyecto que aquellos campesinos consideraron poco menos que interesante ya que su subsistencia se fundamentaba en la cosecha de la tagua (Keep, 2004, p.205). Aunque hubo resistencia por parte de los colonos antioqueños, sin embargo, la Asamblea, a través de la Sección de Agricultura, vinculada a la Secretaría de Hacienda Departamental, impulsó la industrialización de la semilla de “Yaraguá Uribe” [especie así llamada porque la introdujo a Colombia el general liberal Rafael Uribe Uribe] (AHA, Ordenanzas, 1936). Existió en Urabá un campesino-empresario en los albores del siglo XX, Eusebio Campillo, apodado “El Rey de la Tagua”, que en el valle del río Guapá, en Chigorodó, se hizo rico comercializando este producto:

Allí gobernaba él como una especie de rústico rajá, al modo de un amo feudal, sin que nadie lo interfiriese. Era el tiempo del “marfil vegetal” que nadie cultivaba. Que se producía, abundante, sin demarcados palmares, en toda la extensión de la selva, listo para ser tomado del suelo húmedo, de entre la manigua exudante [sic.] y sombría. Nadie se lo disputaba. El mantenía sus peonadas dispersas y las gobernaba con puño de hierro sin que nativo o aventurero se atreviese a sustraer un solo cuezco [sic.]. La tagua se hacinaba en sus depósitos durante meses y meses en la época de la recolección. Luego él mismo la llevaba a Cartagena, donde tenía sus agentes y de donde efectuaba la exportación (López, 1963, p.879).

Como complemento, igualmente, la Asamblea Departamental de Bolívar, abogó por la migración y la explotación agrícola en Urabá, de un lado, y apoyó a los campesinos que ya estaban instalados en esa región, de otro, mestizos en su mayoría, adjudicándoles, en 1919, grandes extensiones para la recolección de tagua. Estos cosechadores, según argumentos de la duma, sin ningún auxilio de la nación se ubicaron en esa zona a partir de 1917 (Archivo Histórico de Cartagena, AHC, Resoluciones, 1919, f. 222). Estos colonizadores sabaneros e indígenas oriundos del Valle del Sinú que traspasaron la frontera entre Antioquia y Bolívar fueron expulsados de sus tierras ante el crecimiento de las fincas de ganado, principalmente, y se caracterizaban por ser una población flotante que también trabajaba recogiendo raicilla e ipecacuana. La independencia que manifestaban respecto al manejo de su tiempo laboral – es decir, no cumplían estrictamente un turno determinado–, chocó continuamente con la tradicional forma de programación en las haciendas –por ejemplo, las jornadas proyectadas

de una hora fijada a otra–, durante la transición de los siglos XIX y XX. En la avanzada migratoria muchos de estos campesinos se unieron a palenques, específicamente los afros, como los de Carate y Cintura, en Ayapel quienes fundaron comunidades independientes como Puerto Escondido y corregimientos como Valencia, Canalete, Tierralta, Los Córdoba y Tucurá (Fals Borda, 2002, pp.1, 21).

Sobre este proceso en particular se indicó que los continuos flujos migratorios de pobladores de las diferentes subregiones, dinamizaron la explotación de recursos mineros y agrícolas, como la tagua, cuya recolección controlaron los sinuanos. Por eso, la Asamblea Departamental de Bolívar consideró al territorio que conformaba a Urabá como un núcleo económico de suma importancia para su avanzada colonizadora, por este par de razones: 1ª. Se podría trasladar reses, otra fuente productiva tradicional; 2ª. Se alentaría la inmigración espontánea que se adelantaba en la frontera agrícola, la que, históricamente, desde el siglo XIX se proyectaba hacia el interior de Urabá, a través de las rutas seguidas por los campesinos. Con este propósito, los parlamentarios resolvieron edificar una vía que enlazara a Arboletes con Lorica y Cereté (AHC, Ordenanzas, 1912, ff. 63-68; AHC, Ordenanzas, 1920, ff. 66 y 67).

Otra materia prima que se explotó en Urabá –y se produce actualmente– fue el caucho. Alrededor de su recolección se fundaron varios poblados y municipalidades entre los siglos XIX y XX, por ejemplo: Pueblo Rico, en 1876; Dabeiba, en 1850; Monte Líbano, en 1907; y Tierra Alta, en 1913. Sus moradores se vieron enfrascados en peleas constantes con los indígenas Catíos. Desde mediados del siglo XIX la extracción maderera era una de las actividades de subsistencia fundamentales de los habitantes de Turbo, especialmente la explotación del caucho negro, sembrado en los valles de los ríos Atrato y León, y que generaba alrededor de ochenta toneladas por año en una factoría de empresarios neoyorquinos que movilizaban este recurso a los mercados estadounidenses y del Viejo Mundo a través del río Magdalena (Parsons, 1979, p.46).

Pero también Urabá fue centro de explotación de otros yacimientos minerales, a saber: cobre, hierro y carbón (White, 1915, pp.5-6). Según la investigadora María Teresa Uribe de Hincapié, la minería del oro se adecuó a las políticas económicas del modelo occidental, las cuales se evidenciaron en “El proceso mercantil exportador–importador” (1992, p.22). Entre

Frontino y Cañasgordas, hacia la orilla oriental del río Atrato, a finales del siglo XIX existían 100.000 hectáreas de tierras vírgenes propiedad de Antioquia. Los diputados de la Asamblea Departamental de Antioquia proyectaron cultivarlas después de civilizar a los indígenas allí residentes, y, además, explotar sus minas de oro (AHA, Notaría Segunda, 1893, ff. 141r-141v).

