



UNIVERSIDAD  
**NACIONAL**  
DE COLOMBIA

***De la cárcel de piedra al Mare Nostrum:***  
**el proyecto antioqueño para salir al Urabá a través**  
**de Dabeiba y Pavaradocito, 1886-1950**

**Laura Jiménez Ospina**

Universidad Nacional de Colombia  
Facultad de Ciencias Humanas y Económicas, Departamento de Historia  
Medellín, Colombia  
2023

**De la *cárcel de piedra* al *Mare Nostrum*:  
el proyecto antioqueño para salir al Urabá a través  
de Dabeiba y Pavarandocito, 1886-1950**

**Laura Jiménez Ospina**

Tesis presentada como requisito parcial para optar al título de:  
**Magister en Historia**

Directora:

Lina Marcela González Gómez

Doctora en Historia

Grupo de Investigación:

Historia, Espacio y Cultura

Universidad Nacional de Colombia

Facultad de Ciencias Humanas y Económicas, Departamento de Historia

Medellín, Colombia

2023

*A papá, mamá, David, Alejo, Caro y Valen, el soporte de la vida.*

*A Juli, el amor y el refugio, la tranquilidad de mis tempestades.*

*A Moscú, Roma, Bali y Tumbao, que me recuerdan que el amor es simple.*

## Agradecimientos

Hay hitos que nos marcan en nuestro devenir biográfico. Esos momentos sirven de excusa para pensar la vida y pensarse uno mismo. Terminar la maestría y ver completo un trabajo de grado que significa tanto, en todos los sentidos, es un hito importante, y lo cierto es que no quiero que lo emocional pase desapercibido aquí, porque ha sido tanto mi motor como la piedra en mi zapato; lo que me hizo parar, estancarme y volver a crecer. El quehacer académico no se puede separar de la vida misma, los sentimientos, las emociones y aquellos que nos marcan. Por eso esta sección es un tributo y un agradecimiento a quienes han acompañado este recorrido.

Papá y mamá saben lo que ha costado dar estos pasos y son quienes siempre han estado ahí para celebrar o hacerme entrar en razón. Son los cimientos, sin ellos a mi lado nada de esto habría terminado, por eso este logro es tan suyo como mío. Mis hermanos, Valen y Caro me han abierto las puertas de sus corazones y sus casas, para una comida o convivir por un tiempo. Su generosidad y cariño han sido insumo para entender que no se trata de un título, sino de la disciplina y la entereza. Juli, el regalo de la vida, el río en calma y el viento que se lleva mis nubes. Llegó en el momento perfecto y si hay seres divinos ellos lo saben mejor que nadie. Luis Miguel sin darse cuenta nos cambió de nuevo la vida. Este año es testigo de lo que se siente infinito.

A Manu le agradezco esa noche en el parque del Poblado compartiendo tristezas, sin saberlo entrañábamos una amistad sincera, sin apariencias o máscaras, de compañía desinteresada y la más genuina muestra de cariño y cuidado. También le agradezco por traerme a los Impostores, su llegada a mi cotidianidad en medio de la cuarentena y su presencia constante es lo que me descarga de una existencia que a veces se vuelve pesada. Daniel, Pauli, Rubén, Andre, Santi y Sebas... los planes tranqui que acaban en historias inolvidables no necesitan muchas palabras. Su cariño y

comprensión por las ausencias me hicieron entender que la amistad es uno de esos vínculos que le da vida a la vida.

Margara y Meli, la vida nos interpone kilómetros y mares, pero seguimos atadas a la infancia y la adolescencia. No necesitamos mucho porque juntas lo tenemos todo, incluso después de meses sin vernos o hablarnos. Isa, Ana y Susi, me sujeté de ustedes como náufraga en medio de la tormenta, ahí siguen, después de diez años más fuertes que nunca. Las de siempre, las que me escuchan las confesiones, las que me comprenden sin necesidad de explicar. Andre, Morat y los cafés en Juan Valdez explicándole a mi mamá tantas cosas son los lazos que nos unen. Estar a su lado me devolvió la esperanza. Lauris Bu, Mafe, Valen y Juli, son la memoria de un colegio feliz, de los vínculos duraderos, de que la vida siempre nos deja al lado de quienes nos hacen bien.

Tres años y medio en un posgrado me ligaron a tantas personas significativas. A la profe Lina le agradezco por estos años de acompañamiento, no solo académico, sino en aspectos personales que sobrepasan las lecturas sobre colonización. Lo logramos, cerramos el ciclo y nadie nos quita lo hablado, lo compartido, lo aprendido. Este trabajo de grado es testigo de que apenas estamos empezando. A Luis Miguel Córdoba le agradezco una vida dedicada a la historia, la integridad aun cuando otros juegan sucio y la certeza de que el amor siempre estará por encima de la muerte. A Andrés Villegas, Luis Fernando González, Óscar Calvo, Felipe Gutiérrez, Jorge Márquez, Miguel Ángel Ruiz, Adolfo Hernández Rodríguez y Jorge William Montoya les agradezco profundamente porque sus clases no solo fueron espacios de debate y aprendizaje, sino también tomarnos un tinto para hablar de todo y nada, ir a Carlos E a pasar el rato o aclarar dudas de cualquier tipo. La Universidad la construyen las personas y ustedes nos forman en la pasión por el conocimiento. Al profe Luis Diego le agradezco por darme la oportunidad de conocer tantas maravillas de Antioquia, compartirme sus lecturas, pensarnos juntos las implicaciones de Hidroituango y darme tantas risas con sus ocurrencias. Rodolfo, Maria, Marcela, Felipe, los chicos de Hábitat, los del seminario y los quirónidas, gracias por compartir conmigo tantos espacios de aprendizaje; sus comentarios, diálogos y perspectivas lo fueron todo a la hora de investigar.

Pipe sabe que no necesito poner aquí todo lo que le debo, su sensibilidad y compañía fueron fundamentales en miles de aspectos. Sabe que lo admiro como humanista, pero más allá de eso nuestra amistad centró mi vida en el momento más difícil. Lau H. es la lealtad y la coherencia, la autenticidad y la evidencia de que hay amigos que nunca pasan. Cris, gracias por los Llanos, la

capoeira y la música, gracias por extenderme la mano. Kelly y Lau P. estuvieron a mi lado en la tristeza y las fiestas, en sus abrazos la Universidad fue algo más que miles de lecturas y artículos por escribir. Fue la certeza de que podíamos continuar contra viento y marea. Dani, gracias por Nueva York y las risas, fuiste la cara amiga en tierra desconocida. John, gracias por el apoyo en la revisión de la Gaceta Departamental, espero que nuestra ciber amistad siga creciendo con los chismes históricos. A Manuel le agradezco por los pasos que compartimos y las enseñanzas que nos dejaron los años.

Quiero incluir aquí las profes Beatriz y Berit, con quienes después de dos años he aprendido lo que significa la amistad genuina entre pares académicos, el respeto por el otro, la vida como insumo para la academia. Estar a su lado me sacó a flote y me hizo entender que el cuidado va más allá de la teoría. Mis compañeros de Arlequín y el ACA, con ustedes he comprendido lo que significa comunidad y colectividad, ponerle el hombro a un futuro incierto en un país donde no hay garantías para la vida y trabajar con convicción porque se cree en otro mundo posible. Tal vez no lo dimensionen, pero su presencia le ha dado un vuelco a todo lo que pensaba y daba por sentado. A los 25, Rolando, Yurshell, Cami, Valen, Gabi, Jesús, Mauricio, Nati, Carlos, Laura, a su lado entendí que lo ambiental es político y que aun cuando se pone difícil la paciencia y la constancia ayudan a encontrar una salida. Sé que este camino ha sido denso, con más sinsabores que alegrías, pero de un modo u otro seguiremos en pie. A Cana, Juanda y los chicos de Maculelé les agradezco por mostrarme la cara más bella del deporte y cómo este puede darle sentido al quehacer.

Solo me falta agradecerle a la Universidad Nacional por abrirme sus puertas desde el 2013, por darme un nuevo lugar de enunciación, regalarme los mejores días de mi vida. También agradezco a los funcionarios y exfuncionarios del Archivo Histórico de Antioquia, especialmente a Rosita y doña Hilda; a quienes durante horas me colaboraron en la Sala Patrimonial de Eafit; a los bibliotecarios de la Luis Ángel Arango y el centro de documentación del Banco de la República en Medellín; ustedes fueron quienes hicieron posible esta investigación, aprecio profundamente sus sugerencias y los tintos que me regalaron en las mañanas frías de consulta.

## Resumen

Hacia finales del siglo XIX la élite antioqueña puso en marcha un proyecto regional cuyo objetivo principal era asegurar la salida de Antioquia al mar Caribe a través del golfo de Urabá. Los componentes de este proyecto eran, en primer lugar, la construcción de un camino que partiendo desde Medellín llegara al Occidente del departamento, bien fuera a alguno de los ríos que tributaban sus aguas al río Atrato o directamente al Golfo. En segundo lugar, se buscaba la obtención de una cesión de cien mil hectáreas de baldíos por parte de la nación al departamento en Dabeiba y Pavarandocito (hoy Mutatá), es decir, en el extremo más occidental del territorio antioqueño, para que desde allí se fijara un punto de entrada al Urabá desde el cual se fomentaría la colonización y el poblamiento de la zona. El último elemento era la disolución del antiguo resguardo indígena de Cañasgordas, que desde tiempos coloniales se había convertido en una especie de dique que impedía el paso de los colonos hacia el Occidente antioqueño. La idea era que sus tierras quedaran libres para el mercado y sus habitantes disponibles como mano de obra para explotar. Sin embargo, para que los indígenas fueran útiles en términos económicos, era necesario “civilizarlos” e introducirlos en las lógicas culturales, sociales y políticas de la Antioquia central. Para conseguir tal propósito era necesario establecer misiones, a través de ellas el Estado colombiano encargó a la Iglesia la labor de convertir, catequizar y “educar” a los indígenas. Teniendo en cuenta lo anterior, el objetivo central de esta investigación es analizar y comprender la forma en la que la élite antioqueña puso en marcha, entre 1886 y 1950, un proyecto regional en Dabeiba y Pavarandocito, para asegurar su salida al mar.

**Palabras clave:** Urabá antioqueño, Dabeiba, Pavarandocito, Mutatá, salida al mar, Carretera al Mar, camino de Occidente.

# **From the stone prison to the Mare Nostrum**

## **The Antioqueño project to go to Urabá through Dabeiba and Pavaradocito, 1886-1950**

### **Abstract**

Towards the end of the 19th century, the Antioquia elite launched a regional project whose main objective was to ensure Antioquia's exit to the Caribbean Sea through the Gulf of Urabá. The components of this project were, in the first place, the construction of a road that, starting from Medellín, would reach the West of the department, either to one of the rivers that flowed into the Atrato River or directly to the Gulf. Second, they sought to obtain a cession of one hundred thousand hectares of vacant land by the nation to the department in Dabeiba and Pavarandocito (nowadays Mutatá). It was the westernmost extreme of the Antioquia territory. They wanted to set an entry point to Urabá to promote the colonization and settlement in the area. The last element was the dissolution of the old indigenous reservation of Cañasgordas, which since colonial times had become a kind of dam that prevented the passage of settlers towards West Antioquia. The idea was that their lands would be free for the market and their inhabitants available as labor to exploit. However, for the indigenous to be useful economically, it was necessary to “civilize# them and introduce them into the cultural, social, and political logic of the Antioquia geographical center. For this, it was essential to establish missions, through which the Colombian State delegated the Church the task of converting, catechizing, and “educating” the indigenous people. Considering the above, the central objective of this research is to analyze and understand how the Antioquia elite launched, between 1886 and 1950, a regional project in Dabeiba and Pavarandocito, to ensure their access to the sea.

**Keywords:** Urabá antioqueño, Dabeiba, Pavarandocito, Mutatá, Carretera al Mar, camino de Occidente.



# Contenido

	Pág.
<b>Introducción.....</b>	<b>14</b>
<b>Capítulo 1. Estado del arte .....</b>	<b>26</b>
1.1. Los procesos de poblamiento y colonización en Antioquia.....	27
1.2. Las relaciones Antioquia-Chocó .....	39
1.3. Las misiones.....	42
1.4. Monografías .....	50
<b>Capítulo 2. “Con el hacha al hombro y el ajuar en la espalda”, en busca de la tierra de la salvación (1886-1895) .....</b>	<b>54</b>
2.1. El camino de Occidente, la vía hacia el porvenir.....	59
2.2. El antiguo resguardo de Cañasgordas y otras limitaciones para la construcción del camino de Occidente .....	69
2.3. Los procesos de poblamiento y colonización.....	78
<b>Capítulo 3. El porvenir de la salida al mar, los proyectos truncados (1896-1925).....</b>	<b>97</b>
3.1. Las utopías ferroviarias .....	98
3.1.1. El Ferrocarril Intercontinental .....	100
3.1.2. La Concesión Granger .....	111
3.1.3. La Comisión Exploradora y la Comisión Técnica del Ferrocarril de Urabá (1913-1920) .....	114
3.2. Los nuevos impulsos para la construcción del camino de Occidente y los procesos de colonización .....	122
3.3. La estocada final: de la disolución del resguardo “salvaje” a la llegada de las misiones “civilizadoras”.....	127
3.4. Los procesos de poblamiento y colonización.....	135
<b>Capítulo 4. “A título de hacha”, la caída en el olvido de un proyecto regional (1926-1950) .....</b>	<b>144</b>
4.1. La Carretera al Mar como eje encuadrador del poblamiento en el Urabá antioqueño.....	145
4.2. El retiro de las misiones .....	153
4.3. Procesos de poblamiento y colonización .....	158

4.3.1. Los conflictos entre los colonos y el Estado.....	158
4.3.2. El desvanecimiento de un sueño decimonónico .....	166
4.4. A modo de cierre .....	174
<b>Conclusiones.....</b>	<b>179</b>
<b>Bibliografía.....</b>	<b>182</b>
Fuente primaria .....	182
Fuente primaria impresa.....	182
Fuentes secundarias.....	194
<b>Anexos.....</b>	<b>208</b>

## Lista de figuras

	<b>Pág.</b>
<b>Figura 1.</b> Límites aproximados de las cien mil hectáreas cedidas por la nación al departamento en Pavarandocito y Dabeiba en 1886 y límites aproximados del antiguo resguardo de Cañasgordas.....	18
<b>Figura 2.</b> “Plan, aunque mal formado, de la montaña que hay desde el sitio de Urrao, hasta orillas del río de Arquía”.....	61
<b>Figura 3.</b> Caminos que conectaban a Antioquia con el río Atrato (1890).....	67
<b>Figura 4.</b> Cien mil hectáreas de tierras baldías cedidas por la nación en 1886 al departamento de Antioquia para la colonización de Urabá.....	86
<b>Figura 6.</b> Croquis de las denuncias de minas dentro de la zona de estudio por cuenca hidrográfica y referencia geográfica entre 1887 y 1895.....	88
<b>Figura 7.</b> Ubicación de baldíos departamentales ocupados entre 1887 y 1895 en la zona de estudio.....	91
<b>Figura 8.</b> Croquis de los baldíos ocupados entre 1887 y 1895 por cuenca hidrográfica y referencia geográfica en la zona de estudio.....	92
<b>Figura 9.</b> Ubicación de los terrenos de la Sociedad Agrícola y de Inmigración.....	99
<b>Figura 10.</b> Fotografía del Cuerpo N°2 de Ingenieros de la Comisión del Ferrocarril Intercontinental.....	104
<b>Figura 11.</b> Recorridos seguidos por la comisión del Ferrocarril Intercontinental entre 1891 y 1893.....	105
<b>Figura 12.</b> Ruta propuesta por el Cuerpo N°2 de Ingenieros para el Ferrocarril Intercontinental en su paso por el Urabá.....	106
<b>Figura 13.</b> Mapa que muestra las exploraciones hechas por los hermanos Reyes en la América del Sur y la línea del proyectado Ferrocarril Intercontinental presentado por Rafael Reyes, delegado de Colombia a la 2ª Conferencia Internacional Americana en México, diciembre de 1901.....	108

<b>Figura 14.</b> Croquis de las rutas de los ferrocarriles propuestos para el Urabá antioqueño.....	119
<b>Figura 15.</b> Croquis de los antiguos resguardos del Occidente y las cien mil hectáreas donadas por la nación al departamento de Antioquia, 1915.....	129
<b>Figura 16.</b> Órdenes misioneras de la Prefectura Apostólica de Urabá, 1915-1925.....	133
<b>Figura 17.</b> Ubicación de baldíos departamentales solicitados entre 1895 y 1925 en la zona de estudio.....	139
<b>Figura 18.</b> Croquis de solicitudes de adjudicación de baldíos por cuenca hidrográfica entre 1896 y 1925 en la zona de estudio.....	140
<b>Figura 20.</b> Croquis de denuncias de minas dentro de los baldíos departamentales por cuenca hidrográfica entre 1897 y 1925.....	142
<b>Figura 21.</b> Croquis de la ruta de Bogotá a Turbo.....	151
<b>Figura 22.</b> Órdenes misioneras de la Prefectura Apostólica de Urabá, 1915-1925.....	154
<b>Figura 23.</b> Prefectura Apostólica del Urabá.....	157
<b>Figura 24.</b> Esquema de entidades que administraron las cien mil hectáreas cedidas por la nación al departamento en 1886 en Pavarandocito y Dabeiba.....	164
<b>Figura 25.</b> Croquis de solicitudes de adjudicación de baldíos por cuenca hidrográfica y referencias geográficas entre 1926 y 1948 en la zona de estudio.....	171
<b>Figura 26.</b> Minas denunciadas en la zona de estudio entre 1926 y 1950.....	172
<b>Figura 27.</b> Croquis de solicitudes de minas por cuenca hidrográfica entre 1926 y 1948 en la zona de estudio.....	173

## Lista de Anexos

	<b>Pág.</b>
<b>Tabla 1.</b> Colonos a los que se les asignaron auxilios para trasladarse y establecerse en los baldíos de Occidente, 1891.....	208
<b>Tabla 2.</b> Ubicación de los baldíos departamentales solicitados entre 1926 y 1948 dentro de las cien mil hectáreas de Dabeiba y Pavarandocito.....	211
<b>Tabla 3.</b> Personas que llegaron a ocupar algún lote dentro de la zona de estudio entre 1886 y 1895.....	213
<b>Tabla 4.</b> Denuncias de minas dentro de la zona de estudio entre 1887 y 1895.....	218
<b>Tabla 5.</b> Baldíos denunciados en la zona de estudio entre 1896 y 1925.....	220
<b>Tabla 6.</b> Minas denunciadas en la zona de estudio entre 1896 y 1925.....	224
<b>Tabla 7.</b> Baldíos denunciados en la zona de estudio entre 1926 y 1948.....	234
<b>Tabla 8.</b> Tierras adjudicadas por Carlos Villegas a indígenas y colonos que habitaban en los antiguos resguardos indígenas en 1916.....	249
<b>Tabla 9.</b> Minas denunciadas dentro de la zona de estudio entre 1926 y 1950.....	264

## Introducción

Hacia finales del siglo XIX la élite antioqueña puso en marcha un proyecto regional cuyo objetivo principal era asegurar la salida de Antioquia al mar Caribe a través del golfo de Urabá. Los componentes de este proyecto eran, en primer lugar, la construcción de un camino que partiendo desde Medellín llegara al Occidente del departamento, bien fuera a alguno de los ríos que tributaban sus aguas al río Atrato o directamente al Golfo. En segundo lugar, se buscaba la obtención de una cesión de cien mil hectáreas de baldíos por parte de la nación al departamento en Dabeiba y Pavarandocito (hoy Mutatá), es decir, en el extremo más occidental del territorio antioqueño, para que desde allí se fijara un punto de entrada al Urabá, en ese momento en manos del departamento de Bolívar, desde el cual se fomentaría la colonización y el poblamiento de la zona. De esta manera, aunque Antioquia no tenía acceso físico al Urabá, esperaba ejercer cierto poder a través de la presencia de sus pobladores y las posibilidades económicas que abría el camino. Finalmente, el último elemento era la disolución del antiguo resguardo indígena de Cañasgordas, que desde tiempos coloniales se había convertido en una especie de dique que impedía el paso de los colonos hacia el Occidente antioqueño. La idea era que sus tierras quedaran libres para el mercado y sus habitantes disponibles como mano de obra para explotar. Sin embargo, para que los indígenas fueran útiles en términos económicos, era necesario “civilizarlos” e introducirlos en las lógicas culturales, sociales y políticas de la Antioquia central. Para ello era

necesario establecer misiones, a través de ellas el Estado colombiano encargó a la Iglesia la labor de convertir, catequizar y “educar” a los indígenas. En este orden de ideas, el objetivo central de esta investigación es analizar y comprender la forma en la que la élite antioqueña puso en marcha, entre 1886 y 1950, un proyecto regional en Dabeiba y Pavarandocito, para asegurar su salida al mar.

Ahora bien, desde el periodo colonial los habitantes de la provincia de Antioquia buscaron múltiples formas de salir hacia el mar Caribe. La ruta que más se utilizó desde el siglo XVI hasta el siglo XIX fue la del río Magdalena. Sin embargo, como se verá en el primer capítulo de esta investigación, desde 1709 se tienen registros de la búsqueda de rutas que salían al golfo de Urabá a través del río Atrato. Lo que pudo obligar a los antioqueños a fijarse más en el trayecto por el río Magdalena puede estar relacionado con que Cartagena tenía el monopolio del comercio del Caribe del Virreinato del Nuevo Reino de Granada, lo que llevó a que lugares como el Urabá o la Guajira se transformaran en espacios con alto flujo de comercio ilegal<sup>1</sup>. Por consiguiente, la mercancía legal y gran parte del tráfico del Nuevo Reino transcurría por la ruta más cercana a Cartagena: el río Magdalena, que al final se convirtió en la vena que conectaba el territorio andino de lo que hoy se conoce como Colombia, con el Caribe. Como resultado del contrabando que pasaba por el Urabá, la Corona española prohibió el comercio por el río Atrato desde 1698 hasta 1784<sup>2</sup>.

El siglo XIX estuvo marcado por las disputas entre Antioquia, Cauca y Bolívar por conseguir que sus jurisdicciones territoriales alcanzaran el Urabá; en 1848 Antioquia obtuvo durante unos meses la franja oriental del río Atrato, pero pronto la perdió ante los reclamos de los representantes caucanos y bolivarenses en Bogotá.<sup>3</sup> A pesar de ello la salida al mar a través del golfo de Urabá siguió siendo un propósito para los antioqueños y por ello en 1886 el gobernador Marceliano Vélez Barreneche<sup>4</sup>, logró que la nación le cediera a Antioquia cien mil hectáreas de tierras baldías con

---

<sup>1</sup> Antonio Vidal Ortega, “Fuentes para el estudio del comercio directo en el puerto de Cartagena en los siglos XVI y XVII”, *América Latina en la Historia Económica* no. 25 (2006): 157-159.

<sup>2</sup> Mónica Patricia Hernández Ospina, “Formas de territorialidad española en la Gobernación del Chocó durante el siglo XVIII”, *Historia Crítica* no. 32 (2006): 27-28, <https://doi.org/10.7440/historcrit32.2006.01>

<sup>3</sup> James Parsons, *Urabá, salida de Antioquia al mar. Geografía e historia de su colonización* (Bogotá: Banco de la República. El Áncora Editores, 1996), 48.

<sup>4</sup> Marceliano Vélez Barreneche fue gobernador de Antioquia en cinco ocasiones: 1862, 1885-1888, 1889, 1900, 1901-1902. Estudió derecho en el Colegio Provincial (después convertido en la Universidad de Antioquia), trabajó como juez en Jericó y durante varios años ejerció su oficio también en Amalfi. Como otros miembros de la élite antioqueña, sus actividades iban más allá de la política y la jurisprudencia, también llevó una vida como hacendado en Amalfi y

las que se esperaba cumplir el propósito de construir el camino de Occidente y la apertura de esa región fronteriza, a través de la colonización de la zona aledaña al camino<sup>5</sup>.

No obstante, lo que motivó que se gestionara la cesión de estos baldíos justamente en 1886 está relacionado con una serie de sucesos que se iniciaron en 1867. En 1866 Tomás Cipriano de Mosquera asumió por cuarta vez la Presidencia de Colombia y cargaba tras de sí el cisma del Partido Liberal entre radicales y mosqueristas que se había producido en la Convención de Rionegro en 1863<sup>6</sup>. En un intento por poner freno al poder de sus rivales de partido, Mosquera promovió diferentes cambios en las políticas nacionales, entre ellas la de titulación de tierras que hasta el momento había permitido la consolidación de grandes latifundios. En 1867 la fractura cada vez más grande entre Mosquera y los radicales llevó a un golpe de Estado por parte de estos últimos y en diciembre de ese mismo año se derogaron todas las medidas tomadas por el antiguo presidente<sup>7</sup>.

A través de un decreto del 15 de noviembre de 1868 la Presidencia, en cabeza del ala radical del Partido Liberal, prohibió la adjudicación de baldíos situados cerca o dentro del trayecto que pudiera seguir un canal o un ferrocarril interoceánico que conectara el Pacífico con el Atlántico, es decir, en gran parte del Urabá y el Darién<sup>8</sup>. En 1886 la llegada del gobierno regeneracionista significó un vuelco en el rumbo político del país: se retornó al centralismo, se abolieron los Estados Soberanos y se crearon los departamentos. En un ambiente nacional de gran tensión entre radicales y conservadores, el gobernador conservador de Antioquia Marceliano Vélez logró establecer

---

participó en todas las guerras civiles que se dieron en Colombia desde 1850 hasta 1900. Javier Mejía Cubillos, *Diccionario biográfico y genealógico de la élite antioqueña y vejocaldense. Segunda mitad del siglo XIX y primera del XX* (Pereira: Red Alma Mater, 2012), 229.

<sup>5</sup> Consejo Nacional Legislativo, “Ley 40 de 1886 (octubre 29) que hace una sesión”, *Diario Oficial*, 29 de octubre de 1886, 1, [www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1595960](http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1595960)

<sup>6</sup> Edwin Cruz Rodríguez, “La nación en Colombia del Radicalismo a la Regeneración (1863-1889): una interpretación política”, *Pensamiento Jurídico* no. 28 (2010): 74.

<sup>7</sup> Absalón Machado, *Ensayos para la historia política de tierras en Colombia. De la Colonia a la creación del Frente Nacional* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2009), 90-91.

<sup>8</sup> Presidencia de los Estados Unidos de Colombia, “Decreto aplicando a usos públicos cierta porción de las tierras baldías de la Nación [de 15 de septiembre de 1868]”, en *Compilación de leyes, decretos, resoluciones y demás documentos importantes relacionados con las 100.000 hectáreas que el departamento tiene en la región de Urabá publicados por orden de la Gobernación*, escrito por Juan Henrique White (Medellín: Imprenta Oficial, 1913), 38-40.



alianzas con el gobierno central y consiguió algunas concesiones políticas<sup>9</sup>, entre ellas la cesión de las cien mil hectáreas de baldíos anteriormente mencionada.

Se debe recordar que para 1886 los límites occidentales de Antioquia llegaban hasta el río Pavarandó y las cabeceras del río León, por lo tanto, no tenía asegurada su salida al mar. Además, con el Decreto de 1868 que prohibía la adjudicación de baldíos, el movimiento de colonos hacia esa zona se veía completamente paralizado. De este modo, gracias a la cesión conseguida por Vélez, los antiguos baldíos nacionales pasaban a ser departamentales, se liberaban de las restricciones del Decreto de 1868, su administración quedaba en manos de la Gobernación de Antioquia y sobre estas tierras no regiría el ordenamiento jurídico de los baldíos nacionales, sino las regulaciones emitidas por la Asamblea Departamental, ganando una gran autonomía en la zona que se esperaba fuera la punta de lanza para entrar en el Urabá y con ello abrirse paso al circuito comercial del Caribe<sup>10</sup>.

Una vez garantizados los terrenos para la construcción del camino de Occidente y la colonización de sus márgenes aledañas, solo hacían falta dos elementos para poder asegurar una salida expedita al mar: la liquidación del antiguo resguardo de Cañasgordas y la “civilización” de los indígenas que vivían en la zona. El antiguo resguardo de Cañasgordas fue fundado en 1777 y logró sobrevivir a las políticas promovidas desde finales del periodo colonial hasta bien entrado el siglo XIX que buscaban desintegrar los resguardos con el fin de que sus tierras quedaran libres para el comercio. La ruta del camino de Occidente pasaba por todo el resguardo (ver Figura 1) y como sus terrenos no podían ser vendidos libremente llegó a ser visto por los funcionarios estatales y las élites antioqueñas como una “rémora” que no permitía el fomento de la colonización de la zona.<sup>11</sup> Al final, y como se explicará con más detalle en el transcurso de la investigación, el antiguo resguardo de Cañasgordas se liquidó de forma definitiva en 1920, justo en el mismo periodo en el que se puso en marcha el segundo elemento mencionado al principio de este párrafo: las misiones.