Porque la Asamblea, hacia el año 1887, reportó que los aborígenes eran incivilizados ya que vivían diseminados en zonas boscosas y valles fluviales y difícilmente se sumaban a procesos agroindustriales (*Diario Oficial*, 1887, pp.1751-1752). Porque el bosque y sus animales –caso de pavas cantonas, paujiles, monos, gallinazos, ardillas, saínos, guatinajas y dantas–, eran para los indígenas bienes para la subsistencia cotidiana, así como estímulos para la representación simbólica, ancestral. En sus terrenos sembraban cedros, ceibas, caracolíos y balsos, por cuyas maderas tuvieron problemas constantes con migrantes afros y mestizos paisas y cordobeses. Uno de los focos forestales estaba ubicado entre Frontino y Cañasgordas, principalmente sembrado con maderas preciosas (AHA, Ordenanzas, 1888, f. 2). Migrantes sinuanos tuvieron bastante protagonismo en la explotación de esos recursos (Fals, 2002, pp.119-120).

La expansión de la frontera agrícola permitió que, en las últimas décadas del siglo XIX, Montería se convirtiera en el núcleo comercial de las compañías madereras norteamericanas y francesas (Ocampo, 2007, p.15). Los intereses de las sociedades galas en el Sinú al finalizar esta centuria se direccionaron asimismo hacia la explotación agrícola y ganadera. Muchos bálsamos y otras maderas preciosas fueron transportados hacia París y Nueva York. Estas, cortadas en bloques, según anotó Guillermo Echavarría Misas, se utilizaron para construir parte de las calles de la tradicional Opera de París (1980, p.63).

Asimismo, con mucha personalidad y patrimonio se radicaron en Urabá empresarios extranjeros para explotar recursos naturales, caso del Consorcio Albingia, propiedad de alemanes dedicados a producir y exportar un producto que aún hoy es insignia de la región: el banano. Tanto impacto tuvo inicialmente este emporio que recibió del Estado autorizaciones para edificar vías de comunicación, así como un muelle en Puerto César y hasta un ferrocarril para comercializar esta fruta (Steiner, 1991, p.24). Juan Henrique White concluyó atinadamente que las rentabilidades obtenidas con las bananeras –[como

posteriormente sucedería con el cultivo del café]–, permitirían dinamizar el conjunto de la economía antioqueña (1915, p.6).

El Consorcio Albingia se convirtió en pionero por este asunto en particular: se sustentó con auxilios privados derivados del fisco estatal (Le Grand, 1984, p.13). El gobierno de Carlos E. Restrepo [1910-1914] entregó a este emporio germano 5.000 mil hectáreas en terrenos cercanos a Turbo y a Puerto César, Urabá. El contrato de instalación estipuló que los alemanes deberían construir una línea telegráfica y otra telefónica –así lo hicieron–, y un puerto con muelles –únicamente edificaron una parte de él–, pero extendieron redes de acueducto, de alcantarillado y conexiones eléctricas. Sus funcionarios más representativos se llamaron Oskar Egersdorfer, Bernard Pellmy, Henry Hechtel y V. Kashler (Keep, 2004, p.142).

Sin embargo, el Consorcio Albingia clausuró rápido operaciones en Urabá –según el historiador Rodrigo de J. García Estrada, por estas problemáticas internas y externas–: 1ª. Los escasos créditos conseguidos por los socios en Alemania; 2ª. Los altos precios que se pagaban para introducir insumos por una región con precarias vías de comunicación; 3ª. La mano de obra costosa; 4ª. La competencia con la United Fruit Company; 5ª. La explosión de la Gran Guerra en 1914 (1993, p.29). El investigador Maurice P. Brungardt, caracterizó con estas palabras el quehacer empresarial de la United Fruit: “estranguló a la competencia, derrocó gobiernos, sobornó presidentes, bloqueó rutas ferroviarias, arruinó cultivadores, hizo quebrar cooperativas, se opuso al sindicalismo, dominó a los trabajadores y sacó provecho de los consumidores y dejó un legado de desconfianza y amargos odios que ni el gobierno de los Estados Unidos, ni otras compañías norteamericanas han logrado borrar” (1995, p.108).

En el cultivo y la comercialización del banano, asimismo, participaron los campesinos del Sinú que se sumaron al proyecto modernizador de la agricultura que adelantaron un trío de empresarios locales: Francisco Burgos Rubio, Diego Martínez Camargo y Prisciliano Cabrales Lora (Negrete, 2006, p.5). Juan Henrique White, comprometido con la cosecha de esta fruta sugirió que para explotarla óptimamente deberían tumbarse y quemarse montes en Urabá (1915, p.6). Más, cuando el producto se posicionaba como el petróleo y el algodón –cuyos excedentes más sobresalientes y de mayor calidad se cosechaban en Dabeiba (AHA,

Ordenanzas, 1926, f. 23)—, como un insumo importante para la exportación hacia mercados europeos y norteamericanos (Halperin, 1967, pp.224-230).

Tras liquidarse el Consorcio Albingia, en 1914, otro proyecto bananero descolló en los albores del decenio de los años 1930 en Urabá, abanderado por empresarios de Canadá y Suiza: Bananeras Acandí, su razón social; sus gerentes: Carlos Cleall y Fernando Lambert, quienes se asociaron con capitalistas antioqueños que cambiaron el nombre de la firma por Compañía Agrícola de Acandí, cuya oficina central funcionó en Medellín, y desde la que se realizaron grandes exportaciones en buques hacia los Estados Unidos, sumas justificables que movilizaban anualmente alrededor de 600 trabajadores. Sin embargo, un nuevo conflicto orbital, la Segunda Guerra Mundial, vigente entre 1939-1945, desarticuló esta industria que tuvo que clausurarse a principios de 1940 (Keep, 2004, p.143).

La Asamblea Departamental de Antioquia sancionó Ordenanzas con el propósito de incentivar el arribo de colonos a Urabá que se dedicaran a explotar banano en los baldíos que pertenecían a su jurisdicción (AHA, Ordenanzas, 1939). Porque ya para esta época, el banano tenía tradición en la región, situación que lo catapultaba, además de la facilidad de su cultivo, como un producto rentable para la mercantilización interna y externa. Por eso, como explicó Fernando Keep Correa en su *Monografía de Urabá*, el establecimiento de bananeras contribuyó en un flujo migratorio que se movilizó desde el interior del país después de culminada la Segunda Guerra Mundial (2004, p.204).

Como colofón, debemos informar que en la región de Urabá también fructificó el cultivo de productos de “pan coger”, es decir, aquellos con los que los campesinos se sostienen a diario, empezando por el maíz que comenzó a explotarse desde el periodo prehispánico, así como la yuca y el plátano, base de la alimentación tanto de Antioquia como de la región Andina (*Diario Oficial*, 1887, pp.1751-1752). En este proceso tuvo bastante pertinencia el funcionamiento de la Colonia Penal de Antadó que operó en el actual municipio de Ituango de 1920 a 1945. Para su reinserción, a los reos se les adjudicó una porción de tierra para que cosecharan los citados productos, y caña de azúcar, café y pastos para atender la demanda de hatos ganaderos que también se instalaron en la zona (Uribe, 1992, p.104).

La importancia de las vías de comunicación en la búsqueda de la conexión entre Medellín y Urabá

En la Constitución Política de 1886 firmada por el gobierno regeneracionista y conservador de Rafael Núñez, se determinó que, para desarrollar a la república de Colombia, tendrían que abrirse carreteras y vías navegables, y construir ferrocarriles (1988, p.254). Proyectos que sirvieron, más allá de los aciertos y desaciertos, para integrar en la región de Urabá a disímiles colonos –tanto de Antioquia como del valle del Sinú–, a misioneros, como los Carmelitas Descalzos, por ejemplo, y a empresarios, caso de los afiliados a la comercialización bananera (Restrepo, 2015, p.17). Tras la entrega de las 100.000 hectáreas de tierra baldía a Antioquia, en 1893, la Asamblea Departamental programó, para solidificar la colonización, la construcción de dichas obras de infraestructura con el propósito de enlazar a Medellín con la costa de Urabá (AHA, Notaría Segunda, ff. 141r-141v).

Respecto de la intención de construir vías de comunicación, al principio se pensó en un ferrocarril, entre el centro y la periferia, es decir, entre Medellín y Urabá, además hizo parte de un proyecto conjunto materializado después de la separación de Panamá, en 1903, que enraizó recelos contra el Ejecutivo por su frivolidad al momento de defender a esa provincia, y arengó para la protección de Urabá que, según los parlamentarios, también podría perderse (AHA, Ordenanzas, 1904, f. 341). Este tema resultó ser recurrente en la duma tiempo después, ya que volvió a aludirse sobre él en los años 1930 (AHA, Ordenanzas, 1936). La Asamblea Departamental de Antioquia comenzó, paralelo a la edificación del ferrocarril que beneficiaría la colonización, la ejecución de otro mecanismo de cohesión para la región de Urabá sancionando Ordenanzas relacionadas con la reforma y la construcción de caminos. Dicho proceso se formalizó en 1904 con la orden de inicio de las carreteras que unirían a Cañasgordas y a Frontino, a Bolívar y a Quibdó, y de algunos caminos que bordearían los sectores aledaños al río Atrato (*Anales de la Asamblea Departamental*, 1904, p.34). Asimismo, como indicó Sigifredo Betancourt, Juan Henríque White colaboró trazando planos y escribiendo artículos y folletos donde propuso una ruta que debería ir desde Cañasgordas a Pavarandocito (1955, p.10). Mientras, otros ingenieros contratados por la duma también hicieron el estudio de una vía de acceso para los colonos, que atravesaría desde Turbo hasta la Serranía de Abibe (*Anales de la Asamblea Departamental*, 1913, p.36).

Bien entrado el siglo XX, la edificación de calzadas continuaba siendo una preocupación de la Asamblea Departamental de Antioquia, muy especialmente las de Turbo, Necoclí y San Juan que deberían extenderse hasta Punta Arboletes, en Bolívar. Otras vías proyectadas por la duma conectarían a Peque con Uramita; atravesarían el Valle de Murrí; e irían desde Pavarandocito (Mutatá) hacía la vía al mar. La duma afirmó que con estas obras se entraba en un proceso bastante estructurado de carreteras que conectarían a Medellín y a su industria, en ciernes desde los albores del siglo XX, con los sectores mineros y agrarios (AHA, Ordenanzas, 1940).

A finales de la década de los años 1930, la duma decretó “construir caminos de herradura entre Pavarandocito y Turbo, Turbo y San Juan, pasando por Necoclí y San Juan de Arboletes”. Esto para apoyar un proyecto lúdico-deportivo de incentivación colonizadora que adelantaron los misioneros de la orden de los Carmelitas Descalzos afiliados a la Prefectura Apostólica de Urabá –presentes en la zona entre 1918 y 1941 (Restrepo, 2015, p.15)–, quienes, aunque suene exótico, quisieron invertir en un casino “con toda clase de juegos” y en carreras de caballos (AHA, Ordenanzas, 1939), dinámica acaecida en la coyuntura histórica marcada por las reformas adelantadas por el primer gobierno de Alfonso López Pumarejo (1934-1938) (Palacios, 2012, p.428).