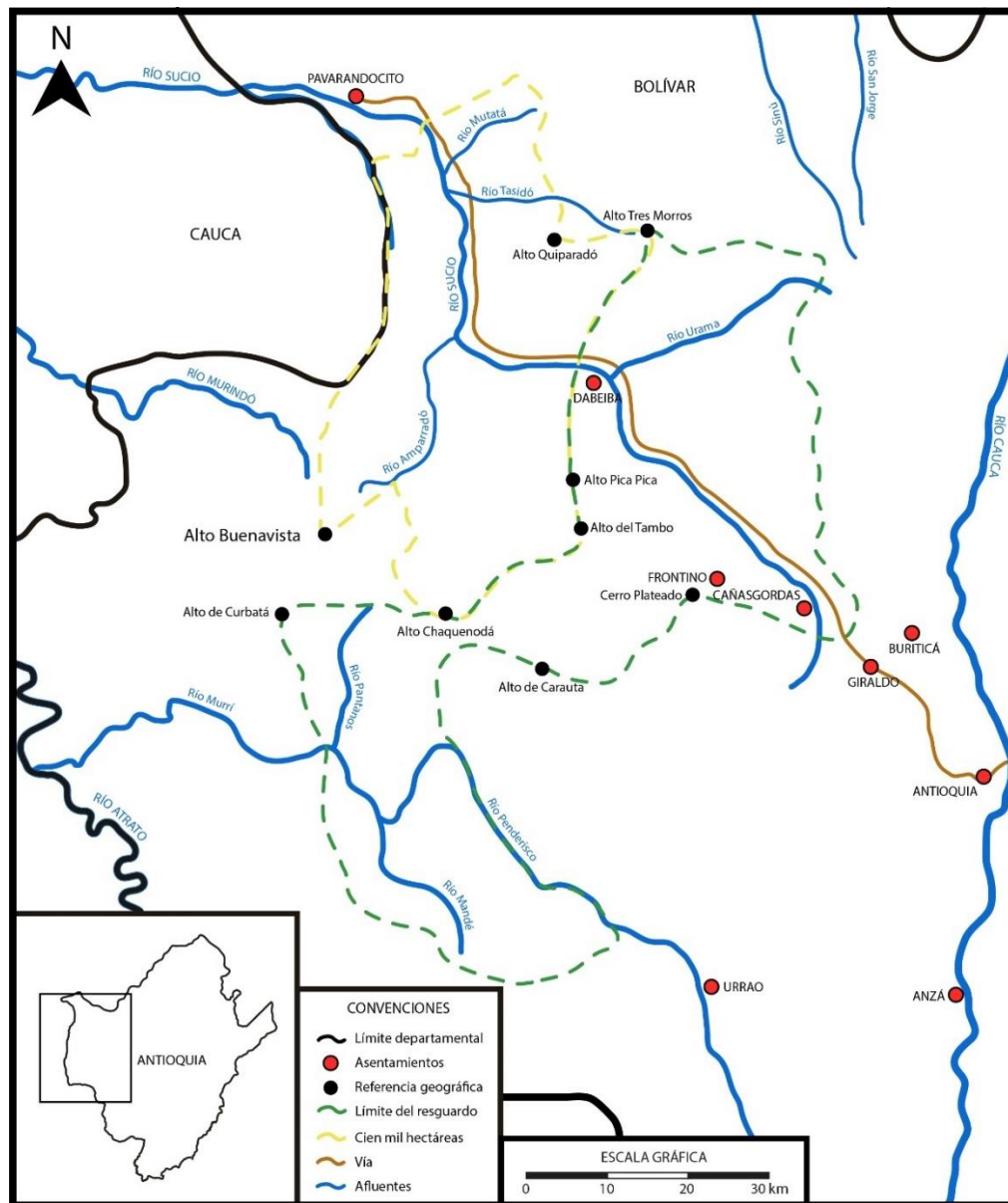
---

<sup>9</sup> Luis Javier Ortiz Mesa, “Élites de Antioquia, Colombia, en los inicios de la Regeneración, 1886-1896”, *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* no. 20 (1992): 32-22

<sup>10</sup> White, *Compilación de leyes*, 11-12.

<sup>11</sup> Juan Henríque White, *Historia del camino nacional de Frontino a Turbo, pasando por Dabeiba y Pavarandocito al golfo de Urabá* (sin ciudad: sin editorial, 2009 [1914]), 10, <http://tesis.udea.edu.co/bitstream/10495/393/1/CaminoFrontinoTurbo.pdf>

**Figura 1.** Límites aproximados de las cien mil hectáreas cedidas por la nación al departamento en Pavarandocito y Dabeiba en 1886 y límites aproximados del antiguo resguardo de Cañasgordas



**Fuente:** elaboración propia a partir de: “Informe sobre el camino del río Sucio” (título asignado) (1885), en Archivo Histórico de Antioquia (AHA, Medellín, Colombia) Planoteca, 5028. White, *Compilación de leyes*, 28. Juan Henrique White, “La parte de las 100000 hectáreas cruzadas por el camino nacional” (1919), en Biblioteca Virtual del Banco de la República (BVBR), Cartografía Histórica, <http://babel.banrepcultural.org/cdm/ref/collection/p17054coll13/id/195>. Lina Marcela González Gómez, “Territorio, poblamiento y presencia indígena en el Occidente antioqueño durante el siglo XIX” (tesis de maestría en Ciencias Sociales-Estudios Regionales, Universidad de Antioquia, 1997), 76. José E. Mosquera, *Historia de los litigios de límites entre Antioquia y Chocó. Siglos XVI-XXI* (Medellín: sin editorial, 2006), 169-171. Julián Pérez Ríos, “Indígenas y colonos. Configuración del territorio en los resguardos del Occidente de Antioquia 1886-1920” (informe de investigación, Universidad de Antioquia, 2012), 87-88. Francisco Javier Sibaja Madera, “Arde la frontera: conflictos en los límites entre Antioquia y Córdoba, 1948-1953” (tesis de pregrado en Historia, Universidad de Antioquia, 2014), 117-138. Luis Fernando Múnera López, *El puente de Occidente y la integración de Antioquia* (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2018), 110.

Durante el siglo XIX las élites dirigentes, descendientes de los antiguos criollos, reprodujeron y adaptaron los discursos sobre la civilización y la barbarie que permitieron a las grandes potencias europeas legitimar la colonización de grandes porciones del planeta. La élite se presentó a sí misma como la llamada a liderar el avance del pueblo colombiano hacia la civilización. Para conseguir tal propósito era necesario integrar a los negros e indígenas, considerados por las teorías científicas racistas y de los tipos humanos como inferiores<sup>12</sup>, al proyecto nacional a través de varios mecanismos, el que más interesa para esta investigación es la evangelización, acerca de la cual Rafael Uribe Uribe escribía en 1907:

En nuestra condición de raza conquistadora, ya que arrebatamos el suelo al indio y que cada día vamos estrechándolo para la más recóndito de las selvas, tenemos la obligación —si de veras somos cristianos— de arrancarlos de la barbarie en que viven, para traerlos a la comunión de la fe, del trabajo y de la sociedad. De seguro que la Providencia no creó al indio para conservarle segregado del movimiento general del progreso humano, á que no es en forma alguna refractario, por más que hayamos hecho para tornárselo repulsivo.<sup>13</sup>

En consonancia con este pensamiento las élites antioqueñas decidieron enviar en 1915 a Laura Montoya y un grupo de mujeres misioneras a Dabeiba para que se encargaran de la Misión Catequizadora que la Asamblea Departamental de Antioquia ordenó crear en la zona para evangelizar y “civilizar” a los indígenas que vivían en las tierras del antiguo resguardo de Cañasgordas. En 1918 los Carmelitas Descalzos llegaron a Frontino para acompañar la labor que ya estaban haciendo las misioneras y dirigir la recién creada Prefectura Apostólica del Urabá. Con este último elemento ya se ponía en marcha todo el plan que permitía despejar las tierras hacia el Urabá para buscar la salida al mar, construir el camino de Occidente y fomentar la colonización en sus cercanías.

Ahora bien, Juan Enrique White, un minero inglés que vivía en Frontino y trabajó como superintendente minero de la *Frontino and Bolivia Goldmining Company* hasta 1900<sup>14</sup>, dirigió la

---

<sup>12</sup> Julio Arias Vanegas, *Nación y diferencia en el siglo XIX colombiano. Orden nacional, racialismo y taxonomías poblacionales* (Bogotá: Universidad de los Andes, 2007), 61-100.

<sup>13</sup> Rafael Uribe Uribe, *Reducción de salvajes* (Cúcuta: Imprenta El Trabajo, 1907), 40.

<sup>14</sup> White llegó a Colombia en 1870 para trabajar con su hermano Robert que ya llevaba un tiempo en el país; después de vivir en el Cauca se trasladó a Antioquia para desempeñarse como director de la Escuela de Artes y Oficios de Medellín, superintendente de la *Frontino and Bolivia Gold Mining Company* en Frontino, presidente de la Junta Auxiliar del Camino de Occidente, ingeniero de la Zona Quinta (correspondiente a lo que hoy son el Occidente y el Urabá antioqueños) y cónsul de Gran Bretaña en Medellín.

Como dato curioso, fueron él y su hermano Robert quienes enviaron al Museo Británico algunas de las piezas que se encuentran en las colecciones de orfebrería y cerámica, provenientes muchas de ellas de las tumbas prehispánicas que existían en el Occidente antioqueño. Mejía Cubillos, *Diccionario biográfico*, 245. Asamblea Departamental de

construcción del camino de Occidente y se encargó, junto con Rafael Bravo y Eliseo Mejía, de medir el globo de tierras que ocuparían las cien mil hectáreas cedidas por la nación<sup>15</sup>. Después de un año de trabajo White determinó que los linderos de este terreno serían los que están señalados en la Figura 1, los cuales se encontraban ubicados en las jurisdicciones de Pavarandocito (hoy Mutatá) y Dabeiba. El primero se localiza en la actualidad en la subregión del Urabá antioqueño, y el segundo en el Occidente antioqueño. Se trata, por lo tanto, de una zona bisagra entre la cordillera Occidental y las llanuras del Caribe, flanqueada hacia el oeste por el río Atrato y hacia el este por la serranía de Abibe.

Después de elaborar el estado del arte de esta investigación (ver Capítulo 1), se pudo constatar que, si bien existen diferentes investigaciones sobre el camino de Occidente, la Carretera al Mar, el antiguo resguardo de Cañasgordas y las misiones, poco se conoce sobre las cien mil hectáreas. Además, existen múltiples preguntas que no se han contestado, por ejemplo, no se sabe cómo fueron los procesos de colonización y poblamiento<sup>16</sup> después de la liquidación del antiguo

---

Antioquia, “Ordenanza no. 42 de 1926 sobre honores a la memoria de D. Juan Henrique White”, en *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones ordinarias de 1926* (Medellín: Imprenta Oficial, 1926), 95-96. Clara Isabel Botero, *El redescubrimiento del pasado prehispánico de Colombia. Viajeros, arqueólogos y coleccionistas, 1820-1945* (Bogotá: Universidad de los Andes. ICANH, 2006), 170.

<sup>15</sup> White, *Compilación de leyes*, 13.

<sup>16</sup> El *Diccionario de geografía* de Akal contempla dos acepciones complementarias para poblamiento: mientras que la primera se refiere más al proceso, es decir, a “*la acción de ocupar un territorio más o menos libre para llevar a cabo nuevos asentamientos*”<sup>16</sup>, la segunda rescata la forma en la que se da dicho proceso, “*la manera en cómo un territorio es ocupado*” (cursivas propias). Esta última acepción se utiliza para comprender los tipos de poblamientos que existen, en otras palabras, la forma en la que se distribuyen los *asentamientos* y la *población* en un espacio determinado: el poblamiento *concentrado* es aquel en el que existen escasos núcleos de población sobre el territorio, el *disperso* se caracteriza por el surgimiento de una cantidad considerable de asentamientos y el *diseminado* es aquel en el que no aparecen núcleos definidos, sino pequeñas islas conformadas por familias o individuos que se establecen en el territorio, muy común en las zonas rurales por ejemplo.

Por otra parte, *colonización* es un término que se ha asociado en la producción de académica de Colombia al “[...] proceso de apertura de la frontera agrícola, a través de distintos tipos de trabajadores de campo [...]”. Además, durante finales del siglo XIX y principios del XX los conceptos *colono* y *cultivador* estuvieron contemplados dentro de la legislación colombiana como categorías reservadas para quienes quisieran adquirir título de propiedad sobre terrenos baldíos en los que hubieran construido casa de habitación y hubieran plantado café, cacao, azúcar y otros cultivos permanentes. Los procesos de colonización se han diferenciado entre los dirigidos y los espontáneos. Los primeros son proyectos liderados por los empresarios, el Estado, la Iglesia u otros actores para establecer en cierta área pobladores que trabajen en fincas pequeñas y medianas. El segundo tipo engloba procesos en los que los colonos se asientan por sí mismos en tierras baldías de la nación, tratándose generalmente de pequeños y medianos propietarios. Esta última clase de colonización suele estar motivada por las dificultades de diverso tipo que los campesinos experimentan en sus lugares de origen, por lo tanto, el “por sí mismos” anteriormente mencionado debe matizarse. Thomas Lynn Smith, “Studies of Colonization and Settlement”, *Latin American Research Review* 4, no. 1 (1969): 93-96. Pierre George, *et al. Diccionario de geografía* (Madrid: Akal, 1991), 472. Darío Fajardo Montaña, “Orinoquia: colonización, frontera y estructuración territorial”, en *Colombia Orinoco* (Bogotá: Fondo FEN, 1998), [http://www.bdigital.unal.edu.co/7313/1/ORINOQUIA\\_COLONIZACION\\_Y\\_ESTRUCTURACION\\_TERRITORI](http://www.bdigital.unal.edu.co/7313/1/ORINOQUIA_COLONIZACION_Y_ESTRUCTURACION_TERRITORI)

resguardo de Cañasgordas, de qué forma se estructuró la tenencia de la tierra, cómo se articuló la construcción del camino de Occidente con la ocupación de los terrenos baldíos departamentales, cuáles fueron las relaciones que se establecieron entre los indígenas y los colonos, qué tipo de problemas se presentaron alrededor de la titulación de baldíos o cómo los latifundistas utilizaron la denuncia de minas para apropiarse de grandes extensiones de tierra.

En consecuencia, la investigación busca comprender el ya mencionado proyecto, llenar algunos vacíos que existen y establecer ciertas conexiones a través de tres periodos, uno que inicia en 1886, cuando la nación le cede al departamento de Antioquia las cien mil hectáreas y finaliza en 1895 cuando se hace un cambio en el ordenamiento jurídico que regía las solicitudes de baldíos en la zona. El segundo periodo va de 1897 hasta 1926 cuando se inicia la construcción de la Carretera al Mar y la Gobernación trata de cambiar el ordenamiento que había regido la adquisición de baldíos entre 1897 y 1925 para financiar la obra, creando varios conflictos entre los entes gubernamentales y los colonos que habitaban las cien mil hectáreas. El tercer periodo va de 1926 hasta 1950, cuando aparece la última solicitud para la titulación de un baldío dentro de la zona de estudio. Este documento marca el final del trabajo porque evidencia la forma en la que las cien mil hectáreas dejaron de ser útiles en la búsqueda de la salida hacia el mar y finalmente fueron olvidadas por las entidades estatales y los mismos habitantes del área.

Después de determinarse el arco temporal y el marco espacial se intentó buscar un concepto que permitiera articular los procesos de configuración socioterritorial que se querían estudiar (colonización, conflictos entre colonos y entidades estatales, apertura de frontera, construcción del camino de Occidente, articulación de la empresa misionera con el proyecto civilizador, etc.). En un principio se pensó que el término *configuración territorial*, concebido por Milton Santos y usado por diversas investigaciones que tratan el tema de las colonizaciones y las fronteras en Colombia, podría permitir comprender el entrelazamiento de los procesos anteriormente mencionados<sup>17</sup>. Sin embargo, es difícil que el espacio estudiado pueda entrar en la categoría

---

AL.pdf. Lorenzo López Trigal, *et al.*, *Diccionario de geografía aplicada y profesional. Terminología de análisis, planificación y gestión del territorio* (León: Universidad de León, 2015), 488-489.

<sup>17</sup> Para Milton Santos la configuración territorial está “[...] determinada por el conjunto formado por los sistemas naturales existentes en un país determinado o en un área dada y por los agregados que los hombres han sobrepuesto a esos sistemas naturales [...]”. El estudio de dicha configuración implica diferentes niveles: el espacio físico y las prácticas sobre el mismo, las relaciones sociales que se desarrollaron, las representaciones que de allí se crearon, los

*territorio*<sup>18</sup>, ya que, si bien dentro de él se dieron procesos de *territorialización*, es decir, de apropiación y demarcación por parte de diferentes actores como los misioneros, los colonos, los funcionarios estatales y otros<sup>19</sup>; en esta investigación no se trabaja un *territorio* determinado o delimitado, ni desde la perspectiva estatal, ni desde la perspectiva de un actor específico.

En este orden de ideas, tampoco se podría catalogar a las cien mil hectáreas como un *territorio* porque, siguiendo las fases del proceso fronterizo propuestas por Carlos Reboratti, este amplio espacio tenía lugares que estaban en las etapas de *frontera potencial* (en exploración, con una economía extractivista y pocos habitantes estables) y *apertura de frontera* (llegada de colonos que van abriendo la selva para asentarse y formar una economía de autoconsumo), es decir, apenas se estaba iniciando el proceso de *territorialización*<sup>20</sup>. A pesar de estas claridades, es importante anotar que en esta investigación se busca comprender la forma en que se fueron dando y organizando diferentes procesos espaciales, poblacionales, sociales y políticos en el periodo de estudio.

Se debe señalar que esta investigación parte de la hipótesis de que el proyecto pensado por las élites antioqueñas para asegurar la salida de Antioquia al mar estaba anclado a las condiciones sociales y políticas de finales del siglo XIX, en las cuales el departamento no tenía acceso territorial al golfo de Urabá. Por lo tanto, la construcción del camino de Occidente, la disolución del antiguo resguardo de Cañasgordas, la evangelización de los indígenas, la cesión de las cien mil hectáreas en la parte más noroccidental de Antioquia y, más próxima al Urabá, y la promoción de la colonización y el poblamiento buscaban convertir la zona en el punto de entrada de los antioqueños hacia el Golfo. Sin embargo, cuando el departamento obtuvo la banda oriental del río Atrato en

---

agentes o actores que intervinieron, el tipo de explotación económica desarrollada, los intereses que se establecen desde afuera de la zona, etc. Milton Santos, *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción* (Barcelona: Editorial Ariel, 2000), 53-54.

<sup>18</sup> Desde la perspectiva de Gustavo Montañez y Ovidio Delgado, un territorio se caracteriza por estar atravesado por relaciones sociales y de poder entre diferentes actores y agentes cuya capacidad de incidencia es desigual. Dentro del espacio se pueden sobreponer múltiples territorialidades, pues son móviles, mutables y desequilibradas. Gustavo Montañez Gómez y Ovidio Delgado Mahecha, “Espacio, territorio y región: conceptos básicos para un proyecto nacional”, *Cuadernos de Geografía*, 7, no. 1-2 (1998): 122-123.

<sup>19</sup> Beatriz Nates Cruz, “Soportes teóricos y etnográficos sobre conceptos de territorio”, *Co-herencia* 8, no.14 (2011): 212-213.

<sup>20</sup> Carlos Reboratti, “Fronteras agrarias en América Latina”, *Geocrítica. Cuadernos Críticos de Geografía Humana* no. 87 (1990): <http://www.ub.edu/geocrit/sv-26.htm>

1905, se garantizó la salida al mar de forma territorial, por lo que el proyecto que se puso en marcha perdió su rumbo y poco a poco fue cayendo en el olvido.

Las fuentes primarias utilizadas en el desarrollo de esta investigación se encuentran principalmente en el Archivo Histórico de Antioquia (AHA). Del fondo Baldíos se consultaron fuentes producidas entre 1886 y 1896, principalmente informes sobre el avance en la construcción del camino de Occidente; denuncias de baldíos dentro de las cien mil hectáreas e informes elaborados por algunos funcionarios sobre sus trabajos en Dabeiba, Frontino y Pavarandocito. En el fondo Secretaría de Hacienda se consultaron todas las denuncias de baldíos de las cien mil hectáreas que se hicieron entre 1926 y 1948. De la Planoteca se utilizó especialmente un mapa elaborado por Juan Henrique White en 1885 donde marcaba la ruta que debía seguir el camino de Occidente y de qué forma atravesaba el antiguo resguardo de Cañasgordas.

No obstante, las fuentes más enriquecedoras para la investigación que se encontraron en el AHA fueron la Gaceta Departamental y la colección de impresos. Por una parte, se revisó toda la Gaceta de 1886 hasta 1950, de allí se extrajeron diversos decretos y ordenanzas que reglamentaban la colonización de las cien mil hectáreas, informes en los que los funcionarios reportaban cómo avanzaba la construcción del camino de Occidente y después de la Carretera al Mar, cómo se estaban desarrollando los procesos de colonización, de qué forma se adelantaba la disolución del resguardo y cómo era su relación con los misioneros. Allí también se encontraron balances realizados por los gobernadores acerca de la situación del Urabá y cartas de los misioneros dirigidas a las autoridades civiles. Por otro lado, de la colección de impresos se extrajeron todas las ordenanzas producidas por la Asamblea Departamental de Antioquia entre 1886 y 1950, se consultaron varias recopilaciones de normas para las cien mil hectáreas, se encontraron reportes sobre los estudios del ferrocarril de Urabá, informes de los directores de caminos y otros libros impresos que fueron especialmente valiosos para comprender cómo funcionaban los asuntos relacionados con las entidades estatales.

En la BVBR se consultó el único mapa de acceso público que existe de las cien mil hectáreas, fue elaborado por Juan Henrique White en 1919 y sirvió como punto de referencia para hacer muchos de los croquis que se encontrarán a lo largo de la investigación. En la Fundación Sancho el Sabio se resguarda el archivo de la Prefectura Apostólica del Urabá, regentada por los Carmelitas Descalzos entre 1918 y 1941. De allí se extrajeron materiales cartográficos, libros redactados por

los misioneros acerca de la construcción de la Carretera al Mar y las experiencias que vivieron durante sus recorridos en el Urabá antioqueño.

Para finalizar, esta investigación está compuesta por cuatro capítulos. El primero es un estado del arte que recoge la literatura académica y monográfica que se ha producido sobre el Urabá, tanto en su parte antioqueña como chocoana, especialmente en relación con los procesos de poblamiento y colonización entre 1850 y 1950, los proyectos misionales y las relaciones de poder existentes entre Antioquia y Chocó. El segundo capítulo describe y analiza cómo se puso en marcha todo un proyecto que tenía como fin lograr para Antioquia una salida al mar en el golfo de Urabá en un periodo en el que todavía no se tenía acceso jurisdiccional y territorial sobre esta zona, pues le pertenecía a los departamentos del Cauca y Bolívar.

El tercer capítulo evidencia que a raíz de la entrega jurisdiccional de la banda oriental del río Atrato al departamento de Antioquia, es decir, lo que después se conocería como el “Urabá antioqueño”, el propósito con el que se puso en marcha el proyecto que buscaba la salida al mar, se fue perdiendo. Se demuestra cómo algunos de los componentes de ese proyecto se empiezan a ver truncados. Por ejemplo, las propuestas ferroviarias que se pensaron para la zona no pasaron del papel. Del mismo modo, se analiza la llegada de los misioneros, la liquidación definitiva del antiguo resguardo de Cañasgordas y cómo se intentó fomentar la colonización. El cuarto capítulo explica la manera en la que el proyecto regional cayó en el olvido y cómo sus componentes se transformaron, fracasaron o se desvanecieron. De esta forma, inicia con la construcción de la Carretera al Mar, simbolizando el triunfo de las vías de carros sobre los caminos de hierro, continúa con la disolución de la Prefectura Apostólica del Urabá y la salida de los misioneros, y finaliza con la consolidación en la zona de estudio de una estructura latifundista de la tenencia de la tierra y la caída en el olvido del propósito para el que se consiguieron las cien mil hectáreas: como la supuesta abertura a través de la cual se colonizaría el Urabá.

En las últimas páginas se argumenta que se podría considerar como válida la hipótesis de que luego de que Antioquia consiguiera su salida al mar en 1905 el proyecto regional que habían puesto las élites en marcha en 1886 empezó a transformarse, ya que las cien mil hectáreas dejaron de ser la parte más occidental del departamento y dejaron de considerarse la punta de lanza de la colonización en el Urabá. En consecuencia, algunos de los componentes se desarrollaron a cabalidad, como la liquidación del antiguo resguardo de Cañasgordas y la construcción de la



Carretera al Mar. Sin embargo, algunos elementos cambiaron totalmente, como la retirada de los misioneros y el olvido del propósito de las cien mil hectáreas.

## Capítulo 1. Estado del arte

Con el objetivo de enmarcar esta investigación en el conocimiento que se tiene sobre las cien mil hectáreas cedidas por la nación al departamento de Antioquia en Dabeiba y Pavarandocito, y el proyecto de salida al mar de esta región proyecto a través de dicha zona, este estado del arte se ha constituido como un acercamiento que permite ver avances y, a la vez, algunos vacíos que existen dentro de las investigaciones que se han hecho sobre Antioquia en general y acerca el Occidente y el Urabá antioqueños en específico. El análisis del acervo bibliográfico consultado se divide en cuatro secciones: tres de ellas temáticas y otra en la que se agruparon los estudios monográficos. La primera propone como hilo conductor los procesos de poblamiento y colonización, aunque también se tratan, de forma tangencial, otros tópicos relacionados con la construcción del Estado, la violencia y los problemas entre la población indígena, el gobierno y los colonos. La segunda parte habla sobre las misiones que se instalaron en Dabeiba, Pavarandocito y Frontino porque, como se verá en el desarrollo de este texto, su comprensión es necesaria debido a que en la década de 1910 surgió la propuesta de vender una parte de los baldíos que tenía el departamento dentro de las cien mil hectáreas para recoger fondos para dichas misiones.

En la tercera sección se revisa la bibliografía que se ha producido acerca de las relaciones entre Antioquia y Chocó debido a que la parte occidental de las cien mil hectáreas lindaba por completo con el territorio chocoano, lo cual obliga a comprender los vínculos, muchas veces marcados por cierto colonialismo interno<sup>21</sup>, que se establecieron entre ambas entidades administrativas durante

---

<sup>21</sup> Según Peter Wade el colonialismo interno: “[...] se refiere a una situación en la cual un grupo étnico, muchas veces secretado en el sentido espacial, se encuentra en una subordinación con otro grupo identificado étnicamente, el cual fomenta sus propios intereses en la región. El comercio tiende a ser monopolizado por miembros del grupo inmigrante; el desarrollo de la economía de la región periférica sigue una pauta dictada por la economía de las regiones centrales; la economía de la región depende de uno o dos productos primarios de exportación; existe una división del trabajo

siglos. Por último, en la cuarta parte se agruparon los estudios monográficos que se han elaborado sobre el Urabá, Dabeiba, Pavarandocito y Mutatá<sup>22</sup>. Las monografías que se revisaron para esta investigación son trabajos descriptivos que hablan desde una mirada acontecimental sobre diferentes municipios. Las principales críticas que se les suele hacer a este tipo de textos es que su rigor histórico es débil y no buscan explicar procesos o defender tesis, sino que se limitan a hacer una historia de anticuario, es decir, describen la historia sin tener una mirada crítica. Estos libros no se incluyeron dentro de las unidades temáticas del estado del arte porque abordan todo tipo de tópicos, haciendo difícil acomodarlos dentro de alguno de los hilos conductores propuestos.

## 1.1. Los procesos de poblamiento y colonización en Antioquia

El proceso de colonización antioqueña ha sido un tema cuyo estudio se ha privilegiado en el ámbito nacional. Como lo resalta Catherine LeGrand, uno de los grandes vacíos de la historiografía colombiana hasta hace pocas décadas fue la falta de estudios sobre los procesos de colonización y apertura de frontera en otras regiones del país<sup>23</sup>. Ante esta situación LeGrand elabora su obra

---

cultural en la cual la gente de la región subordinada desempeña las ocupaciones más bajas: hay falta de servicios públicos y un nivel de vida bajo; y existe la discriminación”. Peter Wade, “La relación Chocó-Antioquia: ¿un caso de colonialismo interno?”, en *Colombia Pacífico*, volumen 2, ed. Pablo Leyva (Bogotá: Fondo Energético Nacional, 1993), 436-453, [https://www.academia.edu/34116263/La\\_relaci%C3%B3n\\_Choc%C3%B3-Antioquia\\_Un\\_caso\\_del\\_colonialismo\\_interno](https://www.academia.edu/34116263/La_relaci%C3%B3n_Choc%C3%B3-Antioquia_Un_caso_del_colonialismo_interno). Algunas discusiones acerca de la teoría del *colonialismo interno* se pueden encontrar en: Alejandro de Oto y Laura Castelli, “Sobre colonialismo interno y subjetividad. Notas para un debate”, *Tabula Rasa* no. 28 (2018): 229-255, <https://doi.org/10.25058/20112742.n28.10>. Pablo González Casanova, “Colonialismo interno [una redefinición]”, en *La teoría marxista hoy*, comp. Atilio A. Boron, Javier Amadeo y Sabrina González (Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (Clacso), 2006), 409-434. Jaime Torres Guillén, “El carácter analítico y político del concepto de colonialismo interno de Pablo González Casanova”, *Desacatos* no. 45 (2014): 85-98, <https://doi.org/10.29340/45.1292>. Paulo Henrique Martins, “El colonialismo interno y los estudios postcoloniales en América Latina”, ponencia presentada en el XXX Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología, San José, Costa Rica, 2015, <http://sociologia-alas.org/acta/2015/GT-06/El%20colonialismo%20interno%20y%20los%20estudios%20postcoloniales%20en%20Am%C3%A9rica%20Latina%2020.doc>

<sup>22</sup> De acuerdo con James Parsons, Pavarandocito fue un asentamiento que se fundó sobre el río Sucio en la década de 1840 y fue sede de un gobierno municipal entre 1887 y 1951, cuando se quemó durante el periodo de La Violencia, suceso que llevó a que se tomara la decisión de trasladar las oficinas municipales a Mutatá, sitio ubicado sobre la Carretera al Mar. James Parsons, *Urabá, salida de Antioquia al mar. Geografía e historia de su colonización* (Bogotá: Banco de la República. El Áncora Editores, 1996), 53, 86.

<sup>23</sup> Catherine LeGrand, “Colonización y violencia en Colombia: perspectivas y debate”, en *El agro y la cuestión social*, comp. Absalón Manchado Cartagena (Bogotá: Tercer Mundo Editores. Banco Ganadero. Caja Agraria. Vecol, 1994), 8.

*Colonización y protesta campesina en Colombia (1850-1930)*<sup>24</sup>, donde muestra que a mediados del siglo XIX los países latinoamericanos empezaron a articularse a la economía mundo a través de la exportación de todo tipo de productos primarios, entre los que se incluían los agrícolas. Por lo tanto, con el aumento de la demanda, también se hizo más urgente la necesidad de expandir las fronteras agrarias y de adaptar nuevas tierras para la producción. En este marco se dieron dos procesos en la ocupación de las zonas de frontera: la llegada de colonos que acondicionaban la tierra e iniciaban su explotación y el posterior arribo de los grandes propietarios que se adueñaban de estos lotes para crear latifundios, desplazando a los campesinos otra vez hacia el borde para reiniciar el ciclo. Este círculo es analizado para el caso colombiano entre 1850 y 1930, poniendo gran énfasis en los conflictos que se desataron entre colonos y empresarios alrededor de la tenencia de la tierra. Dentro de dichas pugnas entró a mediar el Estado, que, aunque en ciertos casos intervino en favor de los campesinos, la mayoría de las veces se concentró en legalizar y respaldar las estructuras hacendatarias.

Aunque el trabajo de LeGrand se ha convertido en un clásico y es sin duda uno de los grandes estudios sobre los procesos de colonización en el país, a la fecha todavía queda mucho por explorar, a pesar del gran avance que se ha venido dando desde la década de 1980. De esta manera, si bien se reconoce que existe un corpus bibliográfico bastante importante alrededor del tema, debido a que el alcance de esta investigación se circunscribe a una porción del territorio antioqueño, este estado del arte se enfoca en los trabajos que se consideran, a criterio de la autora, más importantes y pertinentes a nivel regional.

En este orden de ideas, se debe partir por el trabajo del geógrafo estadounidense James Parsons *La colonización antioqueña del occidente de Colombia*, que, aunque ha sido rebatido por múltiples investigadores, sigue siendo de lectura obligada<sup>25</sup>. La tesis principal de Parsons es que en la colonización del sur de Antioquia se formó una sociedad democrática en la que lograron convivir, de forma relativamente pacífica, grandes, medianos y pequeños propietarios. Desde la década de 1970 esta afirmación fue criticada por diversos investigadores. Por un lado, hubo quienes lo vieron

---

<sup>24</sup> Catherine LeGrand, *Colonización y protesta campesina en Colombia, 1850-1950* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1988).

<sup>25</sup> James Parsons, *La colonización antioqueña del occidente de Colombia* (Bogotá: Banco de la República. El Áncora Editores, 1997 [1950]).

como una influencia de la Federación Nacional de Cafeteros y su afán por mitificar a los colonos decimonónicos de esa zona<sup>26</sup>; por otra parte, surgió una fuerte corriente revisionista que dejó claro que el avance hacia el sur de Antioquia, hoy parte del departamento de Caldas, estuvo marcado por la lucha entre terratenientes y colonos, además del surgimiento de ciertas figuras oligárquicas que aprovecharon su poder para llevarse una tajada del pastel. Roberto Luis Jaramillo, por ejemplo, detalla esta contra mirada en dos de sus artículos y Keith Christie se encarga de hacer un balance bibliográfico de toda esta nueva corriente<sup>27</sup>. En la década del 2000 Jaime Eduardo Motta cambia el foco de la crítica de la conformación de la sociedad democrática, hacia la apropiación que hizo Parsons del concepto de *frontera* propuesto por Frederick Turner y los efectos que esto ha tenido en las producciones posteriores, pues los investigadores colombianos se han apropiado de dicha noción casi sin darse cuenta<sup>28</sup>.

Después del estudio de James Parsons han aparecido gran cantidad de investigaciones que han puesto la mirada sobre algunas subregiones de Antioquia. En el caso del sur, Jorge Villegas evidencia que la colonización de vertiente también fue un fenómeno que se dio en Boyacá, Cundinamarca y los Santanderes, planteamiento que hizo en uno de los primeros estudios sobre el tema, pero cuyos procesos siguen siendo algo desconocidos por la historiografía regional y nacional<sup>29</sup>. Para la subregión del Suroeste antioqueño, Juan Carlos Vélez Rendón estudia los procesos que permitieron la integración de esta zona al conjunto antioqueño, personificado en los valles ya habitados del centro del departamento. Para conseguir su objetivo tiene en cuenta aspectos como la conformación del Estado nación, la expansión de la red caminera y la creación de mecanismos de control por parte de las élites regionales<sup>30</sup>. Luz Eugenia Pimienta entra el análisis de su investigación doctoral sobre Titiribí y Fredonia, poblaciones ubicadas en la otra

<sup>26</sup> LeGrand, “Colonización y violencia”, 6-8.

<sup>27</sup> Roberto Luis Jaramillo Velásquez, “La otra cara de la colonización antioqueña hacia el Sur”, *Revista de Extensión Cultural* no.18 (1984): 34-43. Roberto Luis Jaramillo Velásquez, “La colonización antioqueña”, en *Historia de Antioquia*, dir. Jorge Orlando Melo (Medellín: Suramericana, 1988), 177-208. Keith Christie, “La colonización antioqueña: mito y realidad”, en *Oligarcas, campesinos y política en Colombia* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1986), 26-53.

<sup>28</sup> Jaime Eduardo Londoño Motta, “El modelo de colonización antioqueña de James Parsons. Un balance historiográfico”, *Fronteras de la Historia* no. 7 (2002): 186-226, <https://doi.org/10.30861/9781407306896>

<sup>29</sup> Jorge Villegas, *La colonización de vertiente en el siglo XIX* (Medellín: Universidad de Antioquia. Centro de Investigaciones Económicas, 1977).

<sup>30</sup> Juan Carlos Vélez Rendón, *Los pueblos allende del río Cauca: la formación del suroeste y la cohesión del espacio en Antioquia, 1830-1877* (Medellín: Editorial de la Universidad de Antioquia, 2002).

banda del río Cauca, ejes de la puerta de entrada de la colonización del Suroeste en el siglo XIX. La reflexión es un estudio comparativo que permite comprender que aun en el plano subregional existían diferencias que marcaron el contexto local<sup>31</sup>.

César Lenis Ballesteros ha investigado el nordeste antioqueño a través de la reapertura de la frontera minera en el siglo XIX. A pesar de que dicha zona estuvo poblada durante el periodo colonial y sobre su paisaje se conservaban antiguos asentamientos coloniales como Remedios, Zaragoza y Cáceres, con la llegada de las tecnologías modernas se dio un nuevo ciclo de extracción minera y ocupación del espacio<sup>32</sup>. Teniendo en cuenta lo anterior, es importante rescatar que para el periodo colonial se han hecho varios trabajos sobre el poblamiento de la provincia de Antioquia. Por ejemplo, Juan David Montoya muestra la forma en la que el principal núcleo de asentamiento se trasladó, en el siglo XVII, de la ciudad de Antioquia al eje minero del nordeste y, para el XVIII, se configuraron dos núcleos: uno *original* conformado por las ciudades de Cáceres, Zaragoza y Antioquia, en el que también entraban los valles de San Andrés, los Osos y Ebéjico; y otro en *formación*, compuesto por los valles de Rionegro, Marinilla y Aburrá. Se trataba del desplazamiento de las tierras calientes a las templadas y frías<sup>33</sup>.

Para el Occidente antioqueño, la producción académica ha girado en torno al periodo colonial, el siglo XIX y las primeras décadas del XX. En una investigación realizada para Corantioquia cuatro investigadores de la Universidad Nacional de Colombia examinan los procesos culturales y espaciales que incidieron en la formación del Occidente medio —compuesto por el cañón del río Cauca desde el antiguo San Andrés hasta Ebéjico— entre los siglos XVI y XVIII. Se pone especial

---

<sup>31</sup> Luz Eugenia Pimienta Restrepo, “Colonización en el suroeste antioqueño (1750-1870): Titiribí y Fredonia, una comparación de dos procesos de colonización” (tesis de doctorado en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 2013).

<sup>32</sup> César Lenis Ballesteros, “Las otras colonizaciones en Antioquia. El caso del nordeste antioqueño 1824-1886”, *Historia y Sociedad* no. 6 (2009): 23-48.

<sup>33</sup> Juan David Montoya Guzmán, “Frontera, despoblamiento y cambios de asentamiento en Antioquia, siglos XVI y XVII”, en *Poblamiento y movilidad social en la historia de Colombia, siglos XVI-XX*, eds. Ana Catalina Reyes y Juan David Montoya Guzmán (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2007), 81-119. Juan David Montoya Guzmán, “Jerarquía territorial e independencia: las discontinuidades en el poblamiento antioqueño, 1782-1816”, en *200 años de independencias. Las culturas políticas y sus legados*, eds. Yobenj Aucardo Chicangana Bayona y Francisco Alberto Ortega (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2011), 331-332.

atención a la manera en la que la minería influyó en la distribución y organización espacial de los diferentes asentamientos y la población flotante que los frecuentaba<sup>34</sup>.

Por otra parte, otro tema privilegiado en el estudio del Occidente ha sido el del antiguo resguardo de Cañasgordas, un reducto indígena creado en la Colonia que sobrevivió hasta bien entrado el siglo XX cuando finalmente fue liquidado. En su tesis de pregrado Lina Marcela González Gómez estudia la manera en la que desde las políticas borbónicas y posteriormente las republicanas se propendió por la desintegración de los resguardos indígenas en la provincia de Antioquia, lo cual estuvo sustentado en un plan económico en el que primaban las libertades individuales, la pequeña propiedad y la circulación de la tierra como bien mercantil. González realiza su análisis desde perspectivas culturales, políticas y demográficas que también permitieron comprender la pérdida de la identidad étnica por parte de los nativos y su progresivo mestizaje<sup>35</sup>. Dando continuidad al tema indígena y adentrándose en un aspecto que quedó suelto en el pregrado, en su tesis de maestría Lina Marcela González Gómez discute las hipótesis de María Teresa Uribe proponiendo que el resguardo de Cañasgordas se convirtió en un “dique de contención” que no permitió el avance de los proyectos colonizadores del Occidente. Además, resalta el papel que jugó la identificación étnica de los Embera Katíos para resistir la disolución de su resguardo<sup>36</sup>.

De los otros trabajos que se han hecho sobre el antiguo resguardo de Cañasgordas, aquí se destacarán los de otros dos investigadores. La primera es Elizabeth Salgado, quien presenta las estrategias de negociación y resistencia a través de las cuales los indígenas se enfrentaron a la colonización y la llegada de pobladores libres, señalando que a pesar de que los territorios indígenas en la práctica empezaron a fraccionarse por las políticas liberales del gobierno antioqueño, se mantuvo una identidad étnica que permitió la consolidación de un tejido social cohesionado por parte de los Embera<sup>37</sup>. En segundo lugar, Julián Pérez Ríos estudia la

---

<sup>34</sup> Orián Jiménez Meneses, *et al.*, “Configuración regional del Occidente medio de Antioquia. Siglos XVI-XVIII” (informe de investigación, Universidad Nacional de Colombia. Corantioquia, 2001).

<sup>35</sup> Lina Marcela González Gómez, “Indios y ciudadanos en Antioquia 1800-1850” (tesis de pregrado en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 1993).

<sup>36</sup> Lina Marcela González Gómez, “Territorio, poblamiento y presencia indígena en el Occidente antioqueño durante el siglo XIX” (tesis de maestría en Ciencias Sociales-Estudios Regionales, Universidad de Antioquia, 1997),

<sup>37</sup> Elizabeth Karina Salgado Hernández, “Estrategias de negociación y resistencia indígena a la colonización del occidente de Antioquia, 1880-1920”, *Historia y Sociedad* no. 29 (2015): 171-201, <https://doi.org/10.15446/hys.n29.50594>. Elizabeth Karina Salgado Hernández, “Una frontera étnica en la

configuración territorial del antiguo resguardo de Cañasgordas entre 1886 y 1920 a través de los diferentes aspectos que intervinieron en ella como lo fueron los conflictos entre los colonos y los indígenas, la relación entre estos últimos y el Estado y los intentos por liquidar el resguardo y aclarar los títulos de propiedad<sup>38</sup>.

Sobre el camino de Occidente se cuenta, por el momento, con la historia elaborada por Juan Enrique White, la cual podría tomarse más como una fuente documental porque su autor fue el principal propulsor de este proyecto<sup>39</sup>. También se encuentra la tesis de pregrado de Johana Méndez, quien enfoca su atención en las vías de penetración hacia ese sector desde el periodo colonial hasta la década de 1910, mostrando la forma en la que dichos caminos, predecesores del de Occidente, fueron un eje estructurante en el movimiento colonizador que se dirigió hacia el resguardo de Cañasgordas. Este trabajo se divide en varios periodos: 1) el prehispánico y de conquista, que recoge las rutas creadas por los indígenas antes de la llegada de los españoles y el recorrido seguido por estos últimos para penetrar en la profundidad del continente desde el golfo de Urabá. 2) El colonial, caracterizado por el desconocimiento geográfico de la zona y en el que Antioquia se desconectó, debido a la guerra entablada con los indígenas Cuna y los piratas ingleses, de la zona que después consideraría su salida al mar. Fue también este momento en el que se empezaron a configurar los resguardos indígenas del Occidente, entre los cuales se incluía el gran dolor de cabeza de las autoridades decimonónicas: el de Cañasgordas. 3) El republicano, donde se tratan los proyectos de colonización programada que se promovieron desde Medellín hacia el Occidente a través del camino que se proyectaba para salir al mar, pero que terminaron en fracaso

---

colonización del Occidente de Antioquia, 1880-1920” (tesis de maestría en Historia de América Latina, Mundos Indígenas, Universidad Pablo de Olavide, 2013).

<sup>38</sup> Julián Pérez Ríos, “Indígenas y colonos. Configuración del territorio en los resguardos del Occidente de Antioquia 1886-1920” (informe de investigación, Universidad de Antioquia, 2012). Otras investigaciones sobre el resguardo de Cañasgordas son: Yohana Patricia Ruffiner Méndez, “El resguardo de Cañasgordas. Una fisura interna del pueblo ‘paísa’”, *Homo Habitus* no. 5 (2008): 1-19; Wither Amalia Salazar Vargas, “Los resguardos del Occidente antioqueño”, en “Resguardos en Antioquia. Crisis y desintegración 1780-1850” (tesis de pregrado en Historia, Universidad de Antioquia, 1994), 167-224; Julián Pérez Ríos, ““Los indígenas no saben más que tejer canastos”. Despojos sobre las tierras del resguardo de Cañasgordas al noroccidente de Colombia (1886-1920)”, *Boletín de Antropología* 26, no. 43 (2012): 11-41.

<sup>39</sup> Juan Enrique White, *Historia del camino nacional de Frontino a Turbo, pasando por Dabeiba y Pavarandocito al golfo de Urabá* (sin ciudad: sin editorial, 2009 [1914]), <http://tesis.udea.edu.co/bitstream/10495/393/1/CaminoFrontinoTurbo.pdf>, 3.



hacia la década de 1910 debido al abandono en el que se sumió la zona por parte de campesinos, empresarios y el Estado mismo<sup>40</sup>.

Otro aporte para la historia del camino de Occidente es el de Luis Fernando Múnera, quien centra su libro en mostrar la manera en la que el puente de Occidente se convirtió en un punto articulador entre la Antioquia andina y su salida al mar. Además, le dedica un capítulo a la historia del camino de Occidente y los proyectos de colonización programada en el Urabá antioqueño. De esta forma, evidencia los primeros intentos de trazar el camino en la década de 1840, la adquisición de las cien mil hectáreas en 1886 para promover la colonización a lo largo del camino, la proyección de un ferrocarril y el obstáculo en el que se convirtió el resguardo indígena de Cañasgordas para permitir el avance campesino. Se debe anotar que el libro es bastante apologético porque se ve la construcción del puente como una obra magnífica que marcó la historia de la ingeniería en Antioquia. Sin embargo, el juicioso rastreo de fuentes y bibliografía realizado por el autor es de gran provecho<sup>41</sup>.

En el caso de la subregión Urabá, las investigaciones se han hecho principalmente acerca de la margen oriental del río Atrato, es decir, la jurisdicción de Antioquia. No obstante, en su tesis de pregrado en Sociología, Emperatriz Valencia estudia la colonización de la banda chocoana, lo que hoy corresponde a los municipios de Acandí y Unguía. Valencia pone de manifiesto la existencia de un ciclo de despojo en el que los indígenas fueron desplazados por los colonos, dando lugar a su reducción en resguardos; después, los grandes propietarios se apropiaron de la tierra que fue adecuada, despejada y muchas veces agotada por los colonos con el fin de destinarla al establecimiento de hatos ganaderos, lo que llevó a que los campesinos tuvieran que desplazarse hacia las fronteras para continuar un proceso de depredación ambiental. A pesar de que los problemas entre indígenas y colonos empezaron a ser rastreados por Valencia desde la década de 1960, cuando se fundó el asentamiento de Gilgal en tierras Cuna<sup>42</sup>, la década de 1970 fue el

---

<sup>40</sup> Johana Patricia Méndez Carmona, “Por el más espantoso de los caminos. Las vías de penetración al occidente antioqueño y su relación con el movimiento colonizador en el resguardo indígena de Cañasgordas” (tesis de pregrado en Antropología, Universidad de Antioquia, 2005).

<sup>41</sup> Luis Fernando Múnera López, *El puente de Occidente y la integración de Antioquia* (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2018).

<sup>42</sup> Emperatriz Valencia Chávez, “Colonización en el Urabá chocoano” (tesis de Sociología, Universidad Nacional de Colombia, 1983), 46.

momento en el que el ciclo anteriormente descrito se manifestó con más fuerza debido a que los indígenas Cuna de Arquía perdieron casi 5000 hectáreas de sus tierras en parte por el asentamiento de colonos y en parte por las decisiones del gobierno nacional. Al agotarse los suelos y no tener suficiente dinero con qué sostenerse, los colonos que habitaban en los lotes que arrebataron a los indígenas se vieron en la obligación de vender a los grandes hacendados ganaderos antioqueños, migrando hacia la serranía del Darién y Belén de Bajirá en busca de nuevas zonas para colonizar y cultivar. Así, se logró la vinculación de la región a la economía nacional sin que ello implicara mejores condiciones de vida para sus habitantes<sup>43</sup>.

Para entender el Urabá antioqueño, los trabajos de Claudia Steiner y María Teresa Uribe son fundamentales. Steiner analiza el *encuentro colonial* que se dio entre el mundo andino de Antioquia y el costero del Urabá: el primero representado por los funcionarios que llegaron a crear un orden basado en las lógicas de la civilización y el progreso; el segundo encarnado en los pobladores de la zona provenientes del Sinú y el Chocó<sup>44</sup>. Con la expresión *encuentro colonial* Steiner se suma a los estudios poscoloniales, los cuales buscan elaborar una historia “desde la perspectiva del colonizado” que permita comprender las relaciones entre colonizado y colonizador de forma dinámica, pues se analizan las imposiciones, las resistencias y los cambios como procesos que afectan tanto la cosmovisión del colonizado como la del colonizador. Por su parte, María Teresa Uribe intenta constatar que Urabá, lejos de ser una región, es un territorio en construcción y disputa. Para conseguir su objetivo se concentra en cinco tesis que apoyan la central: 1) Urabá es multicéntrico, pluriétnico, plurirregional y multitemporal. 2) La historia de Urabá no empezó ni terminó con el cultivo del banano, pues antes de eso se dieron procesos como las disputas territoriales entre colonos e indígenas; la llegada de los sinuanos, los afrocaribeños, los chochoanos y algunos paisas; la explotación de materias primas como la guadua, la raicillia ipecacuana y las maderas preciosas y el establecimiento de empresas extractivistas pertenecientes a extranjeros. 3) La colonización del Urabá es *permanente*, no ocurrió solamente después de la década de 1960. 4) Las dificultades y los problemas a la hora de resolverlas tenían que ver con la invisibilización de cuatro ejes de pervivencia histórica que se amplían más abajo. 5) Dicha invisibilización está

---

<sup>43</sup> Valencia Chávez, “Colonización”, 71-77.

<sup>44</sup> Claudia Steiner, *Imaginación y poder. El encuentro del interior con la costa en Urabá, 1900-1960* (Medellín: Editorial de la Universidad de Antioquia, 2000).

relacionada con la adopción de enfoques económicos y modelos de planificación que no tienen en cuenta el tejido sociohistórico que existe y la tesis acrítica de que la colonización de Urabá fue tardía<sup>45</sup>. Los ejes de pervivencia histórica tratados en la cuarta tesis son cuatro grandes hilos que se mantuvieron desde una mirada de larga duración, es decir, desde el periodo colonial hasta la década de 1990. Dichos ejes son: disputa y conflicto, saqueo y recolección, refugio e ilegalidad, resistencia y supervivencia. Cabe aclarar que el Urabá es para Uribe un territorio vasto<sup>46</sup> hasta mediados del siglo XX, cuando se convierte en territorio en construcción<sup>47</sup>. Las tres circunstancias que movieron los engranajes de dicha transformación fueron: la integración vial a través de la apertura de la Carretera al Mar (década de 1950), la integración económica por medio de la llegada de la agroindustria con el banano (década de 1960) y la semi inserción a la vida política e institucional del país (décadas de 1970 y 1980).

No se debe dejar de mencionar el libro *Urabá, salida de Antioquia al mar* de James Parsons, pues fue el primer trabajo sistemático sobre la colonización hacia esa zona. Parsons se plantea como objetivo estudiar el “[...] fondo histórico de esta frontera y los procesos que operan cuando el hombre transforma el panorama natural en panorama cultural [...]”<sup>48</sup>. Para comprender dicha transición hace un recorrido desde el periodo colonial hasta la década de 1950 —el libro se publica originalmente en inglés en 1963— en el cual se pone especial atención al poblamiento y el avance sobre la frontera, principalmente desde el flanco antioqueño. De los procesos que se detallan en el texto los que más importan para esta investigación, son los que atañen a los primeros trazos del camino de Occidente y los repetidos intentos de construirlo a lo largo del siglo XIX; las luchas que se dieron entre Urrao y Frontino por el acceso al Chocó y la primacía, al final, del camino de

---

<sup>45</sup> María Teresa Uribe, *Urabá: ¿región o territorio? Un análisis en el contexto de la política, la historia y la etnicidad* (Medellín: INER. Corpurabá, 1992).

<sup>46</sup> Sobre los territorios vastos Uribe anotaba que: “[...] han sido tradicionalmente zonas de refugio, resistencia y supervivencia para las diferentes oleadas de excluidos que el proyecto de los antioqueños ha venido dejando por el camino”, lo cuales se caracterizaban: “[...] por ser fronteras abiertas para la colonización espontánea, lenta pero continua, por la cual circulan pobladores trashumantes que por diferentes razones prefieren invisibilizarse, asumiendo una forma dispersa y desconcentrada de ocupación territorial; el resultado es una baja densidad, unas formas tradicionales de explotación de la tierra con las bajas productividades que esto conlleva y una débil articulación del mercado”. María Teresa Uribe, “La territorialidad de los conflictos en Antioquia”, en *Realidad Social I*, ed. Gobernación de Antioquia (Medellín: Editorial Edinalco, 1990), 72.

<sup>47</sup> Para Uribe Urabá era territorio en construcción porque: “[...] aún no ha logrado su cohesión y organicidad interna y su articulación con Antioquia, con los departamentos vecinos y con la Nación es aún débil y conflictiva [...]”. Uribe, *Urabá: ¿región o territorio?*, 9.

<sup>48</sup> Parsons, *Urabá, salida de Antioquia al mar*, 14.

Occidente sobre el camino de don Carlos, que salía de Dabeiba hacia el río Murindó, que a su vez desemboca en el río Atrato; la construcción de la Carretera al Mar y los fracasos en la colonización programada.

De forma más reciente están las investigaciones de Luis Fernando González Escobar y Carolina Horta Gavia sobre los procesos de poblamiento y colonización del Darién y el Urabá<sup>49</sup>. El primero toma el Darién para mostrar desde la larga duración los procesos de cambio en la ocupación y el poblamiento de la región, los cuales divide en tres grandes periodos: 1) la Conquista: marcada por una gran oleada de fundaciones y erecciones de asentamientos que fracasaron por las luchas entre los altos mandos españoles, los ataques indígenas y el interés despertado por otras zonas al interior del continente. Para dicho momento las diferencias entre las provincias de Urabá y el Darién eran más o menos claras, pues tenían establecidos sus límites políticos. 2) La nación de los indios gentiles: después de que el álgido periodo de fundaciones terminó, los últimos resquicios españoles fueron expulsados y los indígenas Cuna iniciaron, durante el siglo XVII, un proceso expansivo desde la franja transistmica de lo que en la actualidad es Panamá hasta el golfo de Urabá, llegando a ocupar un amplio espacio geográfico en el que apenas penetraba el Imperio Español y donde negociaban con enemigos de este como los ingleses. En este periodo el Darién y el Urabá fueron poblados por diferentes grupos Cuna. 3) La colonización criolla republicana: después de la Independencia y hasta finales del siglo XIX el nuevo Estado puso de nuevo sus ojos en el olvidado Darién ante una posible invasión inglesa de la zona, así que se instauraron políticas para evitar el comercio entre los Cuna y los extranjeros y se creó una alianza con Estados Unidos. Los indígenas no lograron resistir el avance de los nuevos pobladores que iniciaron un proceso de ocupación marcado por los ciclos extractivos de productos como la tagua y la raicilla. De igual manera, se reactivaron las pugnas entre Antioquia, el Cauca y

---

<sup>49</sup> A pesar de que se sobreponen, el Urabá y el Darién no son lo mismo. Sus diferencias son políticas, sociales, culturales, históricas e incluso naturales. El Urabá es una región que se encuentra ubicada alrededor del golfo que lleva el mismo nombre en el noroccidente de Colombia. Dentro del ordenamiento político administrativo de Antioquia el Urabá llega hasta el bajo Atrato, ya bien entrado en tierra continental. El Urabá se encuentra flanqueado hacia el Oriente por la serranía de Abibe, frontera natural entre los actuales departamentos de Córdoba y Antioquia, y hacia el Occidente se cierra en la serranía del Darién. Una de sus características más importantes es su golfo, que mira hacia el Gran Caribe y donde desemboca el Atrato, río que nace en los farallones del Citará. Por otra parte, el Darién es el cuello que une a Suramérica con Centroamérica. Es una región que hace parte del Chocó biogeográfico, se encuentra distribuida entre Colombia y Panamá y se traslapa con el Urabá chocono. Su selva es considerada una de las más biodiversas del mundo, llegando a ser conocida como el “Tapón del Darién” porque su vegetación, además de otras cuestiones políticas y sociales, impidieron el paso de la Carretera Panamericana en la década de 1970.

Cartagena por el control territorial de la zona. Poco a poco, la cara del Darién se fue desdibujando con su división entre Panamá y Colombia después de 1903 y la posterior separación del golfo de Urabá entre dos entes administrativos diferentes (Bolívar y Cauca)<sup>50</sup>.