Paralelo a la construcción de caminos, se adelantó el trazado de una vía férrea como aludimos arriba. Así, en 1889, el gobernador Marceliano Vélez Barreneche le expresó a la Asamblea Departamental de Antioquia que el progreso industrial de Medellín dependería de la edificación de un ferrocarril que conectara a la ciudad directamente con el mar (Parsons, 1979, p.65). Tanto Vélez Barreneche como otros políticos de Antioquia, Ricardo Botero, por ejemplo, estaban interesados en que existiera desde Medellín una vía al mar. Botero expresó, además, que era necesario adelantar labores en el camino del Atrato que habían comenzado pero que estaban paradas debido a los despilfarros y a las “especulaciones” (Archivo Ricardo Botero Arango, ABA, Correspondencia, 1906, f. 6).

Hacia 1892, según informó el investigador James J. Parsons: “un grupo de la Comisión intercontinental de Ferrocarriles de los Estados Unidos, encabezada por William F. Shunk, recorrió la ruta desde Medellín hasta el golfo. Su informe publicado en 1896, fue muy optimista. Los norteamericanos calcularon que las exportaciones serían de un volumen seis

veces mayor que las importaciones” (1979, p.65). Porque los Estados Unidos de Norteamérica siempre atentos e informados de los recursos naturales de otras repúblicas, inclusive más que sus mismos ciudadanos, tenían intereses comerciales en Colombia en desarrollo de la expansión de la economía capitalista que abanderaban en América Latina. Y las líneas férreas, por supuesto, eran la puerta que les permitía la entrada a cualquier zona. En la primera década del siglo XX, el proyecto de construcción del ferrocarril estuvo en las manos de Juan Henrique White, quien, en alianza con el Ejecutivo nacional se apersonó de esta obra recibiendo un considerable apoyo del presidente y ex general Rafael Reyes (Betancourt, 1955, p.10).

El británico Juan Henrique White, que ejerció como cónsul de Inglaterra en Medellín, oficiando como ingeniero, trazó puentes, caminos rurales y calles urbanas, las del municipio de Dabeiba, por ejemplo; levantó planos ferroviarios; proyectó la construcción del barrio Buenos Aires, en Medellín, al que apodó “La puerta inglesa”; y escribió sobre diversos temas como el medio ambiente, la geología, las culturas aborígenes y los recursos naturales del Occidente de Antioquia (González, 2008). Este polifacético personaje informó a la Asamblea Departamental Antioquia:

En países nuevos como Colombia, las vías férreas deben ser construidas para fomentar las industrias, tanto en la explotación de los frutos naturales del suelo, como de los que pueden producir la inversión de capital y brazos. El Ferrocarril de Urabá debe ser mirado como una empresa acometida para abrir el mayor territorio posible donde se pueden establecer las industrias y el comercio; y si vamos a los números nada más, el tráfico que facilitaría una línea por el río León, en solo la exportación de tagua ofrece hoy el doble en tonelaje que la de mercancías por la de Puerto Berrio, y el comercio en maderas exportadas sobrepasaría el total del tonelaje de la línea del Oriente y como el territorio es rico en sí, por sus minerales de cobre, hierro, hulla, etcétera, estos elementos darían más tráfico que el que en 1879 estimó el ingeniero Francisco José Cisneros (White, 1915, pp.5-6).

Pero el ferrocarril comenzó a tener tropiezos. Según Sigifredo Betancourt, el primero ocurrió cuando cayó el gobierno de Rafael Reyes, en 1909, que había subvencionado la obra y aprobado un contrato de construcción con el ingeniero Henry G. Granger que sería parte de la línea férrea continental (1955, pp.11-12). Sin embargo, después de muchos debates, posteriormente, en 1913, esta vía férrea quedó en las manos de la Asamblea Departamental de Antioquia que la aprobó argumentando que sería una “prolongación del Ferrocarril de

Antioquia” que favorecería la “exploración de la Región de Urabá”. En el texto que sustentó a este proyecto se lee:

La Junta Directiva del ferrocarril constituirá dos secciones de ingenieros para hacer el estudio preliminar de las vías férreas económicamente posibles para poner en comunicación el centro del Departamento, partiendo de un punto apropiado en el Valle de Medellín o de otro central que la comisión de ingenieros estime conveniente. El informe sobre vías férreas y las riquezas naturales de la Región de Urabá se imprimirán en un folleto que circulará dentro y fuera del país (*Anales de la Asamblea Departamental*, 1913, p.34).

La Asamblea Departamental de Antioquia, empobrecida como la república de Colombia por los nefastos efectos de las guerras civiles que caracterizaron el siglo XIX, publicó folletos en el extranjero con la finalidad exclusiva de recibir posibles auxilios de las potencias capitalistas mundiales –encabezadas por Inglaterra, Estados Unidos de Norteamérica y Alemania–, y consolidar su proyecto ferroviario. Una de las primeras funciones de la duma fue la contratación de varios ingenieros para ejecutar los estudios preliminares de la línea en Urabá (*Anales de la Asamblea Departamental*, 1913, p.36).