Por su parte, en su tesis doctoral Carolina Horta Gaviria analiza los procesos de colonización del Urabá antioqueño desde el periodo colonial hasta 1960, mostrando la forma en la que el *espacio salvaje* se configuró como el arquetipo de paisaje en dicha zona y la manera en la que los procesos de colonialismo global e interno fueron determinantes para la creación y construcción de una frontera, primero durante el dominio del Imperio Español y luego en el contexto regional antioqueño. Gaviria delinea cuatro ciclos de colonización: 1) Imperio y colonialidad, entre 1501 y 1787: caracterizado por la presencia de los conquistadores españoles, misioneros y la lucha imperial por las colonias ultramarinas en el Caribe entre las diferentes potencias europeas. En este periodo poco se mencionó el papel que jugaron los Cuna. 2) Independencia de Colombia y colonialismo global, entre 1810 y 1924: en este momento las tensiones alrededor del canal interoceánico crecieron, desembocando en la separación de Panamá; además, se buscó establecer proyectos de colonización, en un principio para fomentar la ruta transístmica y después para cuidar la frontera internacional ante la posible invasión por parte de Estados Unidos. 3) Creación de una región de frontera, entre 1905 y 1938: el Urabá se configuró como una zona de frontera interna en Antioquia después de que se le entregara al departamento la banda oriental del río Atrato en el Caribe. También se instauraron las misiones para reducir y controlar a la población indígena y se elaboró todo un marco representativo alrededor de la población chocona y su territorio. 4) Colonialismo antioqueño, entre 1930 y 1955: los antioqueños establecieron relaciones de dominación y explotación que creaban un nuevo espacio social y a su vez lo reproducían. Si bien el texto es desordenado en su argumentación y no siempre se logra entender bien la articulación entre diferentes temas, es un aporte juicioso en términos de archivo y rastreo de fuentes.<sup>51</sup>

Como lo destacan Claudia Steiner, María Teresa Uribe y Luis Fernando González, la mayoría del corpus bibliográfico que se ha producido sobre Urabá se ha centrado en los procesos que vinieron

---

<sup>50</sup> Luis Fernando González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento y transformación ambiental. Una revisión histórica. Parte I* (Medellín: Fondo Editorial ITM, 2011).

<sup>51</sup> Carolina María Horta Gaviria, “Espacio salvaje y colonización de Urabá, 1840-1960” (tesis de doctorado en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 2019), 85-86.

con la apertura de la Carretera al Mar y la agroindustria del banano<sup>52</sup>. En esa línea uno de los textos más representativos es *Urabá: colonización, violencia y crisis de Estado*, de Fernando Botero, en el que se presenta la paradoja que existía para la década de 1990, aún vigente, entre el crecimiento económico traído por la explotación del banano y una situación social compleja marcada por la violencia. Para Botero la respuesta a este fuerte contraste se encontraba en la debilidad de un Estado que no lograba cumplir ciertas funciones clásicas como la protección de sus ciudadanos y el cubrimiento de ciertas necesidades básicas<sup>53</sup>.

Desde la Universidad de Antioquia, se han elaborado algunas tesis de pregrado y posgrado que han puesto su atención en la zona del Urabá que se encuentra en los límites entre Antioquia y el actual departamento de Córdoba. Por un lado, Alejandro Restrepo Ochoa examina, desde los documentos producidos por las asambleas departamentales de los entes administrativos anteriormente mencionados, los proyectos de colonización emprendidos hacia Turbo, Frontino, Cañasgordas, Dabeiba y Murri. También brinda información acerca de las misiones y los procesos de resistencia indígena, a los que trata de ver desde la perspectiva subalterna, quedándose realmente corto en este aspecto<sup>54</sup>. Por su parte, Francisco Sibaja se adentra, por medio de la colonización y el desarrollo agropecuario, en el proceso de configuración socioeconómica en la zona de frontera conformada entre el río San Jorge y el bajo río Cauca. De esta manera, resalta los conflictos que protagonizaron los colonos y los grandes terratenientes, donde sobresale el nombre de Pedro Nel Ospina Vásquez<sup>55</sup>. Esta zona fue de interés para el departamento de Antioquia porque

---

<sup>52</sup> Steiner, *Imaginación y poder*, XXVI; Uribe, *Urabá: ¿región o territorio?*, 10. González Escobar, *El Darién*, 16.

<sup>53</sup> Fernando Botero Herrera, *Urabá: colonización, violencia y crisis de Estado* (Medellín: Editorial de la Universidad de Antioquia, 1990). Otros textos importantes que estudian el Urabá después de 1960 son: Clara Inés García, *Urabá. Región, actores y conflicto* (Bogotá: CEREC, 1996). Víctor Negrete Barrera, *Urabá: conflictos y educación rural* (Montería: Corporación Universitaria del Sinú, 1998). Secretariado Nacional de Pastoral social, *Urabá: desplazamiento forzado en Antioquia* (Bogotá: Editorial Kimpres, 2001). Andrés Fernando Suárez, *Identidades políticas y exterminio recíproco. Masacres y guerra en Urabá (1999-2001)* (Medellín: La Carreta, 2007). Clara Inés García y Clara Inés Aramburo, eds., *Geografías de la guerra, el poder y la resistencia: Oriente y Urabá antioqueños, 1990-2008* (Bogotá: CINEP. INER, 2011). Clara Inés Aramburo, “Región y orden: el lugar de la política en los órdenes regionales de Urabá” (tesis de maestría en Ciencia Política, Universidad de Antioquia, 2003). María Elena Flórez Ramírez, *Mutatá: conflicto, despojo y resistencia* (Medellín: Confiar, 2014).

<sup>54</sup> Alejandro Restrepo Ochoa, “Aspectos de la colonización de Urabá y el Occidente colombiano. El caso de las asambleas departamentales de Antioquia y Bolívar, y su proyecto de inmigración hacia Turbo, Frontino, Cañasgordas, Dabeiba y Murri” (tesis de maestría en Historia, Universidad de Antioquia, 2018).

<sup>55</sup> Pedro Nel Ospina Vásquez nació en el seno de una familia conservadora perteneciente a la élite antioqueña. Su padre, Mariano Ospina Rodríguez, fundó el Partido Conservador y fue presidente de la Nueva Granada. Estudió Ingeniería de Minas en Estados Unidos y cuando regresó al país estuvo a cargo de la Escuela de Minas junto con su hermano Tulio Ospina. Sin embargo, su quehacer no solo estuvo enfocado en la ingeniería y la minería, también fue

por allí pasaría el nunca construido Ferrocarril de Urabá, lo que llevó a que se promovieran varios proyectos de colonización, entre los cuales se encontraba la Colonia Penal Agrícola de Antadó, ubicada en el Nudo del Paramillo<sup>56</sup>.

Es sobre la Colonia Penal anteriormente mencionada que Jorge Bedoya hace su trabajo de grado, en el cual presenta una historia de este antiguo centro penitenciario, nacido en 1920 a la luz de la teoría positivista del crimen y promovido por Pedro Nel Ospina, quien la veía como una oportunidad para avanzar en el proceso de colonización de la zona por la que se esperaba pasara el Ferrocarril de Urabá. La Colonia se liquidó en 1950, de acuerdo con el autor, por las torturas y severos castigos físicos denunciados por los reclusos<sup>57</sup>. Por último, Myriam Hoyos Salas, investiga el proceso de poblamiento y colonización campesina en el área amortiguadora del Nudo del Paramillo entre 1875 y 2004. Hoyos hace un recorrido desde la llegada de los primeros colonos campesinos a la zona, pasando por los conflictos que surgieron durante el periodo de la Violencia, para culminar en los nuevos escenarios que emergieron con la creación del parque natural en 1977, donde se manifestaron las contradicciones entre las políticas públicas del Estado y la realidad social de los pobladores<sup>58</sup>.

## 1.2. Las relaciones Antioquia-Chocó

A pesar de que el flanco occidental de Antioquia limita en su totalidad con el departamento del Chocó<sup>59</sup> y de que se sabe que desde finales del siglo XVII los habitantes de diferentes

dueño de uno de los mataderos más grandes de Medellín y de varios bancos. Fue dueño de varias fincas cafeteras y estableció grandes haciendas ganaderas en el actual departamento de Córdoba. Además, participó en varias guerras civiles del siglo XIX en el bando conservador. Después de ocupar varios cargos políticos llegó a ser gobernador de Antioquia entre 1918 y 1920 y presidente de Colombia entre 1922 y 1926. Javier Mejía Cubillos, *Diccionario biográfico y genealógico de la élite antioqueña y viejocaldense. Segunda mitad del siglo XIX y primera del XX*, 143-144.

<sup>56</sup> Francisco Javier Sibaja Madera, "Campesinos y hacendados: colonización y actividad agropecuaria en el San Jorge y Bajo Cauca, 1920-1970" (tesis de maestría en Historia, Universidad de Antioquia, 2018).

<sup>57</sup> Jorge Alberto Bedoya Herrera, "Más bien robar que retornar a los campos". Confinamiento y trabajo forzado en Antioquia: el caso de la Colonia Penal de Antadó, 1920-1950" (tesis de pregrado en Historia, Universidad de Antioquia, 2010).

<sup>58</sup> Myriam Hoyos Salas, "Poblamiento y colonización campesina. El caso del área amortiguadora en el Nudo de Paramillo, Ituango 1875-2004" (tesis de pregrado en Historia, Universidad de Antioquia, 2006).

<sup>59</sup> Lo que hoy se conoce como el *departamento del Chocó* estuvo adscrito al departamento del Cauca entre 1886 y 1906, cuando se crea la *intendencia del Chocó*. Esta última existió hasta 1947 cuando se eleva a la categoría de *departamento*, la cual ostenta en la actualidad. No se debe confundir el Chocó como entidad administrativa con el Chocó biogeográfico, una región natural que se extiende por 180.000 km<sup>2</sup> desde Panamá hasta la zona costera de

asentamientos antioqueños se han adentrado en la selva chocoana para salir desde sus múltiples ríos tributarios al valle del Atrato en busca de recursos naturales, rutas para llegar al Pacífico y poblaciones indígenas para reducir y utilizar como mano de obra; aún son pocos los trabajos que han abordado el tema de las relaciones entre ambos entes territoriales. Uno de los primeros aportes es el artículo de Jaime Andrés Peralta sobre las representaciones elaboradas por los antioqueños acerca del Chocó entre 1830 y 1930<sup>60</sup>, en el que sostiene que para el momento en el que se publica su escrito (1998) es poco lo que se tiene en cuenta la dimensión cultural en los procesos de colonización, asunto que es igual de importante a otras condiciones objetivas porque los procesos de asentamiento de grupos de migrantes sobre territorios nuevos implican una construcción de órdenes valorativos que están profundamente relacionados con la identidad.

En el caso de Antioquia fue fundamental el rol que jugó la elite para la creación de un suelo simbólico común que les permitiera a diferentes habitantes del departamento identificarse con la imagen del campesino andino, trabajador y católico que derrumbaba monte para erigir su finca y criar allí una familia numerosa. Se trató de una representación que dejó por fuera a los pobladores ribereños que vivían, por ejemplo, en el bajo Cauca y el Magdalena, pero fue también una herramienta poderosísima para crear un Chocó a la medida de las necesidades de Antioquia. Se le construyó como una selva impenetrable llena de riquezas y habitada por indígenas salvajes que debían reducirse a través de la religión para convertirse en buenos ciudadanos, y por afrodescendientes cuya condición solo podía mejorar a través del mestizaje cultural. En el camino hacia el progreso, ruta obligada para todos los pueblos del orbe, Antioquia estaba un paso más adelante, así que le correspondía asumir el tutelaje de su atrasado vecino occidental<sup>61</sup>.

Por otra parte, José E. Mosquera toma como objeto de estudio los litigios que se desarrollaron entre Antioquia y Chocó desde el periodo colonial hasta los sucesos más recientes de la lucha por

---

Ecuador. Se caracteriza por su clima húmedo, su paisaje tropical y por ser una de las zonas más diversas del planeta. Gerson Stiven Mosquera Cetre, “Entre el Estado y la frontera: aportes para una historia regional del Chocó” (tesis de pregrado en Historia, Universidad de Antioquia, 2020), 3. IAvH, IDEAM, IIAP, INVEMAR, SINCHI, *Informe del Estado del Medio Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables 2010* (Bogotá: IDEAM, 2011), 159.

<sup>60</sup> Jaime Andrés Peralta, “Selva, riqueza y barbarie: el Chocó imaginado por la colonización antioqueña”, *Utopía Siglo XXI* 1 no. 3 (1998): 37-56.

<sup>61</sup> Peralta, “Selva, riqueza y barbarie”, 37-56.



Belén de Bajirá<sup>62</sup>. El libro de Mosquera es clave no solo para entender los cambios político-administrativos en las jurisdicciones de los dos departamentos que estudia, sino también las relaciones de poder que se han tejido entre ambos, caracterizadas principalmente por la política de expansión territorial de Antioquia y los procesos de resistencia por parte de las comunidades indígenas y negras. El punto que más interesa para esta investigación es aquel en el que se explican las pugnas entre los estados de Antioquia y el Cauca durante el siglo XIX, las cuales terminaron decantándose en favor de la primera gracias a la campaña de reorganización territorial emprendida por el presidente Rafael Reyes con el fin de debilitar los grandes poderes regionales que se configuraron desde el proceso independentista.

Finalmente, a partir de un punto de vista más contemporáneo y desde la antropología, Peter Wade se pregunta si las relaciones entre Antioquia y Chocó podían examinarse desde el *colonialismo interno*, una teoría que se enmarca en los estudios poscoloniales<sup>63</sup>. Después de hacer un recorrido histórico acerca de los vínculos entre ambos entes territoriales durante el siglo XX, Wade toma dos casos de estudio para comprender mejor las relaciones de subordinación que pueden llegar a establecerse entre antioqueños y chocoanos: la migración de chocoanos a Medellín en busca de trabajo y la forma en la que los hacendados de Antioquia se convirtieron en los grandes propietarios de la banda occidental del golfo de Urabá. Wade concluye que la teoría del *colonialismo interno* es incoherente, sin explicar muy bien por qué la considera así, tal vez por creer que sus lineamientos generales no se adaptan del todo bien a la realidad de la relación entre el Chocó y Antioquia. Sin embargo, toma esta teoría como excusa para comprender la forma en la que el Chocó se convirtió en una región con tres características bien definidas: diferente por su identidad racial y por haber sido creada por una élite colonial para que sirviese a sus intereses; una región en la que se mantuvo un *continuum* estructural a lo largo de su historia en relación con su posición periférica y su articulación a las economías más grandes a través de una minoría foránea y diferente en términos étnicos y; una región que sufrió el desprecio desde ciertas ideologías, como aquellas que respaldan el racismo estructural y sostienen que el Chocó es una región pobre y periférica

---

<sup>62</sup> José E. Mosquera, *Historia de los litigios de límites entre Antioquia y Chocó. Siglos XVI-XXI* (Medellín: sin editorial, 2006).

<sup>63</sup> Wade, “La relación Chocó-Antioquia”.

debido al carácter de sus habitantes, su clima e incluso su ubicación geográfica; planteamientos ideológicos que posibilitaron la reproducción de la situación de dependencia de dicha región.

En otras investigaciones también se han tratado los vínculos entre los dos departamentos ya mencionados desde la mirada del *colonialismo*, tal es el caso de Claudia Steiner en *Imaginación y poder* y Carolina Horta en su tesis doctoral. Sin embargo, en todos queda el sinsabor de que la discusión alrededor del término no ha tenido la profundidad teórica adecuada, porque si bien se trata a partir de diferentes ejemplos el por qué se plantea que existe este tipo de relación, poco se habla de las discusiones que se han dado alrededor de un tema que ha sido tan central en los estudios poscoloniales. En investigaciones futuras sería un ingrediente indispensable darle más contenido a este aspecto.

### 1.3. Las misiones

Con el retorno del Partido Conservador a la Presidencia de la República hacia finales del siglo XIX, la relación entre la Iglesia y el Estado colombiano tuvo un viraje que marcó la forma en la que se administrarían desde ese momento y hasta mediados del siglo XIX las zonas fronterizas del país. A través de la firma del Concordato en 1887 y de todo el cuerpo legislativo que se desprendió del mismo en los años siguientes, la instauración de misiones en los *territorios nacionales*<sup>64</sup> y otros espacios de frontera se convirtió en una política de Estado liderada por la Iglesia. Los regentes conservadores pensaban que eran los sacerdotes quienes debían asumir la tarea de civilizar, reducir e incorporar a la nación a los indígenas que aún vivían como “salvajes” a través de las misiones, instituciones que no solo evangelizaban y enseñaban la verdadera fe católica, credo oficial del

---

<sup>64</sup> Según Margarita Serje este fue un término utilizado desde finales del siglo XIX para referirse: “[...] al conjunto de territorios salvajes y aislados, cuyas condiciones impedían que se administraran como unidades político-administrativas regulares”. Margarita Serje, *El revés de la nación. Territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie* (Bogotá: Universidad de los Andes, 2011), 144. Los territorios nacionales abarcaban más de la mitad de la superficie del territorio nacional (600.000 km<sup>2</sup>) y estaban compuestos por tres Intendencias Nacionales (San Andrés y Providencia, el Meta y Caquetá) y seis Comisarías Especiales (La Guajira, Vichada, Arauca, Vaupés, Putumayo y Amazonas). “Editorial”, *Territorios Nacionales. Ciencia, ideas e imágenes de Colombia* 3, no. 7, 8 y 9 (1953): [https://www2.sgc.gov.co/geocientificos-destacados/enrique-hubach/Activos\\_digitales/F-1-territorios-nacionales-.PDF](https://www2.sgc.gov.co/geocientificos-destacados/enrique-hubach/Activos_digitales/F-1-territorios-nacionales-.PDF).

gobierno, sino que también imponían entre los nativos las costumbres propias del mundo civilizado, a la usanza occidental<sup>65</sup>.

Sin embargo, este apoyo a las misiones no se redujo a una escala nacional, en el ámbito internacional el siglo XIX atestiguó un férreo avivamiento de la labor misional cuya envergadura fue trascontinental. Religiosas y sacerdotes de diversas congregaciones llegaron a diferentes rincones del orbe de la mano de las políticas imperialistas y expansionistas de las potencias europeas; Asia, África y América se convirtieron en los receptores de una nueva oleada de hombres y mujeres dispuestos a sacrificarse por su fe y a promulgar la palabra de Dios, costase lo que costase<sup>66</sup>. Un rasgo distintivo de este nuevo impulso fue que los misioneros asumieron una identidad propia dentro de la jerarquía eclesiástica, se formaban específicamente para realizar esta labor; además de teología debían aprender misiología, metodología misional e historia de las misiones, eran preparados para encontrarse con el *otro salvaje* para introducirlo en la cultura que lo volvería civilizado. Como lo muestra Juan Felipe Córdoba, para la década de 1920 ya se habían establecido 22 institutos enfocados en la enseñanza de misioneros en Europa, África y América<sup>67</sup>. Igualmente, otra marca diferenciadora de este periodo fue la incursión cada vez más potente de las mujeres en el trabajo de conversión y evangelización, campo que se había reservado a los hombres. En el plano latinoamericano el Vaticano jugó un papel fundamental en el fomento de labores misionales; el papa Pío IX por ejemplo logró firmar concordatos con Bolivia (1851), Guatemala (1851), Costa Rica (1851), Honduras (1861), Nicaragua (1862), Venezuela (1862) y Ecuador (1862). En Chile y Argentina los capuchinos, los franciscanos y los salesianos se desplazaron a las fronteras del sur para establecer misiones en la Patagonia, Tierra del Fuego y los territorios de los araucanos. En México y Perú los avances se dieron a principios del siglo XX gracias a los Jesuitas

---

<sup>65</sup> Nicolás Restrepo, “La Iglesia católica y el Estado colombiano, construcción conjunta de una nacionalidad en el sur del país”, *Tabula Rasa* no. 5 (2006): 157-161, <https://doi.org/10.25058/20112742.272>

<sup>66</sup> El trabajo de los misioneros se vigorizó también en Europa gracias al resurgimiento religioso que se vivió allí como respuesta al movimiento de secularización decimonónica. Este trabajo se concentró tanto en la conversión y la evangelización, como en atraer de nuevo a quienes habían descuidado sus obligaciones religiosas como católicos. Margaret Lavinia Anderson, “Las huestes papales. El resurgimiento católico y la transición europea hacia la democracia”, *Historia y Sociedad* no. 6 (1999): 47-50.

<sup>67</sup> Juan Felipe Córdoba Restrepo, “En tierras paganas. Misiones católicas en Urabá y en La Guajira, Colombia, 1892-1952” (tesis de doctorado en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 2012), 28-29.

y los Agustinos. Y, por supuesto, en Colombia los territorios de misión llegaron a cubrir una vasta parte de la geografía nacional<sup>68</sup>.

A pesar de que en Colombia en las últimas décadas el tema de las misiones ha despertado el interés de diversos investigadores y se ha producido un cuerpo bibliográfico cada vez más amplio, en este estado del arte solo se recogerán algunos textos relacionados con la zona en la que se enmarca este trabajo: el Occidente lejano y el Urabá antioqueños, sin desconocer por ello la importancia que tienen todos los trabajos que se han producido sobre otras zonas del país, cuyo análisis desbordaría los propósitos de esta investigación<sup>69</sup>.

Se debe empezar por el libro de Patricia Londoño Vega, producto de su tesis doctoral, sobre el papel que jugaron la Iglesia católica y la religión en la Antioquia de la transición del siglo XIX al XX<sup>70</sup>. Londoño parte de la pregunta sobre la manera en la que los grupos sociales que componían la sociedad antioqueña se entrecruzaban y encontraban en la vida cotidiana. Para resolver dicha cuestión a lo largo del trabajo es necesario comprender los factores sociales, las costumbres, los valores y las creencias que ampliaron o redujeron las brechas que existían entre diferentes grupos. Londoño comprende que la religión y la Iglesia católica se convirtieron en el punto de convergencia más importante alrededor del cual se articulaba la sociedad antioqueña, pues ella no solo se encargaba de la educación de diversos sectores, sino que también era la que promovía múltiples asociaciones que reunían personas de todas las condiciones alrededor de fines sociales, culturales, filantrópicos, píos y culturales. Por lo tanto, en el libro no solo se examina el surgimiento de dichas agrupaciones, sino también la manera en la que la Iglesia desde mediados del siglo XIX hasta la segunda década del XX permeó todos los aspectos de la vida regional. Se

---

<sup>68</sup> John Lynch, “La Iglesia católica en América Latina, 1830-1930”, en *Historia de América Latina. Volumen 8. América Latina: cultura y sociedad, 1830-1930*, ed. Leslie Bethell (Barcelona: Editorial Crítica. Cambridge University Press, 1991), 82-83.

<sup>69</sup> Algunos de los trabajos más importantes dentro del contexto nacional son: Gabriel Cabrera Becerra, *La Iglesia en la frontera: misiones católicas en el Vaupés, 1850-1950* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2002). Gabriel Cabrera Becerra, *Los poderes en la frontera. Misiones católicas y protestantes, y Estados en el Vaupés colombiano, 1923-1989* (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2015). Augusto Javier Gómez López, *Putumayo: indios, misión, colonos y conflictos, 1845-1970* (Popayán: Editorial de la Universidad del Cauca, 2010). Misael Kuan Bahamón, “La misión capuchina en el Caquetá y el Putumayo, 1893-1929” (tesis de maestría en Historia, Pontificia Universidad Javeriana, 2013). Amada Carolina Pérez Benavides, “Estelas de trayectorias esparcidas: las tácticas indígenas en el contexto de las misiones. Colombia, 1880-1930”, *Memoria y Sociedad* 20, no. 41 (2016): 43-53, <https://doi.org/10.11144/javeriana.mys20-41.etet>

<sup>70</sup> Patricia Londoño Vega, *Religión, cultura y sociedad en Colombia. Medellín y Antioquia, 1850-1930* (Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2004).

llega a la conclusión de que a diferencia de la creencia que existía entre diversos investigadores acerca de la contraposición de la religión y las instituciones que se desprendían de la misma, a la modernización cultural y social, el cuadro que se configuró en Antioquia es muy diferente, pues la Iglesia fue fundamental por sus aportes a la educación, sus innovaciones pedagógicas y su rol como promotora de asociaciones que buscaban la tan ansiada civilización.

Uno de los temas que toca Londoño es el de las congregaciones religiosas masculinas y femeninas que llegaron a Antioquia entre 1850 y 1930, haciendo un esbozo sucinto de las más importantes, entre las que se encontraban los Carmelitas Descalzos, las Carmelitas Descalzas y las Lauritas, quienes hicieron presencia en Urabá, Dabeiba y Frontino a través de su labor misional enfocada principalmente en los grupos indígenas Cuna y Embera<sup>71</sup>. Sin embargo, los trabajos más detallados sobre estas congregaciones los han hecho otros investigadores. Aída Cecilia Gálvez Abadía elabora un estudio sobre los Carmelitas Descalzos que se asentaron en Urabá entre 1918 y 1941. La orden llegó al territorio colombiano desde 1911 por solicitud de las Carmelitas Descalzas, pero los misioneros empezaron su trabajo en el Occidente y el Urabá antioqueños después de instalarse en 1914 en Frontino por orden del obispo de Antioquia para trabajar de forma mancomunada con las Lauritas. Pronto, en 1918, se creó la Prefectura Apostólica del Urabá y los Carmelitas permanecieron allí dirigiéndola hasta su supresión en la década de 1940. El objetivo principal de Aída Gálvez es, a partir de los casos de dos misioneros, comprender la carrera del padecimiento y el sufrimiento que estos emprendieron para reafirmar su labor y su identidad, pero el texto también permite ver la forma en la que Urabá y las selvas que subían por el río Sucio desde Frontino, fueron representadas por los misioneros como tierras de perdición y promisión, y la erección de Frontino como el último recodo de civilización sobre un mar de barbarie representado en las tierras de Dabeiba y el Urabá<sup>72</sup>.

---

<sup>71</sup> Londoño Vega, *Religión, cultura y sociedad*, 77-107.

<sup>72</sup> Aída Cecilia Gálvez Abadía, *Por obligación de conciencia. Los misioneros del Carmen Descalzo en Urabá (Colombia), 1918-1941* (Bogotá: Editorial de la Universidad del Rosario, 2006). David Díaz Baiges también muestra en un artículo la forma en la que Frontino se vio a sí mismo como el responsable de llevar la civilización hacia las selvas vecinas y los habitantes que las ocupaban. David Díaz Baiges, “‘Sin Frontino, la misión de Urabá queda herida de muerte’. Misioneros en la Prefectura Apostólica del Urabá, Colombia, 1914-1941”, *Boletín Americanista* 68, no. 74 (2017): 203-222.

Juan Felipe Córdoba Restrepo y David Díaz Baiges elaboran dos investigaciones más sobre los misioneros del Carmen Descalzo. A partir de un trabajo comparativo entre los misioneros capuchinos del Vicariato Apostólico de la Guajira y los Carmelitas de la Prefectura Apostólica del Urabá, Córdoba muestra el modo en el que los misioneros se convirtieron en los intermediarios culturales del mundo “civilizado”, personificado en los centros de poder de las gobernaciones y el país, y el mundo de la “barbarie”, encarnado en los espacios de frontera. A pesar de que los caminos de las congregaciones distaron, ambas lograron su cometido de un modo u otro: transmitir las costumbres y los principios católicos<sup>73</sup>.

Por otra parte, David Díaz Baiges se centra en analizar las prácticas que se utilizaron para evangelizar a los indígenas y las representaciones construidas por los misioneros claretianos en la Prefectura Apostólica del Chocó y los Carmelitas Descalzos en el Urabá acerca de los indígenas, los territorios, sus proyectos misionales y sobre sí mismos. De esta manera, se muestra que, en el proceso de la construcción del *otro* indígena, no solo fueron importantes las prácticas y las representaciones de los misioneros, sino también la visión del mundo de los propios nativos. Se debe rescatar que Baiges evidencia que el antiguo prefecto José Joaquín Arteaga dividió al Urabá en dos partes: una zona montañosa y otra costera. En la primera, distribuida entre Dabeiba y Pavarandocito y donde se ubicaban las cien mil hectáreas de tierra que se analizan en esta investigación, moraban los indígenas Katíos, quienes al presentar gran resistencia a los procesos misionales fueron vistos como un grupo primitivo que estaba condenado a ser aniquilado por el proceso de expansión de la raza antioqueña, que era la más indicada para colonizar el lugar. En la segunda, ubicada de Pavarandocito hacia la costa, vivían los Cuna, quienes aprendieron a negociar con los misioneros y fueron vistos por estos como un grupo que podía ser absorbido por la nación colombiana al convertirse en un futuro en ciudadanos del país<sup>74</sup>.

La producción sobre las comunidades religiosas femeninas que estuvieron en el Urabá no ha sido tan copiosa como en el caso de los misioneros del Carmen Descalzo; sobre las Carmelitas poco se ha escrito, aparte de su mención en la tesis de maestría de Patricia Castro, que se tratará más

---

<sup>73</sup> Córdoba Restrepo, “En tierras paganas”.

<sup>74</sup> David Díaz Baiges, “‘Convertir para Dios y transformar para la patria’. Misioneros claretianos y carmelitas descaltos entre los ‘indios errantes’ del Chocó y Urabá, Colombia (1908-1952)” (tesis de doctorado en Historia, Univesitat de Barcelona, 2018).

adelante, y unas sucintas páginas que Juan Felipe Córdoba les dedica en un artículo bastante superficial<sup>75</sup>. Las Lauritas han tenido un trato más afortunado debido a que Laura Montoya Upegui, no la santa sino una historiadora homónima de la misma, muestra en un artículo las estrategias de evangelización y catequización utilizadas por las Lauritas en sus centros misionales del Occidente antioqueño, resaltando cómo se adaptaron los indígenas y cómo resistieron. Montoya también destaca los procesos de resistencia, demostrando que la evangelización, a pesar de haber ejercido cierto tipo de violencia sobre la cosmovisión de los nativos, no fue unidireccional y creó sincretismos que permitieron la supervivencia de los saberes ancestrales<sup>76</sup>. Además, en su libro sobre la presencia de misioneros protestantes y católicos en el Vaupés, Gabriel Cabrera Becerra hace una descripción del proceso fundacional de esta congregación de misioneras, la forma en la que debían vivir, los requisitos de ingreso, el ciclo que debían cumplir para ser admitidas para la profesión perpetua y su trabajo con los indígenas en el Vaupés<sup>77</sup>.

Frente al tema de las misiones católicas también existen dos investigaciones elaboradas de forma paralela como tesis de maestría por Juan Felipe Córdoba y María Patricia Castro bajo la dirección de Patricia Londoño Vega. El primero se pregunta por la forma en la que las comunidades religiosas masculinas marcaron de manera profunda a la sociedad antioqueña hasta el punto de darle unos rasgos particulares entre 1885 y 1950. Por ello, investiga cómo y en qué momento llegaron las diferentes órdenes, las actividades a las que se dedicaron y los objetivos que buscaban cumplir. Aunque entre 1885 y 1950 en el departamento se establecieron doce comunidades, Córdoba pone su atención sobre tres: los Hermanos Cristianos con su labor educativa y los Carmelitas Descalzos y los Javieres con su labor misional<sup>78</sup>. María Patricia Castro, por su parte, se hace una pregunta parecida a la de Córdoba, pero en clave femenina. Busca comprender el papel que jugaron las religiosas en el moldeamiento de las actitudes y valores que formaron la identidad

---

<sup>75</sup> María Patricia Castro Hernández, “Las comunidades religiosas femeninas en Antioquia, 1876-1940” (tesis de maestría en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 2001), 174-187. Juan Felipe Córdoba Restrepo, “Misiones católicas en femenino”, *Boletín Cultural y Bibliográfico* 49, no. 89 (2015): 46-65.

<sup>76</sup> Laura Montoya Upegui, “Estrategias de evangelización y catequización de las misioneras Lauritas en el Occidente Antioqueño (1914-1925)”, *Revista de Estudios Sociales* no. 51 (2015): 118-131, <https://doi.org/10.7440/res51.2015.09>

<sup>77</sup> Gabriel Cabrera Becerra, “Misioneras de María Inmaculada y Santa Catalina de Sena”, en *Los poderes en la frontera*, e-book.

<sup>78</sup> Juan Felipe Córdoba Restrepo, “Las comunidades religiosas masculinas en Antioquia, 1885-1950” (tesis de maestría en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 2001).

de los antioqueños entre 1876 y 1940. Su enfoque es panorámico al rastrear la labor que hicieron las comunidades religiosas femeninas en los campos de la educación, la beneficencia y la misión.<sup>79</sup>

Para hacer historia de las misiones los investigadores han recurrido a fuentes de diversa clase: fotografías, filmes, prensa, informes y diarios de misión, correspondencia, revistas de propaganda misional y libros escritos por los misioneros. La correspondencia, las fotografías, los diarios y los informes suelen estar custodiados en los archivos de las congregaciones, pero el acceso a estos puede ser difícil por dos circunstancias: está sujeto a la voluntad de quien los maneja o están ubicados en países a los que los investigadores no siempre pueden viajar<sup>80</sup>. En diferentes bibliotecas suelen conservarse los libros escritos por los misioneros y las revistas de propaganda, además, estas últimas también cuentan con fotografías valiosas. Los filmes son la fuente más escasa, David Díaz Baiges para su trabajo sobre los claretianos en el Chocó contó con la ventaja de que estos filmaron *Amanecer en la selva*, cuya copia está parcialmente colgada en YouTube y la versión completa se guarda en Quibdó en la Universidad Tecnológica de Chocó<sup>81</sup>.

Las posibilidades de trabajo que existen en esta área aún son muchas, especialmente en el campo de las congregaciones femeninas, como ya se mostró, y de la fotografía. Frente a este último asunto, los misioneros tomaron una gran cantidad de fotografías en las zonas en las que trabajaron, volviéndolas una fuente privilegiada para estudiar temas tan diversos como la vida material y cotidiana, las estrategias de evangelización y resistencia o incluso historia ambiental. A pesar de que en su tesis de doctorado David Díaz Baiges da el primer paso para analizar las fotografías que se conservan de los archivos de los misioneros claretianos en el Chocó y de los Carmelitas Descalzos en el Urabá<sup>82</sup>, aún queda un campo fecundo por explorar. En el ámbito nacional Amada Carolina Pérez Benavides y Gabriel Cabrera Becerra han hecho valiosos análisis en diferentes zonas de misión, la primera desde la mirada global que aportan revistas como *Misiones* y los

---

<sup>79</sup> Castro Hernández, “Las comunidades religiosas femeninas”.

<sup>80</sup> Hoy se cuenta con la fortuna de que el archivo de los misioneros del Carmen Descalzo fue digitalizado por la institución que lo custodia, la Fundación Sancho el Sabio. Este se puede consultar a través del siguiente enlace buscando “Archivo Prefectura Apostólica de Urabá”: <http://archinet.sanchoelsabio.eus:8080/ConsultaWeb/index>

<sup>81</sup> Díaz Baiges, “Convertir para Dios”, 27. Manuel Rodríguez, “Amanecer en la selva” (1950), video de YouTube, publicado el 17 de marzo de 2018, [https://www.youtube.com/watch?v=LIK-N\\_7jMxw](https://www.youtube.com/watch?v=LIK-N_7jMxw)

<sup>82</sup> Díaz Baiges, “Convertir a Dios”, 324-341.



informes que enviaban los sacerdotes desde los vicariatos y las prefecturas<sup>83</sup>, y el segundo en la región del Alto Río Negro y Vaupés, en la zona fronteriza entre Colombia y Brasil<sup>84</sup>. Estos artículos ofrecen sin duda un punto de partida de gran valor para investigaciones futuras. Otro gran vacío historiográfico que existe es con relación a la labor —casi desconocida— que hicieron los misioneros de iglesias no católicas por todo el Urabá y Occidente lejano antioqueños. El texto “Identidad y religión en la colonización del Urabá antioqueño” de Andrés Ríos Molina, galardonado con el Premio Nacional de Investigación en Ciencias Sociales en el 2002, representa el primer avance. Ríos demuestra que hasta el momento no se había tenido en cuenta el rol que cumplía la cultura en la configuración de Urabá como región<sup>85</sup>. Además, el trabajo de campo que había hecho desde Dabeiba hasta la costa le había demostrado que lo político y lo económico no eran los espacios en los que se manifestaban las diferencias culturales que existían entre los diferentes grupos culturales (chilapos, morenos y paisas)<sup>86</sup>, para entonces dominados por los grupos armados. En cambio, la religión era el lugar en el aparecieron las divergencias, las identificaciones y las redes de solidaridad entre los migrantes que provenían de los mismos asentamientos o departamentos. De esta manera, el antropólogo llega a la conclusión que en ciertos contextos de migración y conflicto se daba un proceso de reconfiguración identitaria a través de la conversión religiosa. Por lo tanto, la identidad se convierte en un proceso histórico donde las sociedades y los individuos reelaboran las representaciones que tienen sobre sí mismos y los demás. Todo esto se traduce, según el autor, en que, sin convertirse en una regla, se creó una

---

<sup>83</sup> Amada Carolina Pérez Benavides, “La escenificación de la diferencia y las fisuras de la representación: un análisis del uso de la fotografía en la *Revista de Misiones*. Colombia, 1925-1930”, en *Sal de la tierra, misiones y misioneros en Colombia. Siglos XIX-XXI*, comp. Carlos Guillermo Páramo Bonilla (Bogotá: ICANH, 2018), 173-201. Amada Carolina Pérez Benavides, “Fotografía y misiones: los informes de misión como *performance* civilizatorio”, *Maguaré* 30, no. 1 (2016): 103-139.

<sup>84</sup> Gabriel Cabrera Becerra, “Un siglo de fotografías del Alto río Negro, Vaupés, 1865-1965”, *Boletín de Antropología* 33, no. 55 (2018): 151-190, <https://doi.org/10.17533/udea.boan.v33n55a08>. Gabriel Cabrera Becerra, “La fotografía de misiones y los indígenas del Alto Río Negro-Vaupés de Colombia y Brasil (1914-1965)”, *História Unisinos* 22, no. 1 (2018): 33-49, <https://doi.org/10.4013/htu.2018.221.03>

<sup>85</sup> Aun así, no se debe olvidar que uno de los aspectos analizados por Claudia Steiner en su trabajo *Imaginación y poder* fueron las representaciones que elaboraron, dentro del encuentro colonial entre Urabá y Antioquia, los funcionarios antioqueños sobre el Golfo, sus tierras aledañas y sus habitantes; aspecto sin duda fundamental dentro de la configuración de dicha zona. Steiner, *Imaginación y poder*, 7-32, 61-92.

<sup>86</sup> María Teresa Uribe ha identificado en el Urabá antioqueño, además de los indígenas Embera y Cuna, otros tres grupos culturales que llegaron a la zona en diferentes corrientes migratorias: los morenos o chocoanos, quienes se desplazaron a través del río Atrato para llegar al Golfo; los chilapos, también conocidos como sinuanos o costeños, quienes entraron por tierra desde zonas que hoy se encuentran en el departamento de Córdoba como Tierralta, Valencia y Ciénaga de Oro; y los paisas, provenientes del interior de Antioquia. Uribe, *Urabá: ¿región o territorio*, 75-136.

tendencia general entre los grupos culturales a volverse seguidores de una iglesia no católica en específico: los chilapos en pentecostales, los morenos en evangélicos y los paisas en presbiterianos<sup>87</sup>.

Se debe recalcar frente a este último trabajo que su estudio se basa en el periodo en el que llegó la oleada más grande de migrantes al Urabá, es decir, entre 1960 y 1990, sin embargo, también se remitió a las primeras décadas del siglo XX para explicar los procesos de arribo de las primeras iglesias no católicas: los presbiterianos y adventistas. Los presbiterianos fueron los primeros en aparecer en la región al hacer presencia en Dabeiba desde la década de 1900, consiguiendo entre sus adeptos a hombres y mujeres generalmente provenientes del interior de Antioquia. Por otra parte, los adventistas llegaron en la década de 1920 desde las islas del Caribe y lograron gran popularidad entre los sinuanos y bolivarenses que llegaron a las costas del Golfo y sus tierras aledañas para recolectar tagua y raicilla ipecacuana.

## **1.4. Monografías**

Si bien las monografías realizadas por aficionados suelen ser despreciadas por investigadores académicos, por presentar cronologías extensas y poco análisis de la historia, también tienen la ventaja de brindar datos que en diversas ocasiones se les escapan a los investigadores profesionales, valor por el cual, aquí se resaltan las monografías que se encontraron en la pesquisa bibliográfica, con respecto a la zona estudiada. En el 2000 Fernando Keep Correa publica un trabajo monográfico sobre Turbo en el que desarrolla una cronología de eventos ocurridos en dicho municipio desde la Colonia hasta el inicio del milenio, además, trata otros asuntos como la geografía, la presencia de la Iglesia, los recursos naturales y su explotación, la economía, los servicios públicos y la asistencia social, las vías de comunicación, la educación pública, la demografía, la justicia y sus instituciones, la cultura y los personajes más destacados del

---

<sup>87</sup> Andrés Ríos Molina, “Identidad y religión en la colonización del Urabá antioqueño” (informe de investigación, 2001), [http://www.humanas.unal.edu.co/colantropos/files/1514/5615/3770/rios\\_religionuraba.pdf](http://www.humanas.unal.edu.co/colantropos/files/1514/5615/3770/rios_religionuraba.pdf)

municipio<sup>88</sup>. En 2009 Keep saca la segunda edición de la monografía, pero le agrega algunos comentarios breves sobre los municipios que actualmente componen la subregión del Urabá<sup>89</sup>.

El texto *Mutatá, puerta de entrada al Urabá* recoge de forma sistemática los escritos publicados en la revista *Vivir y compartir*, la mayoría de ellos redactados por Mario Burgos, aunque también cuenta con la participación de otras personas. Entre los trabajos realizados destaca una cronología de sucesos de Pavarandocito y Mutatá y las reseñas históricas de algunas instituciones como el Liceo Mutatá, el Hogar Juvenil Campesino, el Hogar Infantil El Retorno, la escuela Ana Joaquina Osorio, la biblioteca pública, la Policía Nacional y la Cruz Roja. También se tratan temas varios como la red de servicios, el medio ambiente, las actividades económicas, los recursos naturales, las vías de comunicación, los pobladores (indígenas, chocoanos, cordobeses y paisas), los sitios turísticos, etc. La riqueza de este libro se encuentra en la información que brinda sobre los primeros pobladores, el traslado de la cabecera municipal de Pavarandocito a Mutatá en la década de 1950 y la depredación maderera que llevó a la degradación de los suelos y la hidrografía<sup>90</sup>.

Sobre Dabeiba se debe rescatar una monografía que hace un recuento de lo sucedido entre 1900 y 1910, yendo desde la Guerra de los Mil Días hasta una descripción de cómo era Dabeiba en aquel periodo. De ella se destacan las semblanzas elaboradas sobre personajes que habitaron el lugar, algunos de ellos colonos de las cien mil hectáreas como Alejandro Guisao, Gregorio Benítez, Bonifacio Borja, Manuel Borja, Juan Enrique White y Juan Gregorio Puerta<sup>91</sup>. Otra semblanza que debe ser tenida en cuenta es la que Alfonso Londoño Martínez elabora sobre Juan Enrique White para una conferencia en la Academia Antioqueña de Historia, la cual permite comprender ciertos aspectos de la vida de este hombre que no aparecen en otras publicaciones<sup>92</sup>. Se sabe que el problema de muchas de estas semblanzas es que son apologéticas, sin embargo, suelen brindar información útil relacionada con actividades de algunas personas importantes en los contextos locales, regionales o nacional.

---

<sup>88</sup> Fernando Keep Correa, *Monografía de Turbo* (Medellín: sin editorial, 2000).

<sup>89</sup> Fernando Keep Correa, *Monografía de Urabá. Segunda edición de la Monografía de Turbo* (Medellín: Imprenta Departamental de Antioquia, 2009).

<sup>90</sup> Mario Burgos, *Mutatá, puerta de entrada a Urabá* (Mutatá: sin editorial, 1997).

<sup>91</sup> Tobías Leal Correa, *Dabeiba de 1900 a 1910* (Medellín: Editorial Universo, 1975).

<sup>92</sup> Alfonso Londoño Martínez, “Don Juan Enrique White, el hombre que ‘hizo’ a Urabá”, *Repertorio Histórico de la Academia Antioqueña de Historia* 26, no. 213 (1971): 134-140.

Para finalizar, el libro *A la sombra del Plateado* de Ramón Elejalde permite comprender las conexiones que existen entre la historia de Dabeiba y la de Frontino, pues se explican los vaivenes que se dieron entre ambos municipios en materia de límites durante los siglos XIX y XX<sup>93</sup>. De igual manera, el texto *Monografías de Antioquia* de la Cervecería Unión, publicado en 1941, brinda algunos datos generales sobre Dabeiba y Pavarandocito para el periodo que abarca esta investigación: cantidad de pobladores, actividades económicas, un par de anotaciones sobre la historia de cada asentamiento, su geografía y riquezas naturales, las ocupaciones de sus habitantes, cantidad de propiedades y algunas de sus principales necesidades<sup>94</sup>.

Al finalizar el rastreo de bibliografía para este trabajo se conformó una base de datos que contiene alrededor de doscientos registros, que después se depuraron, correspondientes a artículos, trabajos de grado, libros, informes de investigación y conferencias sobre el Occidente antioqueño y el Urabá, y también se incluyen unos cuantos sobre el norte de Antioquia y el Nudo del Paramillo. Se evidenció que la producción bibliográfica más significativa que se ha producido, sobre todo relacionada con el Urabá, abarca los temas del conflicto armado, la violencia, la tenencia de la tierra y el cultivo del banano, principalmente desde la década de 1960. Tanto María Teresa Uribe como Claudia Steiner anotan que la mayoría de las investigaciones que se produjeron hasta la década de 1990 sobre el Urabá se concentraban sobre los temas anteriormente enunciados<sup>95</sup>, lo cual creaba un vacío considerable que invisibilizaba lo que había ocurrido en la región antes de que el cultivo del banano llegara y se dieran los grandes conflictos entre gobierno, guerrillas y paramilitares.

Se debe reconocer que, como lo muestra este balance bibliográfico, en las últimas dos décadas muchos vacíos bibliográficos han empezado a ser abordados, pero también quedan muchos temas por estudiar. Esta investigación busca comprender uno de esos grandes vacíos, el de las cien mil hectáreas cedidas por la nación al departamento, ubicadas en Dabeiba y Pavarandocito (hoy

---

<sup>93</sup> Ramón Elejalde Arbeláez, *A la sombra del Plateado. Monografía de Frontino* (Frontino: Gobernación de Antioquia. Alcaldía de Frontino, 2003), 110-112.

<sup>94</sup> Heriberto Zapata, *Monografías de Antioquia* (Medellín: Cervecería Unión, 2009 [1941]), [http://bibliotecadigital.udea.edu.co/bitstream/10495/219/1/UnionCerveceria\\_2009\\_MonografiasAntioquia.pdf](http://bibliotecadigital.udea.edu.co/bitstream/10495/219/1/UnionCerveceria_2009_MonografiasAntioquia.pdf), 187-193, 359-362.

<sup>95</sup> Uribe, *Urabá: ¿región o territorio?*, 11. Steiner, *Imaginación y poder*, XXII.

Mutatá), sobre las cuales se ha indagado poco y lo que se ha avanzado, se ha concentrado en el periodo comprendido entre 1886 y 1920; para las décadas de 1920, 1930 y 1940 aún no se sabe mayor cosa. Se trata de una zona gris a la que poca atención se le ha puesto, pero cuya investigación es crucial para comprender procesos relacionados con la tenencia de la tierra, la construcción de la Carretera al Mar y el camino de Occidente, los intentos de colonización estatal en la zona, la situación a la que se enfrentaron muchos indígenas después de la liquidación de los resguardos de Occidente y los conflictos que se dieron entre el Estado, los colonos y los indígenas.

## Capítulo 2. “Con el hacha al hombro y el ajuar en la espalda”, en busca de la tierra de la salvación (1886-1895)

Si bien autores como Immanuel Wallerstein argumentan que los procesos de configuración del sistema mundo se pueden rastrear desde el siglo XVI, otros investigadores como William Glade destacan que hacia finales del siglo XIX ya se había creado un sistema económico que involucraba a diferentes espacios del globo en una red comercial subordinante en la cual los países con un desarrollo industrial avanzado, como Estados Unidos e Inglaterra, experimentaron un crecimiento económico acelerado que pronto sobrepasó sus límites nacionales para demandar todo tipo de materias primas; demanda que los países latinoamericanos, junto con los territorios coloniales de África y Asia, se encargaron de suplir<sup>1</sup>.

Una de las repercusiones directas que tuvo esta orientación de la economía sobre las jóvenes naciones latinoamericanas fue la necesidad de la expansión de los territorios que se habían poblado hasta ese momento. Así, mientras Argentina y Chile iniciaron un avance sangriento hacia el sur del continente para ocupar tierras que hasta ese momento habían estado habitadas por diferentes pueblos indígenas, en Colombia diversas oleadas de migrantes salieron de algunas planicies y valles interandinos densamente poblados (por ejemplo, el valle del río Medellín, Rionegro, Bogotá, algunos asentamientos urbanos del gran Tolima y Santander, etc.) en busca de nuevas tierras dentro de los mismos ramales de las cordilleras o hacia las tierras bajas de la geografía nacional<sup>2</sup>. De esta

---

<sup>1</sup> William Glade, “América Latina y la economía internacional, 1870-1914”, en *Historia de América Latina*. 7. *América Latina: economía y sociedad, c. 1870-1930*, ed. Leslie Bethell (Barcelona: Editorial Crítica, 1991), 7-8

<sup>2</sup> Algunos ejemplos de estos procesos de poblamiento y colonización se pueden ver en la siguiente bibliografía: Darío Fajardo trabaja el problema de la formación de las regiones agrarias en el país a la par que se da el avance sobre las fronteras agrarias. Darío Fajardo Montaña, *Espacio y sociedad: formación de las regiones agrarias en Colombia* (Bogotá: Corporación Araracuara, 1993). Desde la perspectiva de la configuración espacial Zambrano y Bernard estudian el poblamiento urbano en Colombia. Fabio Zambrano Pantoja y Bernard Oliver, *Ciudad y territorio: el proceso de poblamiento en Colombia* (Bogotá: Academia Colombiana de Historia, 1993). Marco Palacios demuestra

manera, la vocación agroexportadora adoptada por el país para insertarse dentro del circuito comercial internacional reestructuró la economía y el paisaje. El viraje hacia un enfoque agroexportador se relacionó con las teorías de las Ventajas Comparativas de David Ricardo, la cual sostenía que en el ámbito internacional los países industrializados debían dedicarse a la producción

---

la forma en la que la inserción de Colombia a la economía mundo estuvo estrechamente ligada a la producción de café, actividad económica que tuvo un profundo impacto, entre otros aspectos, en la colonización de ciertas áreas del país. Marco Palacios, *El café en Colombia, 1850-1970. Una historia económica, social y política* (Bogotá: El Áncora Editores, 1983). Para el caso del Pacífico está el ya clásico trabajo de Robert West y el acercamiento un poco posterior de Jacques Aprile-Gnisset. Por una parte, West estudió a los pueblos del Pacífico colombiano desde la perspectiva de la geografía cultural de la escuela de Berkeley. Por otro lado, Aprile Gnisset hace algunos apuntes sobre la colonización de las tierras baldías del Chocó desde mediados del siglo XIX hasta la década de 1940, además, caracteriza los procesos de poblamiento fluvial y marítimo que se dieron en el Chocó. Robert C. West, *Las tierras bajas del Pacífico colombiano* (Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2000 [1957]); Jacques Aprile-Gnisset, “La colonización en el Chocó”, en *Colonización del bosque húmedo tropical*, ed. Ernesto Guhl (Bogotá: Banco Popular; Fondo de Promoción de la Cultura; Corporación Araracuara, 1991), 249-274. Claudia Leal ha trabajado las tierras bajas del Pacífico desde la perspectiva de la geografía histórica. Su tesis de doctorado examina la forma en la que se configuró la geografía económica de esta región entre 1850 y 1930 alrededor de la extracción de maderas preciosas, productos tropicales y la minería. Además, analiza las relaciones que se establecieron entre la élite blanca mercante que vivía especialmente en Tumaco y Quibdó y los pobladores negros que poblaron las riberas y el litoral. Claudia Leal León, “Black Forests. The Pacific Lowlands of Colombia, 1850-1930” (tesis de doctorado en Geografía, Universidad de California, 2004). El Amazonas y su piedemonte empieza a ser cada vez más estudiado por investigadores, como Estefanía Ciro, Claudia Leal y Edinson Ceballos. Estefanía Ciro se concentra en comprender la forma en la que el Estado se expandió por el piedemonte caqueteño entre 1887 y 1930. Claudia Leal estudia los procesos de colonización en las veredas del Alto Raudal y El Tapir, en La Macarena, desde la década de 1950. Edinson Ceballos analiza cómo se transforma y configura el piedemonte caqueteño entre 1886 y 1940 a través de las concesiones hechas por el gobierno central a grandes compañías para abrir trochas desde la parte alta del Magdalena a cambio de tierras baldías. Estefanía Ciro, “El Estado en las fronteras: proceso de expansión estatal en el piedemonte caqueteño, 1887-1930” (tesis de maestría en Historia, Universidad de los Andes, 2008); Claudia Leal León, *A la buena de Dios. Colonización de La Macarena. Ríos Duda y Guayabero* (Bogotá: Cerec; Fescol, 1999); Edinson Orlando Ceballos Bedoya, “Compañías caucherías, colonos, Iglesia y Estado. Transformación territorial del piedemonte caqueteño: 1886-1940” (tesis de maestría en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 2018). Para los Llanos son de consulta obligatoria los trabajos de Jane Rausch, que estudian la forma en la que los Llanos se convirtieron en una zona de frontera desde el periodo colonial hasta la década de 1930, y la investigación de Lina González sobre la configuración territorial de los Llanos de San Martín desde 1870 hasta 1930 como una tierra de promisión que se convertía en la contracara de la modernización. Jane Rausch, *La frontera de los Llanos en la historia de Colombia, 1830-1930* (Bogotá: Banco de la República, 1999); Jane Rausch, *Una frontera tropical. Los Llanos de Colombia, 1531-1831* (Bogotá: Colección Bibliográfica del Banco de la República, 1994); Lina Marcela González Gómez, *Un edén para Colombia al otro lado de la civilización. Los Llanos de San Martín o Territorio del Meta, 1870-1930* (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2015). Finalmente, en el caso de la Cordillera Oriental no se deben olvidar los textos de Hermes Tovar Pinzón, José Jairo González y Elsy Marulanda. Hermes Tovar analiza los procesos de poblamiento que se dieron en las tierras baldías del occidente de Colombia, especialmente en los actuales departamentos de Tolima, Huila, Santander, Antioquia, Valle del Cauca, Quindío, Caldas y Risaralda. José Jairo González y Elsy Marulanda estudian, a través de las historias de vida de los colonos, el proceso de colonización y conformación regional de la zona del Sumapaz. Hermes Tovar Pinzón, *Que nos tengan en cuenta: colonos, empresarios y aldeas: Colombia, 1800-1900* (Bogotá: Universidad de los Andes, 2015); José Jairo González y Elsy Marulanda, *Historias de frontera: colonización y guerra en el Sumapaz* (Bogotá: Cinep, 1990); Elsy Marulanda, *Colonización y conflicto: las lecciones del Sumapaz* (Bogotá: Instituto de Estudios Políticos y Relaciones Internacionales, 1991).

de bienes manufacturados, mientras que los otros países debían dedicarse a exportar productos agrícolas que se demandaran en los mercados mundiales.<sup>3</sup> En consecuencia, la economía terminó rigiéndose por la demanda de ciertos artículos agrícolas, creando ciclos inestables<sup>4</sup> como los siguientes: tabaco (1850-1857, 1864-1875), quina (década de 1850, 1870-1882), café (1865 en adelante, este fue el producto con mayor estabilidad)<sup>5</sup>, entre otros.

Así, el crecimiento de la producción agrícola y la explotación extractiva de diferentes zonas del país se convirtió en el estímulo que motivó el poblamiento de las tierras templadas y cálidas en las que se podían extraer los frutos anteriormente mencionados. Poco a poco los migrantes empezaron a abrir zonas que hasta el momento no se habían incorporado a las lógicas productivas de la economía colombiana, un proceso que vino acompañado de contradicciones y problemas que involucraron a los colonos, los grandes terratenientes e incluso los habitantes originarios de ciertos espacios, por lo cual la intervención estatal en materia de regulación de baldíos se volvió prioritaria<sup>6</sup>.

Ahora bien, dentro de la estructura de tenencia de la tierra del periodo colonial existían cuatro tipologías: las tierras de *dominio particular*, los *ejidos* o de *uso común*, los *resguardos indígenas* y las *tierras realengas*. Estas últimas eran propiedad de la Corona y solían usarse para el establecimiento de asentamientos urbanos, la creación de resguardos indígenas o como pago del rey a sus súbditos por los servicios que estos le prestaran. De acuerdo con las disposiciones coloniales la Corona era propietaria de todos los territorios de las Indias Occidentales, por ello, “toda tierra conquistada era realenga por derecho”<sup>7</sup>. Con la independencia de los antiguos reinos indianos las tierras realengas pasaron a ser propiedad de los nuevos Estados en formación, para el caso de la entidad que hoy se conoce como Colombia, a través de la Ley 13 de 1821, estas tierras

---

<sup>3</sup> Mauricio Andrés Ramírez Gómez, “Pensadores económicos de la segunda mitad del siglo XIX en Colombia” (Documentos de trabajo Economía y Finanzas, Universidad Eafit, 2004), 3-4,14-15.