La decisión de construir la línea propició que en 1913 varios vecinos, industriales y negociantes medellinenses manifestaran su complacencia con la Asamblea Departamental de Antioquia por haber decidido trazar esta obra. Según esta comitiva, el ferrocarril Medellín–Urabá brindaría a todos los antioqueños una incalculable ayuda en la colonización de amplios territorios de inmensa fertilidad (*Anales de la Asamblea Departamental*, 1913, p.34). Este proyecto, sin embargo, no tuvo ningún impacto y tropezó por segunda vez. Años más tarde, en 1920, la construcción del tren revivió cuando la duma comisionó a los ingenieros Emilio Atehortúa y Víctor M. Botero para que inspeccionaran la zona comprendida entre Cáceres y Puerto César, siguiendo los planos levantados con anterioridad por White y Granger. Pero finalmente no fructificó la propuesta (Betancourt, 1955, pp.11-12).

En 1929, esta idea aparece de nuevo en los debates de los de la Asamblea Departamental de Antioquia, cuyos diputados, dictaron algunas disposiciones concernientes a esta vía ferroviaria nombrando un quinteto de ingenieros que, en asocio con la Comisión Técnica de Urabá, se dedicaron al estudio de una posible zona para extender una línea entre Medellín y Urabá (*Gaceta Departamental*, 1929, p.114). Pero también este esfuerzo resultó infructuoso por estos motivos: porque para esta época la construcción de un tren se

presentaba como una medida anacrónica debido a que crecía la popularidad de los automóviles, y se adelantaban las obras correspondientes a la vía al mar que en 1930 contaba con 94 kilómetros de vía que llegaba ya a Santafé de Antioquia (AHA, Ordenanzas, 1923, ff. 23-26; Gaviria, 1930, p.5).

Así, en 1929, quedó sepultado el proyecto ferroviario, pero se materializaba la construcción de la vía al mar que estuvo presente en la mentalidad de la Asamblea Departamental de Antioquia desde la década de los años 1910 (AHA, Ordenanzas, 1913, ff. 280 y 281). Esta idea comenzó a tejerse en 1925 cuando se convocaron a todos los estratos sociales de Antioquia, quienes, según Sigifredo Betancourt, se encargaron de difundirla a través de la radio y de coloridos cartelones expuestos en plazas, en teatros, en almacenes, en casas familiares, en oficinas públicas y en clubes sociales (1955, p.10). En 1926, los diputados decretaron:

El estudio y la construcción de una carretera de Medellín al Golfo de Urabá o sus cercanías. Declarase la obra de utilidad pública para los efectos legales consiguientes. Instituyese una Junta denominada De La Carretera al Mar, compuesta del Gobernador del Departamento, quién la presidirá, y de cuatro ciudadanos que éste elegirá por períodos de dos años. La Gobernación, de acuerdo con la Junta de la Carretera al Mar, procederá a establecer trabajos de construcción entre Medellín y Dabeiba (AHA, Ordenanzas, 1926, f. 21).

En 1926, la Asamblea Departamental de Antioquia decretó la iniciación de los primeros tramos de la vía al mar, 140 kilómetros comprendidos entre Medellín y Dabeiba que se contrataron con la Compañía R. W. Hebard. Los 210 restantes que se ejecutarían en la segunda etapa también se acordaron con la misma empresa. Según James J. Parsons: “La ruta que seguiría la carretera era aproximadamente la misma que Juan Enrique White había recomendado para el ferrocarril de Henry Granger más de veinte años antes” (1979, pp.73-74).

Pero en 1928, según anotó Parsons, este contrato con la Compañía R. W. Hebard, “se modificó para cubrir solamente el tramo de San Cristóbal a Cañasgordas; [y] desde junio de 1929 el Departamento [de Antioquia] se encargó de la dirección del proyecto entero. Unos cuarenta y tres ingenieros –once de los Estados Unidos y treinta y dos de Colombia– trabajaban en la obra en su punto culminante” (Parsons, 1979, p.76). Los estudios

concernientes a la construcción del puerto se contrataron con la empresa germana Siemens Bau-Unión (Parsons, 1979, pp.73-74).

El proyecto de edificación de la vía al mar estuvo exclusivamente en las manos de la Asamblea Departamental de Antioquia hasta 1927, año en el cual, el gobierno nacional comenzó a apoyarlo mediante la aprobación de un auxilio de 20.000 pesos por kilómetro terminado, “aproximadamente la tercera parte del costo total calculado” (Parsons, 1979, p.76). La carretera obtuvo un gran empuje hasta 1929 que derivó de los aportes del Ejecutivo y de los auxilios de un empréstito de \$12.350.000 que contrató la duma con banqueros norteamericanos vinculados al International Acceptance Bank Inc., al Guaranty Trust Company Of New York, y al International Acceptance Securities & Trust Company (Departamento de Antioquia, 1927, p.13).

En 1927, la Junta Asesora de Empréstitos Departamentales –veeduría que se organizó para supervisar los pormenores del proyecto de la vía al mar–, presidida por Jorge Rodríguez, Gabriel Posada Villa, Alberto Ángel y el ex-presidente Carlos E. Restrepo, informó que la carretera arrancaba sólidamente con proyecciones futuras, y con la coherencia de acrecentar la producción por la disminución de fletes (Restrepo, 1927, p.4). Como los curas, políticos y empresarios, los ciudadanos del común también se entusiasmaron con esta edificación. Los obreros, por ejemplo, según anotó el investigador Sigifredo Betancourt: “ignorantes de la magnitud de la obra, preguntaban entusiastas en cuánto tiempo se podía ir al mar y hacían conjeturas sobre su belleza” (1955, p.14).