<sup>4</sup> Salomón Kalmanovitz, *Nueva historia económica de Colombia* (Bogotá: Taurus. Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2010), 106. Juan José Botero Villa, *Adjudicación, explotación y comercialización de baldíos y bosques nacionales. Evolución histórico-legislativa* (Bogotá: Banco de la República, 1994), 80-81.

<sup>5</sup> Jorge Orlando Melo, “Las vicisitudes del modelo liberal (1850-1899), en *Historia económica de Colombia* (Bogotá: Editorial Siglo XXI. Fedesarrollo, 1987), 119-171.

<sup>6</sup> Catherine LeGrand, *Colonización y protesta campesina en Colombia, 1850-1950* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1988), 31.

<sup>7</sup> Juan Pablo Bolio Ortiz y Héctor Joaquín Bolio Ortiz, “Modalidades de tenencia de la tierra en la Nueva España. Siglos XVI y XVII”, *Revista Mexicana de Historia del Derecho* no. 27 (2013): 31.



pasaron a denominarse *baldíos* y se consideró que cualquier lote que no tuviera título de propiedad le pertenecía al Estado<sup>8</sup>.

Durante todo el siglo XIX la política de adjudicación de baldíos le dio prioridad a la financiación de un Estado que todavía no lograba sufragar sus gastos, por lo tanto, la tierra se convirtió en el medio con el que se pagaba a los antiguos militares independentistas y los bonos de empréstito que se emitían, lo mismo que la forma con la que se subvencionaban grandes obras públicas como los ferrocarriles y los caminos. Además de lo anterior, también se solían entregar grandes pedazos de terreno para la explotación de minera y petrolera. Por lo tanto, al final del día, y de acuerdo con las investigaciones realizadas por Absalón Machado y Catherine LeGrand, si bien existían leyes que propendían por la protección del pequeño colono y buscaban fomentar la explotación de los bosques nacionales, las políticas de tierra de los siglos XIX y XX, estructuraron un sistema de tenencia que privilegiaba el latifundio. Por ejemplo, de acuerdo con Machado, de las 1'301.122 hectáreas de baldíos que se adjudicaron entre 1827 y 1881 solamente 6066, es decir el 0.46%, se entregaron a cultivadores, el resto se destinaron como pago de bonos territoriales, a cambio de títulos de concesión, para cubrir deudas públicas, por concesiones especiales o porque algún particular las compraba<sup>9</sup>.

Dentro de las concesiones especiales se encontraban las cesiones de baldíos que la nación hizo para entidades territoriales específicas. Estudiar este tema es de gran importancia porque ayuda a comprender en detalle la forma en la que se gestionaron y manejaron los baldíos en el plano regional, ya una vez estas tierras se entregaban quedaban bajo la potestad del gobierno de la entidad territorial a la que se le adjudicaban, era él quien decidía de qué manera y para qué se usarían, lo que llevaba a que este tipo de transacciones fueran promovidas por las élites para proyectos específicos que se acomodaban a sus intereses políticos y económicos. Para esta investigación se han rastreado cuatro grandes cesiones de baldíos: 1) en un artículo sin fechar de Carlos Segismundo de Greiff, tal vez elaborado en la década de 1860, el sueco afirmaba que el gobierno

---

<sup>8</sup> Angélica María Franco Cañas e Ignacio De Los Ríos Carmenado, “Reforma agraria en Colombia: evolución histórica del concepto. Hacia un enfoque integral actual”, *Cuadernos de Desarrollo Rural* 8, no. 67 (2011): 99.

<sup>9</sup> LeGrand, *Colonización y protesta campesina*, 19. Absalón Machado, *Ensayos para la historia política de tierras en Colombia. De la Colonia a la creación del Frente Nacional* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2009), 53, 105.

central le entregó al Estado Soberano de Antioquia 70.000 hectáreas de baldíos cuya distribución y ubicación no se habían dictaminado aún<sup>10</sup>; 2) en 1872 los Estados Unidos de Colombia le cedieron al Estado Soberano de Antioquia 200.000 hectáreas de baldíos en el nordeste, por donde pasaría el ferrocarril, para fomentar la inmigración<sup>11</sup>; 3) en 1886 el gobernador Marceliano Vélez consiguió cien mil hectáreas para la construcción del camino de Occidente y la colonización de su zona aledaña, de este tema se hablará más adelante por ser el caso de estudio sobre el que se concentra esta investigación; y 4) en 1930 se logró obtener un globo de cien mil hectáreas en el municipio de Turbo<sup>12</sup>. Se traen estos datos a colación para evidenciar que las grandes concesiones de tierra no eran algo nuevo en Antioquia y, como se verá más adelante, se trató de una política utilizada por las élites para tener mayor autonomía a la hora de legislar y dirigir ciertos proyectos regionales que eran importantes para la consolidación económica y política del departamento. Por ejemplo, en los casos de las cien mil hectáreas entre Pavarandocito y Dabeiba y las cien mil hectáreas en Turbo, al sur del Urabá antioqueño y el norte de esa subregión, respectivamente, se buscaba conseguir una salida al mar. En el caso de las 200.000 hectáreas en el nordeste por donde pasaba el ferrocarril, se buscaba promover la colonización de la zona que salía al Magdalena y a través de este al Caribe.

El objetivo de este capítulo es describir y analizar cómo fueron los primeros años en los que se puso en marcha un proyecto regional que buscaba darle a Antioquia su salida al mar, proyecto que tuvo los siguientes componentes: la cesión de las cien mil hectáreas ya mencionada, la liquidación del antiguo resguardo de Cañasgordas para poner sus tierras a disposición del mercado, la construcción del camino de Occidente y la promoción de la colonización de las cien mil hectáreas. El periodo empieza en 1886, cuando se consiguió la cesión de las cien mil hectáreas entre

---

<sup>10</sup> Carlos Segismundo de Greiff, “Sobre la distribución y colocación de las tierras baldías que se han cedido al Estado Soberano de Antioquia”, *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia* 27, no. 103 (1971): 229.

<sup>11</sup> Roberto Luis Jaramillo Velásquez, “La colonización antioqueña”, en *Historia de Antioquia*, dir. Jorge Orlando Melo (Medellín: Suramericana, 1988), 208.

<sup>12</sup> Congreso de Colombia, “Ley 5 de 1930 (septiembre 24) sobre destinación de unos baldíos a los Departamentos de Antioquia, Huila y Magdalena, a los Municipios de Dagua, Guapí y El Tambo, y sobre reglamentación de la adjudicación de otros”, *Diario Oficial*, 26 de septiembre de 1930, 1, <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1559827>. Los límites de esta adjudicación fueron los siguientes: “Partiendo del mojón septentrional del resguardo de los indios cunas, en el río Caimán Nuevo situado a dos mil quinientos al norte el río Caimán en el golfo de Urabá; de este punto una línea recta con dirección este al río Mulatos; este aguas abajo hasta su desembocadura en el mar de Las Antillas; de aquí siguiendo toda la línea de la costa hacia el sur hasta el mojón punto de partida”.

Pavarandocito y Dabeiba, y termina en 1895, cuando se hicieron cambios en las normativas departamentales que regían los procesos de colonización. Se busca dar cuenta de los distintos intentos de la construcción del camino de Occidente, la forma en la que se distribuyeron las cien mil hectáreas, cómo desde el inicio se creó una estructura de la tenencia de la tierra concentrada en grandes propietarios y la relación que existía entre el antiguo resguardo indígena de Cañasgordas, la zona de estudio y el camino de Occidente.

## **2.1. El camino de Occidente, la vía hacia el porvenir**

El camino de Occidente iniciaba en la ciudad de Antioquia, a orillas del Cauca, atravesaba el cañón del río Sucio, pasaba por Dabeiba y terminaba en Pavarandocito, donde los caminantes tomaban una embarcación que los llevaba por el río Pavarandocito hasta su desembocadura en el río Atrato y este aguas arriba hasta llegar al golfo de Urabá en el mar Caribe. El interés por conectar a Antioquia con el occidente de lo que hoy conocemos como Colombia, bien fuera a través del golfo de Urabá o el valle del río Atrato venía desde el periodo colonial. En 1709 un vecino de la ciudad de Antioquia, Francisco del Garro, capituló para abrir un camino que siguiera por el alto de Pabón, pasando por Urrao y saliendo de allí hacia el Chocó. Estaba interesado por ir en busca de los ricos yacimientos auríferos que se rumoraba existían en la zona. Medio siglo después, en 1778, el gobernador de Antioquia Francisco Silvestre, considerado como uno de los grandes reformadores borbónicos de la provincia, habló con el alguacil mayor y procurador de la ciudad de Antioquia, José Manuel de Montoya, para que abriera una trocha que comunicara de forma más directa el valle de Urrao con el río Atrato. Así, entre febrero y marzo de ese año Montoya despejó una ruta que salía de Urrao, pasaba por el río Nendó y llegaba a las bodegas de Arquía, ubicadas cerca de la desembocadura del río Arquía en el río Atrato, donde se podía tomar una embarcación para dirigirse al pueblo de Bebará, cerca del río Atrato. El recorrido podía hacerse en tres días y medio si se salía de la ciudad de Antioquia<sup>13</sup>.

---

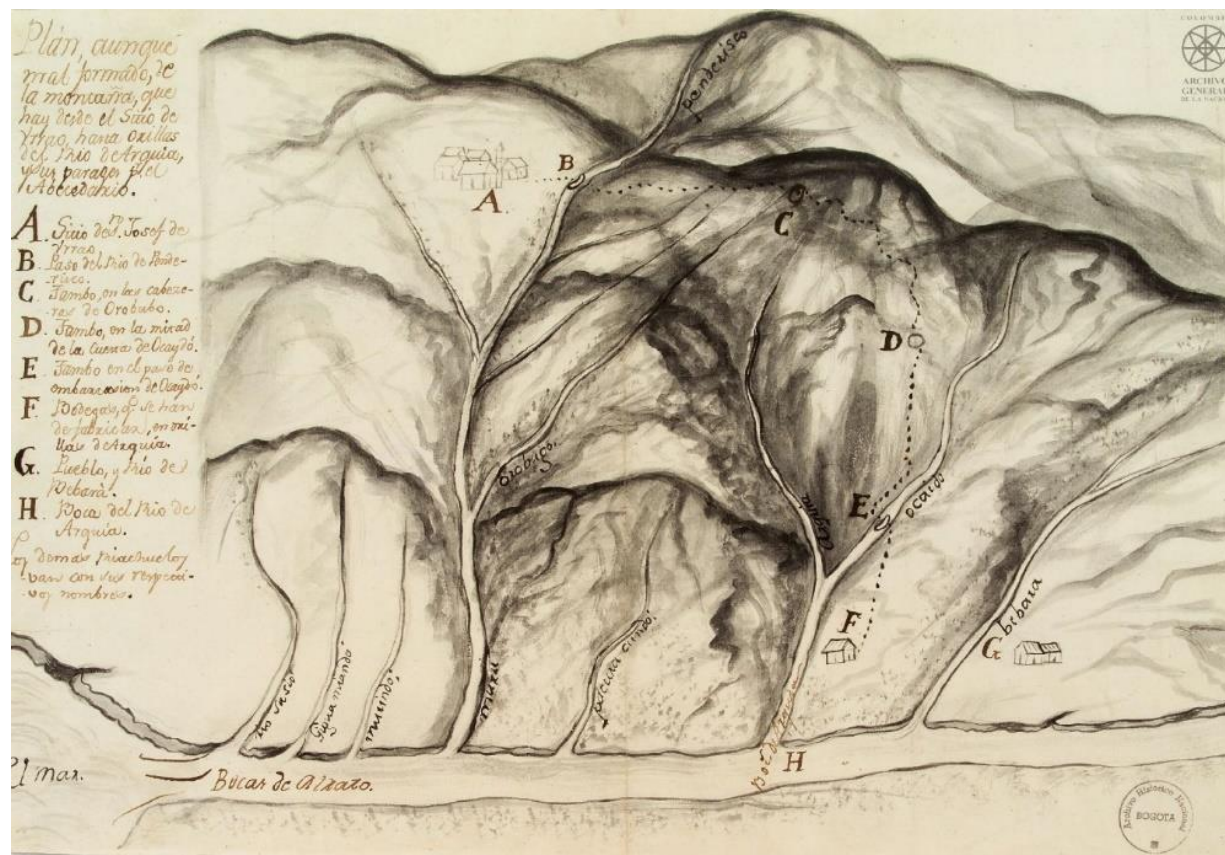
<sup>13</sup> Orián Jiménez Meneses, *et al.* “Técnicas y rutas en la configuración del territorio antioqueño. Informe final de investigación presentado a la Dirección de Investigaciones Sede Medellín-DIME” (informe de investigación, Universidad Nacional de Colombia, 2004), 96-99.

Una muestra de que el camino anteriormente mencionado siguió utilizándose durante el último cuarto del siglo XVIII y parte del XIX fue el mapa enviado por Carlos María Freire a la Real Audiencia en 1799 (ver Figura 2). Freire era un rico esclavista corregidor de los pueblos de Beté y Bebará de la provincia de Citará. Le proponía a la Real Audiencia acondicionar el camino que desde Urrao salía a la desembocadura del Arquía en el río Atrato, pues se encontraba en malas condiciones y su tránsito era arduo. Él se encargaría de la obra si a cambio le daban el derecho por diez años de cobrar un impuesto de paso que sirviera como retribución por el acondicionamiento y cuidado del camino. Lo anterior evidencia que durante el periodo colonial la búsqueda de rutas hacia el Chocó se volvió un proyecto que interesó sobre todo a la élite de la ciudad de Antioquia para salir en busca de las riquezas auríferas que brindaba esta parte del Pacífico<sup>14</sup>. No obstante, para el siglo XIX a la élite de Medellín no le importarían tanto las explotaciones de minerales que se pudieran hacer en la zona, sino más bien buscar una ruta que permitiera conectar el valle de Medellín, hoy conocido como valle de Aburrá, con el Caribe a través del Occidente antioqueño.

---

<sup>14</sup> Lo que pudo obligar a los antioqueños a mirar más hacia el río Magdalena, al oriente de la provincia, fue el hecho de que para finales del siglo XVIII el circuito comercial que se había generado en torno a ese río era bastante amplio, pues recogía todas las gobernaciones que se encontraban en sus riberas. Además, Cartagena se beneficiaba de ser la ciudad dueña del monopolio del comercio exterior del Virreinato del Nuevo Reino de Granada, propiciando la proliferación del comercio ilegal en lugares como el Urabá, la Guajira y la provincia de Santa Marta. En consecuencia, y buscando reducir el contrabando, el comercio por el río Atrato fue prohibido por la Corona durante casi una centuria, desde 1698 hasta 1784. Este cierre contribuyó a la crisis de explotación aurífera que se vivió hacia finales del siglo XVIII en el Chocó, pues el abastecimiento se volvió un verdadero dolor de cabeza para los esclavistas, quienes pronto se vieron en la obligación de abandonar los reales de minas con sus cuadrillas. Mónica Patricia Hernández Ospina, “Formas de territorialidad española en la Gobernación del Chocó durante el siglo XVIII”, *Historia Crítica* no. 32 (2006): 27-28, <https://doi.org/10.7440/histcrit32.2006.01>

**Figura 2.** “Plan, aunque mal formado, de la montaña que hay desde el sitio de Urrao, hasta orillas del río de Arquía”



**Fuente:** “Camino de Urrao” (1799), en Archivo General de la Nación (AGN, Bogotá, Colombia), Mapas y Planos, Mapoteca 4

Después de la Independencia se emprendieron múltiples proyectos regionales de apertura de diferentes vías; de acuerdo con James Parsons en fecha tan temprana como 1825 se envió una expedición para buscar la salida al mar y el gobernador Juan de Dios Aranzazu<sup>15</sup> manifestó ante la Asamblea Departamental en 1833 que el departamento estaba llamado a salir a los mares para ser parte de los pabellones del mundo mercantil<sup>16</sup>. En 1843 la Ley del 3 de mayo declaró camino nacional, es decir, de vital importancia para todo el país, la vía que pudiera salir de Antioquia hacia el golfo de Urabá o cualquier puerto navegable del río Atrato. Siguiendo esta lógica, en 1844 se aprobó una ley que le dio luz verde al Concejo del distrito de Antioquia para que durante diez años invirtiera todo lo que se recaudara en los pasos del río Cauca, en la exploración de un camino que

<sup>15</sup> Gobernador de Antioquia entre 1832 y 1836.

<sup>16</sup> Parsons, *Urabá, salida de Antioquia al mar*, 45.

llegara al Golfo. Gracias a esto se contrató a José Villa Leal para que él se encargara de hacer la expedición. Inició su trayecto de forma paralela al río Sucio y pasó la Cerrazón para llegar a la boca del río Mutatá. Posteriormente se dirigió al río León, también conocido como Guacubá, para remontarlo en una barcaza que lo llevaría hasta la desembocadura en el mar Caribe. Al final de su itinerario, Villa informó que aquella no era la ruta más adecuada por lo difícil que se ponían los pasos en tiempos de invierno, además de que la mayoría de los ríos no eran navegables<sup>17</sup>.

Aunque el informe de Villa no fue favorable se decidió enviar a un cuerpo de zapadores al mando del capitán Pedro Gutiérrez Lee<sup>18</sup> para que abriera la vía hasta Cañasgordas y la volviera apta al paso de mulas, tal vez pensando en gran medida en las recuas que de forma continua tenían que transitar hacia la mina aurífera de El Cerro, ubicada en lo que después sería Frontino, explotada desde 1822 hasta 1852 por propietarios antioqueños, quienes la vendieron a la sociedad inglesa *The New Granada*, conocida de forma posterior como *The Frontino and Bolivia (South America) Gold Mining Company*<sup>19</sup>. Por este mismo periodo Antioquia logró obtener de forma legal su salida territorial al mar gracias a que el presidente Tomás Cipriano de Mosquera le entregó en 1848 a la provincia la franja oriental del río Atrato en el golfo de Urabá. La alegría duró poco, ya que a pesar de los reclamos antioqueños y ante las constantes protestas y conflictos jurisdiccionales con Bolívar y Cauca, el ejecutivo decidió darle Turbo a esta última entidad. El tema nunca logró olvidarse y durante todo el siglo XIX los políticos antioqueños, bien fuera desde la Asamblea o desde el Congreso, seguirían reivindicando sus pretensiones sobre el Urabá<sup>20</sup>.

Otra de las rutas que se abrió para buscar el río Atrato fue el camino hacia Murindó, también conocido como el “camino de Don Carlos”, construido en 1848 por Carlos Segismundo de Greiff con un gasto de casi 16.000 pesos y que salía de Dabeiba hacia el río Murindó. No tuvo mucho

<sup>17</sup> Juan Enrique White, *Historia del camino nacional de Frontino a Turbo, pasando por Dabeiba y Pavarandocito al golfo de Urabá* (sin ciudad: sin editorial, 2009 [1914]), <http://tesis.udea.edu.co/bitstream/10495/393/1/CaminoFrontinoTurbo.pdf>, 3.

<sup>18</sup> Pedro Gutiérrez Lee fue gobernador de Cundinamarca en diferentes ocasiones, además, participó de la guerra de las Soberanías en 1860 como coronel apoyando al presidente Mariano Ospina Rodríguez.

<sup>19</sup> White, *Historia del camino nacional*, 3. Johana Patricia Méndez Carmona, “Por el más espantoso de los caminos. Las vías de penetración al occidente antioqueño y su relación con el movimiento colonizador en el resguardo indígena de Cañasgordas” (tesis de pregrado en Antropología, Universidad de Antioquia, 2005), 125. Ramón Elejalde Arbeláez, *A la sombra del Plateado. Monografía de Frontino* (Frontino: Gobernación de Antioquia. Alcaldía de Frontino, 2003), 205.

<sup>20</sup> Parsons, *Urabá, salida de Antioquia al mar*, 48.

éxito entre los transeúntes y pronto fue abandonado porque era largo y sus márgenes no estaban pobladas por colonos, volviéndolo un trayecto solitario y difícil. Además, existían otras vías que eran más expeditas: por un lado, la del valle de Murri era, según Juan Henrique White, mucho más descansada y brindaba una ruta más corta para llegar al río Atrato; por otra parte, el camino de río Sucio ahorraba un fragmento importante y tenía la ventaja de que llegaba hasta el río Mutatá, desde donde se podía salir en busca del río León y de allí al Golfo. En 1856 la sociedad inglesa que explotaba la mina de El Cerro consideró que este era el mejor camino y entró por él varios implementos de trabajo entre los que se encontraban herramientas, piones y rieles<sup>21</sup>.

La ruta del río Sucio recibió otro impulso en 1854 gracias a que el gobierno le concedió 16.000 hectáreas de baldíos a la Compañía Mutatá para que construyera un camino que pasara por Buriticá y terminara en el río Sucio o en el León. Después de una exploración realizada por Ramón de Diego la empresa se culminó con éxito y la trocha que se abrió fue la que sirvió hasta 1886,<sup>22</sup> cuando se construyó el camino de Occidente, para el tránsito hasta el río León. En 1877 el tema volvió a ser puesto sobre la mesa del mundo político medellinense y la Convención de aquel año estableció, por medio de la Ley 16, que el impuesto que se cobrara sobre la producción de anís, que se explotaba en Giraldo y su zona de influencia, estaría destinado a la apertura de una vía que comunicara a la ciudad de Antioquia con un río navegable a través de los distritos de Cañasgordas y Frontino<sup>23</sup>.

La noticia de la Ley 16 de 1877 fue recibida con gran alegría en agosto de 1878 por un escritor desconocido del periódico *El Guardián*, quien afirmaba que gracias a dicha disposición y a que el presidente del Estado Soberano de Antioquia había declarado el camino de Occidente, como camino de Estado, el Occidente de Antioquia por fin lograría participar del banquete de la civilización. Reiteraba que la misma era la única zona que podía conectar a Antioquia con el extranjero y era la ruta más expedita para sacar los productos que se cultivaban y explotaban en el Estado. De igual manera, sugería que para que no ocurriera lo mismo que con el camino de Don

---

<sup>21</sup> Juan Henrique White, “Observaciones sobre los distritos de Cañasgordas y Frontino. Parte 1ª, caminos”, en AHA (Medellín, Colombia), Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, f. 47r-48r. White, *Historia del camino nacional*, 3.

<sup>22</sup> No se conoce bien cuál era la ruta que seguía este camino.

<sup>23</sup> White, *Historia del camino nacional*, 4.

Carlos, se debían hacer dos cosas: primero, fundar una junta que sesionara en Frontino, población ubicada a cuarenta kilómetros al noroccidente de la ciudad de Antioquia, sobre el valle del río Sucio, y que estuviera compuesta por tres vecinos del distrito que se encargaran del mantenimiento de la vía. Segundo, se sugería llevar a la par de la apertura una campaña de colonización que asegurara un tránsito continuo y el establecimiento de una nueva red comercial. Solo estos pasos, creía el escritor, podrían asegurar el éxito del camino de Occidente, pues:

¿qué imaginación será bastante poderosa para prever, para calcular la grandeza, la elevación a que alcanzarán los pueblos de Occidente, tan miserables ahora, tan abandonados, tan despreciados? Entonces el pito de la locomotora resonará por todas partes i su eco se repetirá de montaña en montaña, anunciando que la civilización ha penetrado como una corriente benefactora hasta la última colina, hasta el último recodo de nuestras empinadas alturas [...].<sup>24</sup>

Del fragmento anteriormente citado se deben rescatar dos elementos. En primer lugar, sí se creó una junta que se encargaría de recoger e invertir los fondos que llegaran de la renta del anís en la construcción del camino de Occidente, pero esta no sesionaba en Frontino, como se había propuesto inicialmente, sino en la ciudad de Antioquia. Por lo tanto, era posible que existiera una rivalidad entre Frontino y Antioquia por el control de la ruta<sup>25</sup>.

En segundo lugar, se debe destacar que en el fragmento aparece, por primera vez, un discurso que marcaría la construcción del camino de Occidente y su heredera, la Carretera al Mar, desde finales del siglo XIX hasta la primera mitad del XX: se vería esta vía de una forma casi mesiánica, como la ruta que le aseguraría a Antioquia avanzar cada vez más en el obligado recorrido que debían hacer todos los pueblos por la senda de la civilización, representada en el triunfo del hombre sobre la naturaleza a través del descuaje del monte, el cultivo de las tierras arrebatadas a la selva virgen y el trazado de rutas férreas. Se creía que hacia el occidente estaba el porvenir, tal como lo expresó Manuel Uribe Ángel:

¡Cosa rara! El primer territorio pisado por los españoles en Antioquia, es hoy el más atrasado del Estado. Al lado de esta desconsoladora verdad, hay, sin embargo, una halagüeña esperanza. Es por esta parte, por la que Antioquia habrá de tener en lo porvenir, seguro medio de engrandecimiento y riqueza: porque es por ella por donde habrá que establecerse más tarde un camino que conduzca a los antioqueños hasta la orilla del Atlántico, y de allí a todas las partes del mundo. Cuando el estímulo del Canal del Istmo, cuando la justicia progresiva de la nación, y cuando el buen sentido práctico de los colombianos establezca límites para este Estado, que le den propiedad y existencia sobre la costa del golfo del Darién, y cuando el espíritu pujante de

---

<sup>24</sup> “Darién”, *El Guardián*, 10 de agosto de 1878, 51.

<sup>25</sup> White, *Historia del camino nacional*, 4.



un pueblo emprendedor abandone la rutina de su vida tradicional, entonces esta parte tomará vuelo y llegará al engrandecimiento positivo que la Providencia parece destinarle.<sup>26</sup>

Como se ha evidenciado, desde el periodo colonial hasta finales del siglo XIX fueron muchas las rutas que se marcaron para ir hacia el río Atrato y el golfo de Urabá, cada una de ellas obedecía a unos intereses y proyectos particulares, lo cual se cristalizó con gran claridad en la década de 1870 cuando se dio un debate entre los habitantes de Frontino y Urrao acerca de cuál era el camino más indicado para llegar al río Atrato y el mar Caribe. José María Martínez, Juan B. Londoño, Mariano del Corral y Carlos del Corral, habitantes de Urrao, sostenían que lo mejor era salir del valle del Penderisco hacia el río Arquía para remontar este último y llegar al río Atrato. Argumentaban que las tierras que se abrirían estaban llenas de resinas, maderas, tagua, caucho y minas de oro, plata, cobre, platino y otros metales. De igual manera, afirmaban que el costo no sería muy exorbitante y el Arquía podía llegar a ser navegado por vapores, por ello solicitaban que se organizara una junta con cabecera en Urrao para encargarse de inspeccionar e intervenir los trabajos y creían que era necesario ordenar a la Corporación Municipal para que se iniciaran las exploraciones<sup>27</sup>.

La respuesta frente al escrito anteriormente mencionado no se hizo esperar, Manuel María Bonis, habitante de la ciudad de Antioquia, escribió que abrir el camino por el Arquía sería maravilloso si se pudieran tener varias arterias que comunicaran con el río Atrato, sin embargo, debido a los pocos recursos que tenía el Tesoro, el dinero que se destinara para la obra debía usarse de forma inteligente invirtiéndolo en la vía que seguía por el río Sucio, la cual, a diferencia de la de Arquía que solo beneficiaba a unos cuantos vecinos de Urrao, reportaría grandes ventajas para los habitantes del resguardo indígena de Cañasgordas y seis poblaciones: Ituango, Buriticá, Giraldo, Cañasgordas, Frontino y Dabeiba. Finalmente, cuestionaba la navegabilidad del río Arquía porque según le habían informado dicho afluente tenía un cauce generoso durante el invierno, pero en tiempos de verano apenas corría un pequeño hilo de agua sobre el cual era imposible poner a transitar vapores<sup>28</sup>.

---

<sup>26</sup> Manuel Uribe Ángel, *Geografía General del Estado de Antioquia en Colombia* (París: Imprenta de Víctor Goupy y Jourdan, 1885), 257.

<sup>27</sup> Juan B. Londoño, José M. Martínez, Mariano del Corral y Carlos del Corral, “Camino al Atrato”, *El Guardián*, 4 de octubre de 1878, 62.

<sup>28</sup> Manuel María Bonis, “Camino al Occidente”, *El Guardián*, 22 de octubre de 1878, 82.

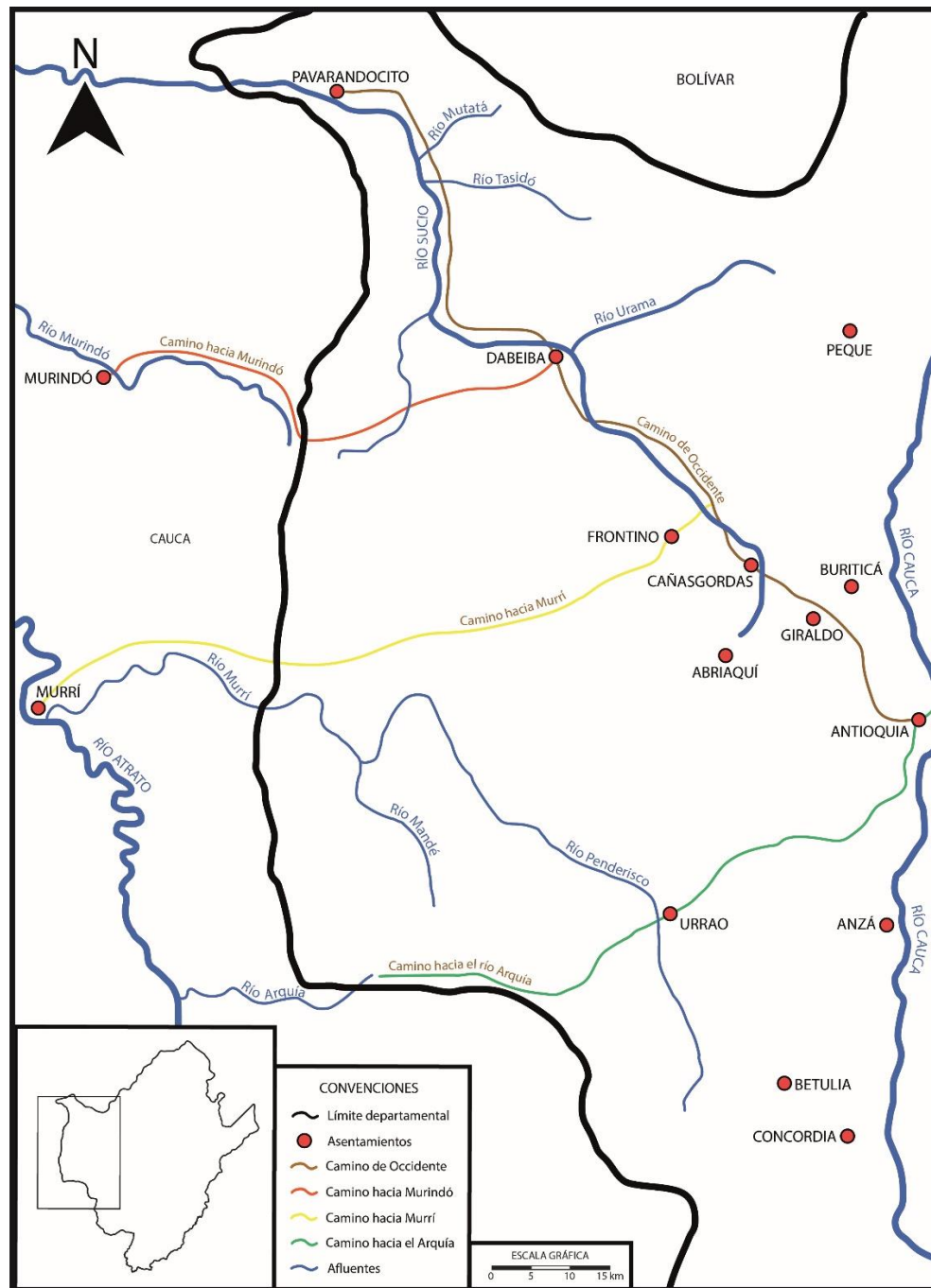
Juan Henrique White, quien después sería el presidente de la Junta Auxiliar del Camino de Occidente, la cual sesionaba en Frontino, reafirmó estos argumentos a través de un informe sin fechar, probablemente de la década de 1880, en el que hablaba acerca de cuál era la ruta más ventajosa para conectar a Antioquia con Colón, puerto que para él era el punto de “partida para todos los mercados del mundo”. Afirmaba que para llegar a dicha ciudad panameña existían tres rutas: 1) el camino que atravesaba Murri para llegar al río Atrato frente al río Napipí; 2) el camino que había abierto Carlos de Greiff hacia Murindó desde Dabeiba y; 3) el camino que subía por el río Sucio para encontrarse con la boca del río Mutatá (después conocido como el camino de Occidente).<sup>29</sup> Existía un cuarto camino que él nunca mencionó, probablemente para preservar sus propios intereses en el Occidente del departamento<sup>30</sup>, y era el camino que de Urro iba hacia la desembocadura del río Atrato en el Arquía (ver Figura 3). Al omitir mencionar esta ruta, White reforzaba los argumentos de que solo era posible llegar al río Atrato a través de tres caminos que se comunicaban con la órbita del valle río Sucio, donde se encontraban sus propiedades, su familia, sus contactos y la zona por la que se movía.

---

<sup>29</sup> Juan Henrique White, “Observaciones sobre los distritos de Cañasgordas y Frontino. Parte 1ª, caminos”, en AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, f. 47r.

<sup>30</sup> A lo largo de esta investigación se evidenciará la forma en la que Juan Henrique White se apropió de grandes extensiones de tierra a través de tres mecanismos: como forma de pago por los trabajos que hizo para las entidades estatales, asociándose con otras personas para denunciar baldíos y denunciando minas.

**Figura 3.** Caminos que conectaban a Antioquia con el río Atrato (1890)



**Fuente:** elaboración propia con base en: Juan Henrique White, “Observaciones sobre los distritos de Cañasgordas y Frontino. Parte 1ª, caminos”, en AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, f. 47r. Juan Henrique White, “Informe sobre el camino del río Sucio” (título asignado) (1885), en AHA, Planoteca, 5028. El camino que iba de Bolívar a Quibdó también conectaba a Antioquia con el río Atrato, pero por superar demasiado el espacio de estudio de esta investigación no se incluyó en el mapa. Juan Henrique White habla de él en un informe elaborado en la década de 1880. En AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, f. 39r-47r.

El camino de Murrí tenía las mismas desventajas del que abrió Carlos de Greiff por Murindó, llegaba a un puerto de poca capacidad, pasaba por montes poco frecuentados por colonos libres, pues un fragmento quedaba dentro de tierras indígenas, era largo y su apertura implicaba un costo elevado. Por el contrario, según Juan Henrique White, el camino de río Sucio tenía a favor la existencia de una trocha por la que pasaban de forma constante viajeros, marranos, ganado y recuas de mulas cargadas con diferentes productos<sup>31</sup>. Adicionalmente, a diferencia del de Murrí y el de Don Carlos, aunque era largo por tierra, no exigía el trasbordo de mercancía<sup>32</sup>. Como se mencionó anteriormente, lo más probable es que los argumentos de White estuvieran más movidos por sus propios intereses que por un genuino interés de encontrar la mejor ruta hacia el Atrato.

Pero más allá de esto, White anotaba que era hora de que Antioquia dejara de “[...] sufrir por más tiempo las circunstancias que resultan de tener una sola entrada al Estado, la del río Magdalena, y su vida política futura exige relaciones más estrechas con el Estado de Bolívar independientemente del Magdalena y un camino al río León pondría a Frontino a 3 días de tierra y 2 de agua de Cartagena”<sup>33</sup>.

Al final, el camino que prevaleció fue el del río Sucio y en 1886 el gobernador Marceliano Vélez empezó a tomar toda clase de medidas para poner en marcha su ejecución. Mediante el Decreto 331 de dicho año, ordenó la construcción del camino de Occidente “desde el paso del río Sucio, más abajo de Dabeiba, hasta un puerto conveniente en algún río navegable que lleve sus aguas al golfo de Urabá”<sup>34</sup>. Logró conseguir que la nación le cediera al departamento, por medio de la Ley 40 de 1886, cien mil hectáreas de terreno en lo que para ese momento eran las jurisdicciones de Frontino y Cañasgordas, pero después pasaron a ser parte de Dabeiba y Pavarandocito<sup>35</sup>. Envío a un grupo de zapadores compuesto por 110 personas al mando del general Francisco Jaramillo

---

<sup>31</sup> Juan Henrique White, “Observaciones sobre los distritos de Cañasgordas y Frontino. Parte 1ª, caminos”, en AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, f. 48r-50r.

<sup>32</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, f. 8r.

<sup>33</sup> Juan Henrique White, “Observaciones sobre los distritos de Cañasgordas y Frontino. Parte 1ª, caminos”, en AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, f. 47r.

<sup>34</sup> Luis Fernando Múnica López, *El puente de Occidente y la integración de Antioquia* (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2018), 90.

<sup>35</sup> Consejo Nacional Legislativo, “Ley 40 de 1886 (octubre 29) que hace una sesión”, *Diario Oficial*, 29 de octubre de 1886, 1, [www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1595960](http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1595960)

Uribe que abrieron el camino hasta Mutatá y, por último, designó a Alejandro Restrepo como comisionado encargado del arreglo de los resguardos indígenas de Occidente<sup>36</sup>.

## **2.2. El antiguo resguardo de Cañasgordas y otras limitaciones para la construcción del camino de Occidente**

Lo que diferenciaba al antiguo resguardo indígena de Cañasgordas de los otros que existían en Antioquia es que mientras los otros resguardos fueron creados en 1616 por Francisco de Herrera Campuzano y en las primeras décadas del siglo XVIII, el de Cañasgordas se fundó en 1777, en el contexto de las Reformas Borbónicas. Durante ese periodo se empezó a promover una política que se extendió hasta finales del siglo XVIII y que buscaba desintegrar los resguardos con el fin de que las tierras que ocupaban quedaran libres para el comercio. Por lo tanto, mientras que en Cañasgordas apenas se consolidaba el resguardo, en otras partes de la provincia de Antioquia se liquidaban resguardos como el de El Peñol. Las políticas de desintegración no cambiaron con la Independencia debido a que las nuevas autoridades republicanas continuaron con su promoción a través de una ley promulgada en 1832. Ese mismo año José Martín Agudelo y Alejo Góez fueron designados como los encargados de liquidar el resguardo de Cañasgordas, a ellos les correspondía dividir la jurisdicción existente en: “doce porciones que debían ser de igual valor y de las cuales se destinaría una para los gastos de avalúo, mensura y repartición, otra para el mantenimiento de la escuela del distrito y las diez restantes para los ‘naturales’”<sup>37</sup>.

Este fue el inicio de un proceso colmado de conflictos, pugnas y disputas. La primera irregularidad quedó al descubierto en 1837 cuando Saturnino Zapata, jefe político del cantón de Antioquia, denunció que había alteraciones en los títulos asignados, los límites de ciertos lotes no eran claros porque se superponían los unos con los otros y el avalúo de las tierras no se había hecho de manera adecuada. Después de hacer algunas diligencias por medio de las cuales se intentó subsanar la situación, el reparto fue aprobado por el gobernador en 1840<sup>38</sup>. No obstante, el tema de los límites no se solucionó de forma satisfactoria y en los años siguientes aparecieron una gran cantidad de

---

<sup>36</sup> White, *Historia del camino nacional*, 4-5.

<sup>37</sup> Lina Marcela González Gómez, “Territorio, poblamiento y presencia indígena en el Occidente antioqueño durante el siglo XIX” (tesis de maestría en Ciencias Sociales-Estudios Regionales, Universidad de Antioquia, 1997), 81.

<sup>38</sup> González Gómez, “Territorio, poblamiento y presencia indígena”, 86-88.

problemas relacionados con las apropiaciones de terrenos, la venta de la tierra (un mismo lote era vendido varias veces por sus dueños), la falta de mortuorias entre los indígenas, lo que no dejaba claro qué parte del terreno le pertenecía a quién, entre otros aspectos.

De esta forma, como lo muestra Lina Marcela González en su tesis de maestría, debido a la gran cantidad de inconvenientes que existían con la titulación de la tierra y la misma resistencia que lograron interponer los indígenas ante las políticas que buscaban disolver su resguardo, esa zona se convirtió en un “dique de contención” que no permitió el avance de los colonos hacia el Occidente antioqueño<sup>39</sup>. Frente a este asunto Juan Henrique White anotaba en 1886:

La rémora principal para el progreso de esta sección del Departamento ha consistido en el hecho de que los Distritos de Buriticá, Cañasgordas, Giraldo, Frontino y Dabeiba, fueron creados dentro de Resguardos de indígenas, resguardos que fueron repartidos entre 1832 y 1840 de una manera muy deficiente y de aquí la poca seguridad en la propiedad en estos Municipios, la falta de lo cual es origen de desconfianza entre aquellos que desean colocar su capital sin temor de enredos en los títulos.<sup>40</sup>

Siguiendo estos mismos razonamientos, el gobernador Marceliano Vélez afirmaba en 1886, que para asegurar que la migración se estableciera de manera definitiva en el Occidente era indispensable definir legalmente la propiedad de los resguardos indígenas, “porque diversos procedimientos de libres y de aborígenes han enmarañado de tal modo los títulos traslaticios de dominio, que en vano se ocuparían los tribunales ordinarios en deslindar y garantizar la propiedad urbana y rural en Cañasgordas y en el Frontino”<sup>41</sup>. Por consiguiente, en 1887, a través del Decreto 848, el gobernador designó a Alejandro Restrepo como el comisionado encargado de arreglar los problemas que se venían dando alrededor del resguardo. Las labores se realizaron entre 1887 y 1888 y se pudo evidenciar la cantidad de confusiones que se habían creado debido a una serie de transacciones engañosas. A pesar de todo, Restrepo no logró completar el trabajo debido a que padecía una enfermedad que lo obligó a restringir su actividad a la hoya del río Sucio. De esta manera, solo se dejaron organizadas las titulaciones de cien mil de las 210.000 hectáreas que tenía

---

<sup>39</sup> González Gómez, “Territorio, poblamiento y presencia indígena”, 142.

<sup>40</sup> White, *Historia del camino nacional*, 10.

<sup>41</sup> Marceliano Vélez, “¡A Occidente!”, en *Compilación de leyes, decretos, resoluciones y demás documentos importantes relacionados con las 100.000 hectáreas que el departamento tiene en la región de Urabá publicados por orden de la Gobernación*, escrito por Juan Henrique White (Medellín: Imprenta Oficial, 1913), 71.

el resguardo y quedaron pendientes de arreglo otras 110.000 hectáreas ubicadas en el valle de Murri, tarea que finalmente terminaría el comisionado Carlos Villegas en la década de 1910<sup>42</sup>.

Para continuar con el tema de la construcción del camino de Occidente, en junio de 1886 el gobernador Marceliano Vélez contrató a Juan Henrique White, quien para ese momento trabajaba como superintendente de la *Frontino and Bolivia Gold Mines*, para que dirigiera las obras del camino. Siguiendo las recomendaciones que otros ciudadanos habían dado en la década de 1870 para la apertura de otros caminos, mediante el Decreto 415 de 1886, también en julio, la Gobernación creó la Junta Auxiliar del Camino de Occidente, la cual sesionaría en Frontino y estaría compuesta por Melitón Morales, Juan Bautista Londoño, Juan Antonio Vélez y Juan Henrique White como presidente<sup>43</sup>. Ellos se encargarían de administrar los dineros que llegaran para las obras y supervisarían que estas se realizaran de forma adecuada. El último paso fue el envío de la Compañía de Zapadores, comandada por el general Francisco Jaramillo<sup>44</sup>, pues serían los miembros de esta unidad militar los que se encargarían de la apertura de la vía y la construcción de los puentes que se necesitaran<sup>45</sup>.

Las obras iniciaron en julio de 1886 en el distrito de Frontino, en donde acondicionaron el camino a través de los ríos Frontino y Musinga para salir al río Verde, allí construyeron un puente que meses después se vendría abajo por las constantes lluvias y tendrían que reemplazarlo por una tarabita<sup>46</sup>. Continuaron hacia la Cerrazón, un enorme obstáculo geológico al occidente de Dabeiba en el cual el río Sucio se encajonaba abriendo grandes abismos y pendientes que durante mucho

---

<sup>42</sup> González Gómez, "Territorio, poblamiento y presencia indígena", 107-113. Julián Pérez Ríos, "Indígenas y colonos. Configuración del territorio en los resguardos del Occidente de Antioquia 1886-1920" (informe de investigación, Universidad de Antioquia, 2012), 86. White, *Historia del camino nacional*, 4. Gobernación del Departamento de Antioquia, "Decreto N.º 848 (de 3 de mayo de 1887) sobre arreglo definitivo de los resguardos indígenas de Frontino y Cañasgordas", *Repertorio Oficial*, 18 de junio de 1887, 893.

<sup>43</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, f. 226r.

<sup>44</sup> En el contexto anglosajón los zapadores eran los encargados durante los tiempos de guerra de abrir los caminos por los que después transitarían las unidades militares. Esta labor incluía la construcción de puentes y tarabitas sobre los ríos que no se pudieran vadear a pie. En Colombia los cuerpos de zapadores asumieron la responsabilidad de construir obras públicas, carreteras y caminos de herradura para el Ejército y el gobierno, por lo tanto, eran empleados tanto en contextos de guerra como de paz. Charles James, *An Universal Military Dictionary in English and French in which are explained the terms of the principal sciences that are necessary for the information of an officer* (Londres: Imprenta de T. Egerton, 1816), 781-782. Presidencia de la República de Colombia, "Decreto 407 de 1909 (abril 19) por el cual se organiza el Ejército de Cuerpos de Zapadores", *Diario Oficial*, 30 de abril de 1909, 1, [https://www.suin-juriscal.gov.co/clp/contenidos.dll/Decretos/1091430?fn=document-frame.htm\\$f=templates\\$3.0](https://www.suin-juriscal.gov.co/clp/contenidos.dll/Decretos/1091430?fn=document-frame.htm$f=templates$3.0)

<sup>45</sup> Múnera López, *El puente de Occidente*, 91.

<sup>46</sup> Juan Henrique White, "Informe del camino de Occidente", *Repertorio Oficial*, 18 de enero de 1887, 424.

tiempo fueron vistas por los viajeros y transeúntes que llegaban al lugar como el tramo más peligroso y escabroso del trayecto. Juan Henrique White había decidido que en este fragmento se rompiera la montaña con explosivos y se abriera la ruta por allí porque permitiría reducir el viaje de Dabeiba a Quiparadó de un día a dos horas, sin embargo, se trataba de una tarea difícil que Carlos Segismundo de Greiff había considerado casi que imposible hacia mediados del siglo XIX, por ello había decidido dirigir el camino que construyó hacia Murindó, evitando este paso<sup>47</sup>.

De acuerdo con un informe elaborado por White en diciembre de 1886. para esta época los hombres del general Jaramillo ya habían avanzado hasta Quiparadó y consiguieron dinamitar la Cerrazón, un logro que para el presidente de la Junta Auxiliar del Camino de Occidente era titánico y pondría a la Compañía de Zapadores en las páginas más brillantes de la historia de Antioquia, pues gracias a ellos el departamento estaba cada vez más cerca al mar, la tierra prometida que sacaría a los antioqueños del ahogo que los constreñía en sus montañas. White se refirió a este episodio en términos bíblicos y mesiánicos: “Mientras algunos patriotas han estado discutiendo á cual Pisgale de las montañas de Nebo deben subir como Moisés, para ver de lejos la tierra prometida, nosotros hemos pasado el Jordán, los cuarenta años de vacilaciones se han cumplido, y bajo el mando del nuevo Josué hemos dejado la vida del desierto. (En 1846 se agitó primero la apertura de esta vía)”<sup>48</sup>.

De esta forma, alrededor del camino de Occidente se reforzó un discurso que sostenía que esta sería la obra redentora de los antioqueños, aquella que permitiría que la gente nacida en el suelo del departamento dejara de buscar hogar en los suelos extraños del Cauca para adentrarse hacia las nuevas tierras que se abrían para ser colonizadas; como decía Juan Antonio Vélez, miembro de la Junta Auxiliar del Camino de Occidente, en 1887:

Lo que consideraban algunos una quimera (vencer la Cerrazón) ha sido un juego, si así puede decirse, para los valientes Zapadores y su digno Jefe General D. Francisco Jaramillo U. ¡Gloria para ellos y para nuestro digno Mandatario el Dr. Vélez! Está coronada su obra, y su nombre será inmortal, porque inmortal es el bien que ha hecho a nuestra querida Patria. Ya no tendrán nuestros paisanos que ir a buscar pan y fortuna a suelo extraño. Aquí se presenta un vasto y feracísimo campo para su genio activo y emprendedor. Toda ponderación sobre fertilidad y extensidad de esta comarca es mezquina, y por eso estoy muy contento con la

---

<sup>47</sup> Múnica López, *El puente de Occidente*, 91.

<sup>48</sup> Juan Henrique White, “Informe del camino de Occidente”, *Repertorio Oficial*, 18 de enero de 1887, 424.



venida de UU., porque sé que el Dr. Vélez va a quedar demasiado contento y satisfecho de su empresa, el acto más brillante de su administración.<sup>49</sup>

La Compañía de Zapadores estaba compuesta por cien integrantes que se encargaban de acondicionar la vía con la barra y la pala. Sin embargo, los responsables de tumbar y descuajar el camino era un grupo de veinte montañeros y siete mineros que precedían a la unidad militar<sup>50</sup>. La alimentación de este contingente se volvió un tema de suma importancia, White tuvo que pedir al gobierno que asumiera el costo que esto implicaba porque los precios de los abarrotes que se conseguían cerca de donde estaban trabajando habían subido de forma exorbitante. Se culpaba de esto a los particulares porque se creía que estaban aprovechando la situación para embolsillarse algunos pesos de sobra. Por ejemplo, el maíz se incrementó un 150%, el frijol 300%, el arroz 150%, la panela 80% y la sal 50%<sup>51</sup>. Otra dificultad que existía era el transporte de la carga porque no se podían conseguir fácilmente las bestias, sobre todo desde el paso de Antadó, donde se había instalado de forma provisional una tarabita, hasta Quiparadó<sup>52</sup>. Además, durante el invierno de 1886 la langosta estropeó los cultivos de Frontino, así que la Junta Auxiliar del Camino de Occidente se vio en la necesidad de traer los alimentos desde otras jurisdicciones. El frijol llegaba de Urrao, el arroz de San Jerónimo y el ganado, de Antioquia y Sopetrán<sup>53</sup>. Ante la poca cantidad de comida que les daban, los Zapadores se quejaban de estar pagando una condena, pues creían que los trataban peor que a los presidiarios<sup>54</sup>. Al final, el gobierno respondió de forma favorable a la solicitud de White y nombró a Juan Antonio Vélez, miembro de la Junta Auxiliar del Camino de Occidente, como proveedor oficial<sup>55</sup>.

Frente al tema de la salud, el general Jaramillo, jefe de la Compañía de Zapadores destacó varios aspectos. En primer lugar, afirmaba que por la región corrían aguas que tenían propiedades terapéuticas que le habían servido para tratar a los soldados que sufrían de reumatismo. En segunda instancia, reportó que había visto pocas serpientes venenosas y no había tratado mordidas, a pesar

---

<sup>49</sup> Juan Enrique White, “Informe sobre las reparaciones hechas en los caminos públicos de la provincia de Occidente en el corriente año”, *Repertorio Oficial*, 20 de julio de 1887, 958-959.

<sup>50</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, f. 104r-105r.

<sup>51</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, f. 109v-110r.

<sup>52</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, f. 139r.

<sup>53</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, f. 121r.

<sup>54</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, t. 2554, f. 125r.

<sup>55</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, f. 108r.

de la fama que tenían en la zona<sup>56</sup>. Por último, en el mes de febrero de 1887 envió un cuadro del movimiento del hospital en el cual reportó que de las 24 personas que sufrieron algún tipo de enfermedad, solo cinco padecieron malaria, situación que resultaba sorprendente para él, “[...] en una zona [Quiparadó] como la que ocupamos ahora cuya temperatura se eleva a 26°C y cuyo terreno es plano y pantanoso, condiciones que favorecen el desarrollo de ésta fatal infección”<sup>57</sup>. Destacaba que le parecía increíble que los soldados gozaran de tan buena salud, teniendo en cuenta que provenían de zonas en las que las temperaturas variaban entre los 14° y los 19° como Sonsón, Aguadas, Abejorral y Manizales, lo cual solía chocar con la temperatura de 26° del cañón del río Sucio. Además, sus condiciones de vida no eran las mejores, pues moraban en tambos provisionales construidos sobre terrenos pantanosos y húmedos recientemente abiertos, con una alimentación bastante mala<sup>58</sup>.

Las palabras de Jaramillo acerca de la fama que tenían las tierras que pasaban por Dabeiba para descender hacia el golfo de Urabá, como malsanas, muestran que durante todo el siglo XIX se creyó en la narrativa, de herencia colonial, de que las zonas calientes del país eran lugares de enfermedad en las que solamente podían vivir los negros y los indígenas. Como lo demostró Julio Arias Vanegas, las élites criollas colombianas reforzaron este discurso que diferenciaba racial y geográficamente a la nación para legitimar su posición como aquellos llamados a gobernar y encabezar las filas del Estado. Dentro de este discurso:

La diferencia entre las tres razas [negra, blanca e indígena] fue conjugada con una jerarquía espacial entre las tierras altas y las tierras bajas. [...] En esta jerarquía fueron conjugadas la idea de un poderoso influjo del clima, la diferenciación entre civilizados y bárbaros, que señalaba la autodeterminación de ciertos hombres, y la concepción cristiana sobre el acceso a la gracia divina. La utilización diferenciada de estas concepciones sustentó una jerarquía radical que tuvo lugar en una geografía nacional y principalmente vertical del cuerpo de la patria, una escala de valores atravesada por los pisos térmicos, es decir, una jerarquía climática [...].<sup>59</sup>

Durante mucho tiempo Juan Enrique White intentó combatir esta descripción, viendo con impotencia que los colombianos, y particularmente los antioqueños, no lograban dimensionar que la “salvación” estaba en las tierras de Occidente y las menospreciaban pensando que eran malsanas

---

<sup>56</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, f. 155v.

<sup>57</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, f. 155r.

<sup>58</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, f. 228r-v.

<sup>59</sup> Julio Arias Vanegas, *Nación y diferencia en el siglo XIX colombiano. Orden nacional, racialismo y taxonomías poblacionales* (Bogotá: Universidad de los Andes, 2007), 67.

y poco aptas para la raza blanca<sup>60</sup>. En 1907 se quejaba de esta situación y evidenciaba que lo mismo se creía del espacio por el que pasaba el canal de Panamá, sin embargo, un cuerpo médico:

[...] encargado de la higiene de la zona del Canal, [ha] demostrado como antes en Cuba, que las tierras son susceptibles de sanificar y de vivir en ellas la raza blanca dedicada a sus trabajos, sin exponerse a sufrir las enfermedades tenidas como inherentes al clima, se va perdiendo el miedo que la tradición y la ignorancia infundían, y pronto veremos las tierras cálidas, que han sido estimadas como el patrimonio de la raza negra, ocupadas por la raza blanca, para aprovechar mejor las riquezas naturales con que la Providencia dotó los trópicos para el bien de la humanidad entera y no de una raza especial.<sup>61</sup>

La narrativa sobre el clima y la enfermedad no fue la única dificultad a la que tuvo que enfrentarse el camino de Occidente. Para finales de 1886 White solicitaba al gobernador el nombramiento de un inspector para los caminos de Occidente (sugería a Francisco Mejía) que trabajara por lo menos durante los primeros tres meses de 1887 para que se asegurara de que se llevaran a cabo todas las labores pendientes, pues existían diversas oposiciones en Frontino y Cañasgordas a la construcción de la obra. Por ejemplo, el presidente de la Junta de Caminos de Frontino expresó que la vía hacia el Occidente sería la muerte del distrito porque llegarían personas foráneas a robar los negocios que tenían quienes ya se habían asentado allí. En Cañasgordas, por otra parte, se querían construir otros caminos diferentes<sup>62</sup>. El despacho de Hacienda, en cabeza de Guillem Restrepo, respondió a White que no se podía crear un empleo como el que pedía porque el gobernador no tenía estas facultades así que sería necesario que las Juntas de Caminos de los municipios contrataran superintendentes que estuvieran pendientes de las obras<sup>63</sup>.

Las oposiciones al camino de Occidente no solo se despertaron a nivel local, como se dejó anotado en el párrafo anterior, sino que también fueron manifestadas por varios detractores que vivían en Medellín. Se creía que tan pronto como fuera terminado el camino sería abandonado<sup>64</sup>. Una muestra de las consecuencias que podrían tener estas opiniones fue que ante el anuncio que le dio Marceliano Vélez de que tal vez renunciaría antes de terminar su periodo como gobernador, White le escribió que tenía miedo de que los proyectos que se habían emprendido en términos de

<sup>60</sup> Juan Henrique White, “Oficio en el cual se pide una licencia y resolución”, *Repertorio Oficial*, 16 de noviembre de 1887, 1236.

<sup>61</sup> Juan Henrique White, “Las regiones del León y del golfo de Urabá”, en *Compilación de leyes*, 40.

<sup>62</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, f. 100r-101r.