James J. Parsons afirmó que el optimismo de algunos animadores de la vía al mar se basaba en las favorables posibilidades con las que contaban los alrededores de la obra para cultivar algodón, especialmente en Dabeiba, donde los estudios vaticinaron muy buenas cosechas (1979, pp.77-78). Este producto parece haber sido uno de los mayores argumentos que justificaron la edificación de la carretera. De hecho, en las discusiones de la Asamblea Departamental de Antioquia se propuso fomentar este cultivo para abastecer el consumo interno, más cuando se aceleraba la industria en Medellín, así como para poderlo exportar (AHA, Ordenanzas, 1926, fol. 23).

Hubo, sin embargo, diputados que se opusieron a la construcción de la vía al mar, como Emilio Restrepo Callejas, quien, expresó su inconformidad ante la Asamblea Departamental

de Antioquia diciendo que en Urabá sólo encontrarían enfermedades y fiebres porque esta era una tierra malsana, y una inconfundible mata de tristeza. Y, aunque reconoció que el algodón que se podría producir en Dabeiba era de excelente calidad, y bastante apto para la industria textil, su cultivo en esa región se haría desordenadamente porque las gentes de allí solo se dedicaban a sembrar maíz, arroz y cacao (AHA, Ordenanzas, 1926, fol. 23). Restrepo Callejas además criticó el proyecto porque, como afirmó, durante su ejecución se estaban desviando fondos que eran para atender a otras carreteras, situación que a la postre podría arruinar el funcionamiento del Ferrocarril de Antioquia (Parsons, 1979, pp.75-76).

Según Parsons, el debate terminó con un discurso razonable a favor de la Asamblea Departamental de Antioquia que ilustró al inconformista Callejas sobre los beneficios y la prosperidad que traería para la región la vía, argumentándole: “que una salida al mar es esencial para el departamento y se concibe como un servicio no sólo favorable a los intereses regionales de Antioquia sino como parte del vínculo de comunicación por carretera entre Bogotá y el Atlántico y eventualmente como parte de la Carretera Panamericana” (1979, pp.75-76). En 1929, cuando se había franqueado a Mutatá, la vía al mar se suspendió temporalmente, en primera instancia, porque “empezaba la depresión económica y los fondos adicionales para el proyecto no estaban disponibles”; y en segunda, porque el departamento estaba “atascado en las deudas del ferrocarril al río Magdalena” (Parsons, 1979, pp.75-76).

De otra parte, según el historiador Jorge Orlando Melo, los programas radiales organizados por las Juntas Cívicas Patrióticas que brindaron respaldo publicitario a la vía al mar, dirigidas por los empresarios y políticos, resultaron bastante positivos al comenzar la obra, pero no fueron eficaces durante su desarrollo (1988, p.147). Hubo un esfuerzo después de 1929 con contribuciones realizadas por la industria local que aportó \$300.000 con los que se construyó el tramo comprendido entre Santa fe de Antioquia y el sitio conocido como Morrón, en Cañasgordas, cuyos trabajos dirigió el ingeniero Antonio Restrepo Álvarez. Las Empresas que auxiliaron este trayecto de la carretera fueron Colombiana de Tabaco, Fabricato, Rosellón, Coltejer, Cervecería Unión, Nacional de Chocolates, Droguerías Aliadas y Cóndor (Betancourt, 1955, pp.25-26).

Los trabajos en la de la vía al mar fueron interrumpidos desde 1929 hasta 1938. Pese al letargo, la Asamblea Departamental de Antioquia continuó promocionando indirectamente

el proyecto mediante la incentivación del proceso colonizador (*Gaceta Departamental*, 1938, p.194). Asimismo, otros diarios regionales continuaron informando sobre algunos sucesos relacionados con la obra que documentaron sobre el arribo de expedicionarios brasileiros a Urabá; sobre la esperanza de contratar a los desocupados de Medellín cuando reiniciarán los trabajos en la carretera; y sobre el derroche de dineros fijados para este proyecto que realizaron algunos funcionarios públicos (*El Herald de Antioquia*, 1929, p.3; *El Herald de Antioquia*, 1931, p.4; *El Herald de Antioquia*, 1931, p.2).

Aunque la citada noticia no particulariza cuáles fueron las causas del arribo de los brasileiros, si nos permite determinar que los programas propagandísticos ejecutados por la Asamblea Departamental de Antioquia dentro y fuera de Colombia tuvieron algún impacto, en este caso en Suramérica. Tal vez, a los cariocas les interesaron, inclusive más que a los mismos antioqueños, las rentabilidades expuestas por la duma y decidieron afiliarse a la migración como colonos u obreros de la vía al mar cuando estuvo activa la primera fase construcción. Finalmente, los trabajos de la carretera fueron reiniciados en 1938 por la firma Arango Betancourt & Compañía en el tramo comprendido entre Dabeiba y Mutatá (*Gaceta Departamental*, 1938, p.194).

Esta nueva apertura de la obra fue auxiliada por el expresidente Alfonso López Pumarejo, quien en visita a Medellín reconoció los esfuerzos de la Asamblea Departamental a favor de la prosperidad de la república a través de la exacción oportuna de los impuestos. Pues entre los antioqueños, según Libardo López Gómez, destacó el respeto por los deberes públicos que eran notorios al momento de cancelar sus respectivas deudas con la nación (1936, pp.104-106). Otras ayudas para financiar la vía al mar se obtuvieron de las rentabilidades que el fisco recaudó en las empresas productoras de tabacos y cigarrillos. Parte de esos ingresos también se destinaron para el fomento de la colonización y la agricultura (AHA, Ordenanzas, 1944).

En 1955, finalmente, los trabajos de la vía al mar los concluyó el ejército nacional en medio de la violencia partidista que caracterizó a esta época y que afectó a la vida nacional profundamente. La carretera llegó definitivamente al municipio de Turbo (Betancourt, 1955, pp.26-27). Los tramos más importantes en este proceso atravesaron los Corregimientos de El

Tres, Currulao, Riogrande y el municipio de Apartadó (Keep, 2004, p.353). Con esta síntesis esbozó Parsons los primeros años de funcionamiento de la calzada:

El levante de ganado en potreros rodeados de selva siguió siendo el modo principal de utilización de las tierras, especialmente en la llanura de piedemonte entre Turbo y Mutatá. Los caseríos sobre la ruta crecieron, pero más bien lentamente. La Carretera al Mar era, en efecto, una vía de penetración sumamente larga y los costos de transportar los excedentes de cosechas hasta los mercados interiores absorbieron la mayor parte de las ganancias (1979, p.80).

Conclusiones

Históricamente, la región de Urabá estuvo desligada del sistema político-administrativo de Antioquia, es decir, era tierra de nadie. Parte de su historia como zona de producción, en el marco de las relaciones internacionales que identificaron a la modernidad en la transición de los siglos XIX y XX, comenzó en 1893 cuando el Ejecutivo cedió a Antioquia una gran franja de tierra para que la interviniera. Esta labor la adelantó la Asamblea Departamental de Antioquia que de inmediato sancionó Ordenanzas en favor de la colonización.

Sin embargo, pocos resultaron ser los antioqueños que llegaron a Urabá tras las propagandas e incentivos que prometió la duma que, además, consolidó el proyecto colonizador tendiente a unificar a Medellín, en proceso de industrialización, con el mar, y atendió a la demanda de infraestructuras viales como una línea ferroviaria, que no pudo edificarse debido, entre muchos tropiezos, al auge de los automóviles que se presentaron como mejor opción para la movilización entre ambos puntos, y como la construcción de la carretera al mar.

En suma, la colonización de la región de Urabá, pese a sus aciertos y sus desaciertos, lentamente fructificó, y se posicionó como uno de los proyectos más importantes –que aún sigue vigente–, de la Asamblea Departamental de Antioquia que, aparte de apersonarse de la explotación de sus recursos mineros y agroindustriales, abogó, atendiendo a un sentido de identidad territorial, por apropiarse de una zona en vía de desarrollo que estuvo lejos de las disposiciones y reglamentaciones de la institucionalidad.

Referencias bibliográficas

Bibliografía

Berrocal, J. (1980). *La colonización antioqueña en el departamento de Córdoba*. Virginia, Colombia: Gráficas Corsa.

Betancourt. (1955). *Historia de la carretera al mar*. Medellín, Colombia: Editorial Granamérica.

Brungardt, P. (1995). La United Fruit Company en Colombia. *Innovar*, (5), 107-118.

Constitución Política de Colombia [Const.] (1886).

Departamento de Antioquia (1927). *Contrato de empréstito externo para la Carretera al Mar y para los Caminos del Departamento de Antioquia*. New York, EE. UU.: (S. E.).

Fals Borda, O. (2002). *Historia doble de la Costa*. Bogotá, Colombia: Banco de la República.

García, R. (1993). *Los alemanes en el desarrollo socio económico de Antioquia, 1800-1945* (tesis de pregrado). Universidad de Antioquia, Colombia.

Gaviria, L. (1930). *Urabá y la carretera al mar*. Medellín, Colombia: Tipografía Industrial.

Gómez, F. y Puerta, A. (1942). *Biografía Económica de las industrias de Antioquia*. Medellín, Colombia: Tipografía Bedout.

González, B. (2008). *A un antioqueño nacido en el exterior* [Artículo de un blog]. Recuperado de http://juanwhite.blogspot.com/03_19_archive.html

- Halperin, T. (1967). *Historia contemporánea de América Latina*. Madrid, España: Alianza Editorial.
- Hoyos, J. (1931). *Antioquia Industrial*. Medellín, Colombia: Tipografía Bedout.
- Keep, F. (2004). *Monografía de Urabá*. Medellín, Colombia: Imprenta Departamental de Antioquia.
- Le Grand, C. (1984). De las tierras públicas a las propiedades privadas: acaparamiento de tierras y conflictos agrarios en Colombia, 1780-1930. *Lecturas de Economía*, (13), 5-19.
- Le Grand, C. (1988). *Colonización y protesta campesina en Colombia, 1850-1950*. Bogotá, Colombia: Universidad Nacional de Colombia.
- López, A. (1963). Comarcas de la patria. Historia y leyenda del rey de la tagua. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, (6), 878-881.
- López, L. Laraza. (1936). (S. N.). *El Bodegón: Revista de Literatura y Buen Humor*, (333), 104-106.
- López, S., & Murillo Escobar, G. (1995). *Mito, identidad, territorio. Una propuesta de hermenéutica urbana. El caso de la antioqueñidad en Medellín* (tesis de pregrado). Universidad de Antioquia, Colombia.
- Marquard, B. (2011). *Los dos siglos del Estado Constitucional en América Latina 1810-2010: Historia constitucional comparada*. Bogotá, Colombia: Editorial Universidad Nacional de Colombia.

- Mary R. (1998). Violencia, colonización y la geografía de la diferencia cultural en Colombia. *Análisis Político*, (35), 12-22.
- Melo, J. (1998). La política de 1904 a 1946. En J. Melo. (Ed.), *Historia de Antioquia*. Medellín, Colombia: Suramericana.
- Negrete, V. (2006). *Mentalidad del ganadero sinuano*. Córdoba, Colombia: Universidad del Sinú.
- Ocampo, G. (2007). *La instauración de la ganadería en el valle del Sinú: la hacienda Marta Magdalena, 1881-1956*. Medellín, Colombia: Editorial Universidad de Antioquia.
- Ocampo, J. (1979). Desarrollo exportador y desarrollo capitalista colombiano en el siglo XIX (Una hipótesis). *Revista Desarrollo y Sociedad*, (1), 173-179.
- Ospina, L. (1987). *Industria y protección en Colombia*. Medellín, Colombia: Editorial Bedout.
- Palacios, M. (2012). La Colombia cafetera, 1903-1946. En F. Safford y M. Palacios (Eds.), *Historia de Colombia. País fragmentado, sociedad dividida* (pp. 385-427). Bogotá, Colombia: Uniandes.
- Parsons, J. (1979). *Urabá, salida de Antioquia al mar. Geografía e historia de la colonización*. Medellín, Colombia: Banco de la República.
- Restrepo Ochoa, A. (2013). *Regulación y fomento a la industrialización por la Asamblea Departamental de Antioquia: aspectos de un proceso, 1890-1930* (tesis de pregrado). Universidad de Antioquia, Colombia.

- Restrepo Ochoa, A. (2015). *Colonización simbólica y sociopolítica de Urabá, 1913-1951. Los casos de las Asambleas Departamentales de Bolívar y Antioquia, y la Prefectura Apostólica de Urabá*. España: Editorial Académica Española.
- Restrepo, C. et al. (1927). *Exposición de los Miembros de la Junta Asesora de Empréstitos de la Carretera al Mar*. Medellín, Colombia: Imprenta Oficial.
- Santa Teresa, S. (1924). *Creencias, ritos, usos y costumbres de los indios Catíos de la Prefectura Apostólica de Urabá*. Bogotá, Colombia: Imprenta de San Bernardo.
- Steiner, C. (1991). *Poblamiento, colonización y cultura en el Urabá antioqueño*. Bogotá, Colombia: Banco de la República.
- Steiner, C. (2000). *Imaginación y poder. El encuentro del interior con la costa en Urabá, 1900–1960*. Medellín, Colombia: Editorial Universidad de Antioquia.
- Torres, C. (1996). El Memorial de Agravios (1809). En *Revolución del 20 de julio: sucesos y documentos*. Bogotá, Colombia: Imprenta Nacional de Colombia.
- Uribe de Hincapié, M. (1992). *Urabá: ¿Región o territorio? Un análisis en el contexto de la política, la historia y la etnicidad*. Medellín, Colombia: Instituto de Estudios Regionales - Universidad de Antioquia.
- White, J. (1915). *Historia del camino nacional de Frontino a Turbo, pasando por Dabeiba y Pavarandocito al Golfo de Urabá*. Medellín, Colombia: Imprenta Oficial.
- White, J. (1915). *Informe sobre el Proyecto de Ferrocarril a Urabá*. Medellín, Colombia: Imprenta Oficial.

Documentación de archivo

Anales de la Asamblea Departamental (1904). p. 34.

Anales de la Asamblea Departamental (1911). p. 43.

Anales de la Asamblea Departamental (1913). pp. 34-36.

Carta de Ricardo Botero a Germán Jaramillo Villa. (1906). Archivo Botero Arango, ABA
Correspondencia, folio. 8.

Diario Oficial (28 de agosto de 1887). pp. 7151 y 7152.

El Heraldo de Antioquia (1929). p. 3.

El Heraldo de Antioquia (1931). p. 4.

Escritura No. 1666. (1893). Archivo Histórico de Antioquia, AHA, Notaría Segunda, tomo
001609, folios. 1141r y 1141v.

Gaceta Departamental (1929). pp. 114-118.

Gaceta Departamental (1936). pp. 194-198.

Gaceta Departamental (1938). pp. 194-198.

Londoño, J. (1886). *El Antioqueño*, pp. 31 y 32.

Ordenanza No. 17. (1911). Archivo Histórico de Antioquia, AHA, tomo 6318.

Ordenanza No. 18. (1888). Archivo Histórico de Antioquia, AHA, folio. 2.

Ordenanza No. 19. (1923). Archivo Histórico de Antioquia, AHA, folios. 23-26.

Ordenanza No. 19. (1936). Archivo Histórico de Antioquia, AHA.

Ordenanza No. 23. (1940). Archivo Histórico de Antioquia, AHA.

Ordenanza No. 27. (1944). Archivo Histórico de Antioquia, AHA.

Ordenanza No. 32. (1912). Archivo Histórico de Cartagena, AHC, folios. 63-68.

Ordenanza No. 34. (1939). Archivo Histórico de Antioquia, AHA, tomo 6318.

Ordenanza No. 41. (1920). Archivo Histórico de Cartagena, AHC, folios. 66-67.

Ordenanza No. 55. (1936). Archivo Histórico de Antioquia, AHA, tomo 6318.

Ordenanza No. 68. (1920). Archivo Histórico de Antioquia, AHA.

Ordenanzas. (1904). Archivo Histórico de Antioquia, AHA, folios. 341-344.

Ordenanzas. (1913). Archivo Histórico de Antioquia, AHA, tomo 6318, folios. 280-281.

Ordenanzas. (1926). Archivo Histórico de Antioquia, AHA, tomo 6368, folios. 21-23.

Resolución No. 11. (1919). Archivo Histórico de Cartagena, AHC, folios. 222-223.