<sup>63</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2549, f. 101v.

<sup>64</sup> Juan A. Vélez, “Informe del Director de los trabajos del Camino de Occidente”, *Repertorio Oficial*, 23 de marzo de 1889, 2412. Juan Henrique White fue el primer encargado de los trabajos en el camino de Occidente, después fue reemplazado por Juan A. Vélez.

colonización, apertura del camino de Occidente y arreglo de los resguardos se vieran truncados y paralizados: “No escucha la gente de Antioquia y están opuestos al camino: ni los de aquí los cuales están interesados para que el gobierno abra camino a sus terrenos y no entienden la idea de abrir caminos y tierras para otra gente y no gustan la idea de otra gente servir y adelantar dejando a ellos estacionarios”<sup>65</sup>. Al final, Vélez desistió de su renuncia<sup>66</sup>.

En agosto de 1887 después de trece meses de trabajo se ordenó el traslado de la Compañía de Zapadores a Bogotá, pero durante el tiempo que estuvo trabajando con sus hombres “aislados en tierras inhabitadas en el Chocó” logró avanzar hasta el río Tasidó. White se mostraba optimista porque creía que el trayecto más difícil y penoso, dentro del cual estaba la Cerrazón, ya había sido superado, y lo que faltaba hasta el puerto de Mutatá eran terrenos más llanos, con piso bueno y montes favorables, así que se podía manejar fácilmente con los peones que quedaban para las obras, quienes estarían a cargo de Juan Antonio Vélez<sup>67</sup>. La construcción quedó terminada hasta el puerto de Mutatá a finales de 1887 y Marceliano Vélez decidió ir a recorrer por sí mismo los proyectos que había puesto en marcha. El gobernador salió de la capital del departamento el 2 de septiembre de 1887 en compañía del secretario de Hacienda Guillermo Restrepo, el secretario de Gobierno Abraham García y el ingeniero encargado de construir el puente de Occidente José María Villa. Su objetivo era emprender una visita hacia el camino de Occidente que duraría 21 días. Estuvo en diferentes poblaciones: San Jerónimo, Sopetrán, la ciudad de Antioquia, Frontino, Cañasgordas y los apenas nacientes Dabeiba y Pavarandocito. El secretario de Hacienda Guillermo Restrepo fue quien redactó el informe de la visita, en él dejaba constancia de las transformaciones que se estaban viviendo en el Occidente y afirmaba que venía un gran porvenir para la zona porque después de haber arreglado la propiedad de los terrenos en los que estaba ubicado el resguardo indígena en Cañasgordas y Frontino, “establecido en ellos el imperio del orden y de la seguridad, y abiertas aquellas regiones al comercio y a la industria ¿qué puede detener al laborioso antioqueño para enseñorearse de ellas y explotarlas, para levantar nuevas ciudades, para dirigirse con los

---

<sup>65</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, f. 141r.

<sup>66</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, f. 142r.

<sup>67</sup> Juan Enrique White, “Oficio en el cual se pide una licencia y resolución”, *Repertorio Oficial*, 16 de noviembre de 1887, 1236-1237.

productos de su industria hasta el vecino mar Atlántico, y por él a los grandes mercados del mundo rico y civilizado?”<sup>68</sup>.

Lo único que faltaba era esperar el influjo de migrantes que con el mismo vigor que habían poblado el sur del departamento de forma reciente, llegarían a descuajar los montes y selvas vírgenes que rodeaban la hoya del río Sucio para ponerlas al servicio de la civilización:

Y no es aventurado prever que la inmigración del interior del Departamento y la que se dirigirá del exterior, concluida la magna Empresa del Canal de Panamá, se den pronto la mano en esas regiones, las crucen de caminos y de canales, exploten sus fabulosas riquezas en provecho del comercio del mundo y de la civilización, y hagan surgir ciudades importantes hasta en los esteros hoy solitarios y silenciosos del mar de las Antillas.<sup>69</sup>

No obstante, el abismo que se extendería entre las grandes proyecciones que se tenían y la realidad sería gigante. Como se verá en el siguiente apartado de este capítulo, después de la euforia inicial por la finalización de la obra serían pocos los colonos que llegarían a ocupar, poblar y legalizar sus títulos de propiedad en la zona. De acuerdo con los informes elaborados por Juan Henrique White; Alonso Robledo, prefecto de Occidente; Guillermo Restrepo, jefe municipal de Dabeiba; Juan Antonio Vélez, director de los trabajos del camino de Occidente y Francisco Martínez, prefecto de Occidente, durante los primeros años después de la finalización de las obras, al camino se le hicieron varios mantenimientos, especialmente después de las épocas de invierno en las que el suelo se volvía un barrizal y las crecientes se llevaban los puentes<sup>70</sup>. Sin embargo, la colonización fue lenta y para 1891 apenas había once colonos establecidos con el auxilio del gobierno<sup>71</sup>, así que White llegó a afirmar que le parecía absurdo invertir dinero para mantener el

---

<sup>68</sup> Guillermo Restrepo, “Relación de la visita oficial al camino en construcción, denominado de Occidente”, *Repertorio Oficial*, 2 de noviembre de 1887, 1205.

<sup>69</sup> Guillermo Restrepo, “Relación de la visita oficial al camino en construcción, denominado de Occidente”, *Repertorio Oficial*, 2 de noviembre de 1887, 1206.

<sup>70</sup> Alonso Robledo V., “Informe del Sr. Alonso Robledo V., sobre el estado del camino de Occidente”, *Repertorio Oficial*, 19 de septiembre de 1888, 1655. Juan Henrique White, “Informe del Presidente de la Junta de Caminos de Occidente”, *Repertorio Oficial*, 25 de septiembre de 1888, 1872. Guillermo Restrepo I., “Oficio del Presidente de la Junta auxiliar del camino de Occidente al cual acompaña un informe del Jefe Municipal de Dabeiba”, *Repertorio Oficial*, 6 de octubre de 1888, 1895-1896. Juan A. Vélez, “Informe del Director de los trabajos del Camino de Occidente”, *Repertorio Oficial*, 23 de marzo de 1889, 2412. Juan Henrique White, “Informe del Presidente de la Junta auxiliar del Camino de Occidente”, *Repertorio Oficial*, 17 de abril de 1889, 4698-4699. Francisco de P. Martínez, “Informe del Prefecto de la Provincia de Occidente, sobre caminos”, *Repertorio Oficial*, 12 de noviembre de 1887, 7495.

<sup>71</sup> Juan Henrique White, “Informe del Presidente de la Junta Auxiliar del Camino de Occidente”, *Repertorio Histórico*, 18 de noviembre de 1891, 6149. Juan Henrique White, “Informe del Presidente de la Junta Auxiliar del Camino de Occidente, relativo a este y los colonos”, *Repertorio Oficial*, 26 de junio de 1893, 8327-8329. Estos colonos eran:

camino en muy buen estado sabiendo que era poco frecuentado por los transeúntes, aunque, la experiencia había demostrado que cuando se necesitara organizar el camino la suma que se debería gastar sería reducida<sup>72</sup>.

En 1895 se terminó la construcción del puente de Occidente, ubicado sobre el río Cauca cerca de Antioquia, después de ocho largos años de trabajo iniciados a través de un contrato firmado entre el gobernador Marceliano Vélez y el ingeniero José María Villa. Este puente había sido pensado “como un eslabón necesario en el proyecto de comunicación del territorio antioqueño con el mar Caribe”<sup>73</sup>. Sin embargo, y como lo predijeron sus críticos en la década de 1880, pocas de las mulas y viajeros que cruzarían el puente se dirigirían más allá de Dabeiba porque el camino de Occidente empezó a ser abandonado por sus colonos al ver que la atención de los gobernantes se volcaba sobre otras zonas del departamento.

### 2.3. Los procesos de poblamiento y colonización

Como se evidenció en la sección anterior el camino de Occidente hizo parte de un conjunto de iniciativas que se plantearon desde tiempos coloniales para conectar a Antioquia con el vecino territorio chocoano y el mar Caribe. Varios de estos intentos no prosperaron porque a pesar de que se abrían las rutas no se les hacía un mantenimiento periódico por la falta de tránsito, como ocurrió con una vía que se estableció entre Dabeiba y Murindó en 1848<sup>74</sup>. Ya lo advertía Carlos Segismundo de Greiff en la década de 1860, los caminos que condujeran del interior de Antioquia hacia las fronteras debían estar rodeados de baldíos que después se pudieran entregar a los colonos que se encargaran del mantenimiento y despeje<sup>75</sup>. Siguiendo esta lógica, en 1886 el gobernador Marceliano Vélez logró que la nación le cediera al departamento de Antioquia cien mil hectáreas de tierras baldías para fomentar el mantenimiento del camino de Occidente y la colonización de

---

Eugenio Borja, Severiano Chavarría, Hipólito Borja, Juan de la Cruz Borja, Concepción Zapata, Ventura Álvarez, José Manuel Toro, Santiago Guisao, Ignacio Sepúlveda, José María Correa y Mamerto Lozano.

<sup>72</sup> Juan Henrique White, “Informe del Presidente de la Junta Auxiliar del Camino de Occidente, relativo a este y los colonos”, *Repertorio Oficial*, 26 de junio de 1893, 8327-8329. Estos colonos eran: Eugenio Borja, Severiano Chavarría, Hipólito Borja, Juan de la Cruz Borja, Concepción Zapata, Ventura Álvarez, José Manuel Toro, Santiago Guisao, Ignacio Sepúlveda, José María Correa y Mamerto Lozano.

<sup>73</sup> Múnera López, *El puente de Occidente*, 24.

<sup>74</sup> Juan Henrique White, “Observaciones sobre los distritos de Cañasgordas y Frontino. Parte 1ª, caminos”, en AHA, *Gobernación de Antioquia, Baldíos*, t. 2554, f. 48r.

<sup>75</sup> De Greiff, “Sobre la distribución”, 224.

sus entornos. La cesión se hizo a través de la Ley 40 de ese año y se dictaminó que el globo de terrenos debía quedar ubicado en los distritos de Frontino y Cañasgordas hacia la orilla oriental del río Atrato dentro de los límites del departamento<sup>76</sup>. Como se verá más adelante, aunque la cesión se hizo en 1886, los límites del globo de tierras que abarcaría las cien mil hectáreas se vendrían a establecer con claridad en 1893.

En principio el Consejo Nacional Legislativo le encargó varias tareas al gobernador: debía cerciorarse de que en efecto la fracción que se estaba entregando tuviera calidad de baldía, se responsabilizaría de la mensura y cuidaría que las adjudicaciones que se hicieran siguieran las disposiciones legales y ejecutivas. A la Asamblea Departamental de Antioquia le correspondería hacer la distribución “en los términos que estime más prudente y benéfico para el desarrollo de la industria, el progreso y la civilización” y procurando que un gran número de personas se vieran favorecidas con la medida, estableciendo como límite de asignación de tierras, un máximo de cinco mil hectáreas por adjudicación. Por último, se dictaminó, de acuerdo con los nuevos preceptos centralistas de la nación, que sería el gobierno ejecutivo quien se encargaría de decretar la adjudicación definitiva de los lotes que la Asamblea Departamental repartiera<sup>77</sup>.

La asignación de estas tierras baldías fue recibida con gran entusiasmo por Juan Enrique White, quien le manifestó al gobernador que esta zona podría llegar a convertirse en la más importante de la república una vez se terminara el camino de Occidente<sup>78</sup> y se arreglara la propiedad de los resguardos porque tenía ríos navegables y era la ruta más directa para llegar a Colón. Afirmaba que la región tenía un “brillante porvenir”<sup>79</sup> que solo podría conseguirse si se fomentaba la migración de antioqueños: “Ojalá que pronto veamos pasar por nuestra capital con el hacha al hombro y el ajuar a la espalda, las caravanas que de diversas partes de nuestro territorio emprenden

---

<sup>76</sup> Consejo Nacional Legislativo, “Ley 40 de 1886 (octubre 29) que hace una sesión”, *Diario Oficial*, 29 de octubre de 1886, 1, [www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1595960](http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1595960)

<sup>77</sup> Consejo Nacional Legislativo, “Ley 40 de 1886 (octubre 29) que hace una sesión”, *Diario Oficial*, 29 de octubre de 1886, 1, [www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1595960](http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1595960)

<sup>78</sup> Juan Enrique White le manifiesta esto al gobernador de Antioquia a través de un informe fechado el 22 de febrero de 1887. Para ese momento el camino de Occidente no se había terminado, la obra llegó a su fin al cierre de ese mismo año. En AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, f. 275r.

<sup>79</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, f. 275r.

viaje a otros extraños en busca de terrenos más fecundos que brinden con mejores rendimientos que los del interior a nuestros valientes colonizadores”<sup>80</sup>.

Pronto algunos funcionarios de diferentes niveles y dependencias empezaron a manifestarse sobre la forma en la que deberían ser administrados los terrenos. Por ejemplo, en 1887 el proveedor de alimentos del camino de Occidente y también miembro de la Junta Auxiliar de Colonización de Occidente, Juan Antonio Vélez, le manifestó al gobernador que era necesario que se empezara a reglamentar la ocupación de los terrenos baldíos si querían que la obra que se estaba haciendo tuviera el efecto prometedor que se proyectaba<sup>81</sup>. En la reunión de abril de 1887 de la Junta Auxiliar, los miembros de ésta incitaron al gobernador para que prontamente se fundaran dos poblaciones sobre el camino de Occidente para fomentar su colonización. Además, solicitaban que cuando se reglamentaran las adjudicaciones no se permitiera que una persona o familia tuviera menos de cien hectáreas y más de mil porque la idea principal era poblar el territorio<sup>82</sup>. Por último, el jefe de la Compañía de Zapadores, el general Jaramillo, creía que en tierra tan fecunda no se deberían hacer adjudicaciones grandes, cien hectáreas eran suficientes por adjudicación. Igualmente, sostenía que los asentamientos urbanos planeados podían fundarse entre los ríos Tasidó y Bedó, por el llano que se extendía entre ambos ríos, o se podía tomar en consideración otro llano ubicado entre Chichiridó y Vallesí<sup>83</sup>.

Frente a las sugerencias de establecer dos pueblos, en 1887 se erigieron, a través de los decretos 1018 y 1020 de la Gobernación de Antioquia, los distritos de Pavarandocito y Dabeiba. El primero ubicado cerca de los límites occidentales del departamento de Antioquia con el Cauca, una zona que durante más de un siglo había sido disputada con dicha región para salir al mar. El segundo estaba ubicado al occidente de Frontino antes de llegar a la Cerrazón<sup>84</sup>. Por otro lado, debido a que

---

<sup>80</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, f. 288r

<sup>81</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, f. 225r

<sup>82</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, f. 229v

<sup>83</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, f. 211r

<sup>84</sup> Gobernación del Departamento de Antioquia, “Decreto N.º1018 (de 28 de septiembre de 1887) sobre la creación de un nuevo Distrito con el nombre de Pavarandocito”, *Repertorio Oficial*, 8 de octubre de 1887, 1146-1147. Gobernación del Departamento de Antioquia, “Decreto N.º1020 (de 30 de septiembre de 1887) por el cual se restablece el distrito de Dabeiba”, *Repertorio Oficial*, 8 de octubre de 1887, 1148-1149. Se debe anotar que Dabeiba fue elevado a la categoría de distrito parroquial en 1850, pero en 1854 los territorios de los antiguos distritos de Frontino, Cañasgordas y Dabeiba se integran en el distrito de Cañasgordas. Por lo tanto, tocará esperar hasta 1887 para que Dabeiba sea reestablecido como distrito. Elejalde Arbeláez, *A la sombra del plateado*, 109-110.



las asambleas departamentales aún no habían empezado a sesionar, el gobernador dictó a través del Decreto 1019 de 1887 las primeras disposiciones para adjudicar las tierras cercanas al camino de Occidente<sup>85</sup>.

Entre los dictámenes se estableció que para adquirir la titulación de un lote era necesario que el colono pusiera casa de habitación y la mantuviera por cuatro años, debía cultivar, despejar la parte del camino que le correspondiera a su lote y, en caso de que la ruta variara por algún motivo, debía entregar la faja del terreno que se solicitara. Los lotes tenían que medir por lo menos 200 hectáreas y si después de que se entregaran las escrituras el propietario abandonaba su tierra durante un periodo de diez años, esta volvería a incorporarse a los baldíos departamentales. De igual manera, una vez se ocupara una de las franjas de terreno, el colono debía dar aviso inmediato a la Secretaría de Hacienda por conducto de los alcaldes municipales<sup>86</sup>.

En noviembre de 1888 el gobernador emitió el Decreto 328 a través del cual le solicitaba al Congreso la modificación del artículo 4 de la Ley 40 de 1886 que había establecido que la adjudicación definitiva de los baldíos de Occidente las haría el gobierno central, pues creía que este paso no haría más que ralentizar el proceso de colonización<sup>87</sup>. Al final la respuesta desde Bogotá fue favorable y en 1890 se emitió la Ley 22. Esta determinó que las adjudicaciones se harían a nivel departamental, por conducto de la Asamblea y de acuerdo con las normas que la

---

<sup>85</sup> En el contexto de la Regeneración y de un nuevo orden constitucional, el aparato administrativo del país sufrió grandes cambios, entre ellos la promulgación de una nueva Constitución Política, la de 1886, que contemplaba que la soberanía residía en la nación, lo cual marcó una política que apuntaba a una centralización radical del poder público. También se apuntó al “[...] fortalecimiento de los poderes del ejecutivo, el apoyo de la Iglesia católica y la utilización de la religión como fuerza educativa y de control social”. Jorge Orlando Melo, “La Constitución de 1886”, en *Nueva Historia de Colombia. Tomo I. Historia política, 1886-1946*, dir. Álvaro Tirado Mejía (Bogotá: Planeta Colombiana Editorial, 1989), 48. En consonancia con la centralización del país, la Asamblea del Estado Soberano de Antioquia, convertido ahora en departamento, fue reemplazada por una Asamblea Departamental que entraría a sesionar el 1 de febrero de 1888, mientras esto ocurría serían los gobernadores los que asumirían las funciones de dicho órgano administrativo. Consejo Nacional Legislativo, “Ley 14 de 1887 (febrero 3) que contiene disposiciones mayormente transitorias sobre administración departamental y municipal”, *Diario Oficial*, 10 de febrero de 1887, 1, <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1570881>

<sup>86</sup> Gobernación del Departamento de Antioquia, “Decreto no. 1019 (de 28 de septiembre de 1887) sobre distribución provisional de terrenos de propiedad del Departamento entre cultivadores”, en *Compilación de las disposiciones legales y demás documentos importantes referentes a las cien mil hectáreas de terreno cedidas por la Nación al departamento de Antioquia por la Ley 40 de 1886*, compilada por Jesús M. Marulanda (Medellín: Imprenta Oficial, 1920), 46-50.

<sup>87</sup> Gobernación de Antioquia, “Decreto no. 328 (de 24 de noviembre de 1888) por el cual se adicionan y reforman algunas de las disposiciones del Decreto número 1019 de 28 de septiembre de 1887, sobre distribución provisional de terrenos de propiedad del Departamento entre cultivadores”, en *Compilación de las disposiciones legales*, 50-52.

misma dispusiera, sin necesidad de que el gobierno central interviniera<sup>88</sup>. Este episodio demuestra la forma en la que desde Medellín se buscó consolidar el proyecto de colonización del Occidente como una empresa dirigida completamente desde lo regional y en el que el poder antioqueño se aseguró de que las autoridades nacionales no pudieran intervenir.

Poco después de la publicación del decreto anteriormente mencionado, a Juan Enrique White se le ordenó la elaboración de un plano del camino de Occidente en el que señalara los lotes que habían sido ocupados hasta el momento. Este material cartográfico está perdido, para efectos de esta investigación, se buscó en el AHA y en el AGN, pero no se encontró en ninguno de ellos, sin embargo, hoy se conserva un informe de 1888 en el que White daba cuenta de lo que contenía el plano. Afirmaba que de las cien mil hectáreas que entregó la nación más o menos diez mil quedaban alrededor del camino, de estas se habían ocupado hasta el momento 35 de los lotes que estaban marcados en el mapa, ubicados todos en las zonas más fértiles de la hoya del río Sucio<sup>89</sup>. El alcalde de Dabeiba, José J. Giraldo, informó el 11 de abril de 1889 que para ese momento 24 de los lotes delimitados por White estaban ocupados<sup>90</sup>. Al cruzar la información de Giraldo con la de White se deduce que once lotes fueron desocupados en el lapso de un año, pues se pasó de 35 lotes ocupados en 1888, a 24 en 1889. Más adelante se hablará con detalle de las personas que solicitaron adjudicaciones de baldíos.

Con el fin de fomentar la colonización, en 1890 la Gobernación emitió el Decreto 188 a través del cual se establecían los siguientes auxilios para los colonos que lo solicitaran: de veinte a cincuenta pesos para transportar a la familia, herramientas de agricultura por un valor no mayor a 25 pesos, un estipendio mensual entre ocho y quince pesos durante los primeros seis meses, un estipendio de cinco a seis pesos mensuales en el segundo semestre, un estipendio de tres a seis pesos mensuales en el tercer semestre, si en el primer año el colono había logrado mantener en buen estado dos cuadras de pasto artificial o tres de grama natural se le daría ganado de cría por

---

<sup>88</sup> Congreso de Colombia, “Ley 22 de 1890 (octubre 23) por la cual se deroga el artículo 4º de la Ley 40 de 1886 (29 de octubre) que hace una cesión”, *Diario Oficial*, 23 de octubre de 1890, 1, [www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1578436#ver\\_1578439\\_1/](http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1578436#ver_1578439_1/)

<sup>89</sup> Juan Enrique White, “Oficio del Sr. Juan Enrique White, relativo al camino de Occidente”, *Repertorio Oficial*, 3 de febrero de 1888, 1404-1405. Según el alcalde de Dabeiba, José J. Giraldo, White había delineado los linderos de 47 lotes dentro del plano que envió a la Gobernación. José J. Giraldo, “Informe del Alcalde municipal de Dabeiba”, *Repertorio Oficial*, 18 de mayo de 1889, 2342-2344.

<sup>90</sup> José J. Giraldo, “Informe del Alcalde municipal de Dabeiba”, *Repertorio Oficial*, 18 de mayo de 1889, 2342-2344.

cincuenta pesos y si en los primeros 18 meses se montaba una plantación de cacao con más de cien árboles se entregarían diez centavos por cada palo hasta llegar a cincuenta pesos. Fueron pocos los colonos a los que se les asignaron estos auxilios (ver Tabla 1 en Anexos),<sup>91</sup> pero es difícil saber si realmente les entregaron el dinero porque en el archivo no existen recibos o informes que lo demuestren. Los solicitantes fueron pocos porque el procedimiento para obtener los auxilios era engorroso, debían presentar ante la Secretaría de Hacienda un certificado refrendado por el alcalde del lugar de origen en el que especificara la edad (mayor de 18 y menor de 55), el estado civil, si tenían familia, la cantidad de miembros de esta, qué capacidad tenían para trabajar y su conducta moral. De igual manera, se tenía que contar con dos fiadores de responsabilidad que respondieran por el dinero en caso de que se incumplieran los acuerdos<sup>92</sup>.

Sin tener en cuenta estas barreras, White se quejaba en un artículo publicado en el Repertorio Oficial en 1889, de la indiferencia que existía entre la gente para aprovechar los auxilios que ofrecía la Gobernación por temor a que el clima fuera mortífero y las tierras de cultivo malas. Anotaba que hasta el momento eran pocos los colonos que satisfacían los requisitos para recibir la fianza, pues no cumplían con sus obligaciones de mantener su pedazo del camino despejado, construir casa de habitación y tumbar monte para cultivar la tierra. Hacía cálculos de que, si un colono en realidad se aplicaba a la tarea de sacar adelante su terreno a través de los auxilios que se le brindaban, después de 18 meses podría llegar a recibir 324 pesos: “No creo que haya habido una oferta semejante en el país, y sin embargo la gente se muestra indiferente y prefieren vivir en terrenos ajenos, aun pagando arrendamiento sin ningunas aspiraciones y trabajando para otros mediante un jornal de menos valor que lo que ofrece el Gobierno regalado”. Tal vez lo mejor sería apostarle a que los capitalistas y empresarios formaran grandes plantaciones, siempre y cuando garantizaran el trabajo de la tierra<sup>93</sup>.

En 1891 el secretario de Hacienda Rafael Giraldo y Viana firmó con Rafael Bravo, representante de Juan Henrique White, un contrato por medio del cual este último se comprometía a medir y

---

<sup>91</sup> Por no haber encontrado las solicitudes en los archivos correspondientes, no se sabe con exactitud cuántos colonos pidieron los auxilios del gobierno.

<sup>92</sup> Gobernación de Antioquia, “Decreto no. 188 (de 29 de octubre de 1890) 1890 sobre colonización de las tierras baldías cedidas al Departamento por la ley 40 de 1888”, *Repertorio Oficial*, 3 de noviembre de 1890, 3823-3824.

<sup>93</sup> Juan Henrique White, “Informe del Presidente de la Junta Auxiliar del Camino de Occidente”, *Repertorio Oficial*, 28 de agosto de 1889, 5606.

demarcar los linderos, dentro de los límites del departamento de Antioquia, de las cien mil hectáreas cedidas por la nación. En el plano debía señalar las minas de aluvión que ya se habían adjudicado para salvar el derecho de los dueños de estas, de acuerdo con el artículo 1° de la Ley 75 de 1887 que dictaminaba que había derecho preferente para los denunciante de minas de filón en terrenos baldíos para obtener hasta quinientas hectáreas de terreno continuo y adyacente<sup>94</sup>. Esta Ley se convirtió en un vacío que permitió que muchas personas se adueñaran de grandes extensiones de tierras que de otro modo habría sido difícil de conseguir, pues los trámites de denuncia de minas eran más sencillos que los de solicitud de baldíos: no se necesitaban testigos que declararan que se tenían cultivos, mejoras y casa de habitación; no era necesario hacer todo el papeleo que exigían las solicitudes de baldíos y no existía un límite de minas que se pudieran denunciar.

De lo anterior se deben señalar dos aspectos, uno relacionado con la medición y otro con las minas. Primero, después de un año en el que trabajó con Eliseo Mejía y Rafael Bravo en compañía de un contingente de peones, White señaló que los límites del globo de tierras serían los siguientes (ver Figura 4):

Del alto de *El Tambo*, cabeceras del río *Chuscal*, afluente del río *Tuguridó*; de aquí por la cordillera al alto de *Chaquenodá*, cabeceras del río del mismo nombre; de aquí por la cordillera hasta donde arranca el filo que divide aguas del río *Jenganaturadó* de los ríos *Julio* y *Ura*, hasta la confluencia del río *Jenganaturadó* en el río *Amparadó*; de aquí línea recta al alto de *Buenavista* en la cordillera límite del Departamento; de aquí por el límite dicho, que es la cordillera divisoria entre aguas de los ríos *Amparadó* y *Sucio*, de las cabeceras del río *Pavarandogrande*; este río abajo hasta la boca de la quebrada *Chontadural* que afluye por la banda derecha; de aquí en línea recta con dirección Norte cuarenta y tres grados cuarenta y cinco minutos al Este (N. 43° 45'E.) al río *Oquendó*, donde desemboca la quebrada *Oquendito*; este río abajo hasta el *Riosucio*; de aquí cruzando y siguiendo a la cordillera que divide las aguas del *Riosucio* de las de *Ampuramiandó*, con dirección Norte, sesenta y ocho grados cincuenta y cinco minutos cincuenta segundos al Este (N. 68° 55' 50" E.), distancia diez mil doscientos cuarenta (10,240) metros de la boca de *Oquendó*; de aquí por la cordillera arriba que divide las aguas que van a los ríos *León* y *Sinú* de la que vierten a *Riosucio*, hasta el alto de *Quiparadó*; de aquí por el filo que va a dar al *Botón del Diablo* en la Cerrazón de *Riosucio*; cruzando este río y subiendo por el filo al alto *Picapica*; de aquí siguiendo la cordillera que divide las aguas del río *Tuguridó* de las de los ríos *Guaduas* y *Verde*, hasta el alto del *Tambo*, punto de partida [...].<sup>95</sup>

---

<sup>94</sup> Consejo Nacional Legislativo, “Ley 75 de 1887 (16 de mayo) por la cual se concede un derecho preferente á los dueños de minas situadas en terrenos baldíos”, *Repertorio Oficial*, 1 de junio de 1887, 915. Secretaría de Hacienda, “Contrato celebrado con el Sr. Juan E. White para la mensura de cien mil hectáreas de tierras baldías, en la Provincia de Occidente”, *Repertorio Oficial*, 20 de marzo de 1889, 4535. White debía presentar dos ejemplares de este mapa, uno para la Gobernación de Antioquia y otro para el Ministerio de Hacienda, a pesar de que se buscó en el AGN y el AHA no se encontró ninguno de los dos.

<sup>95</sup> White, *Compilación de leyes*, 28.

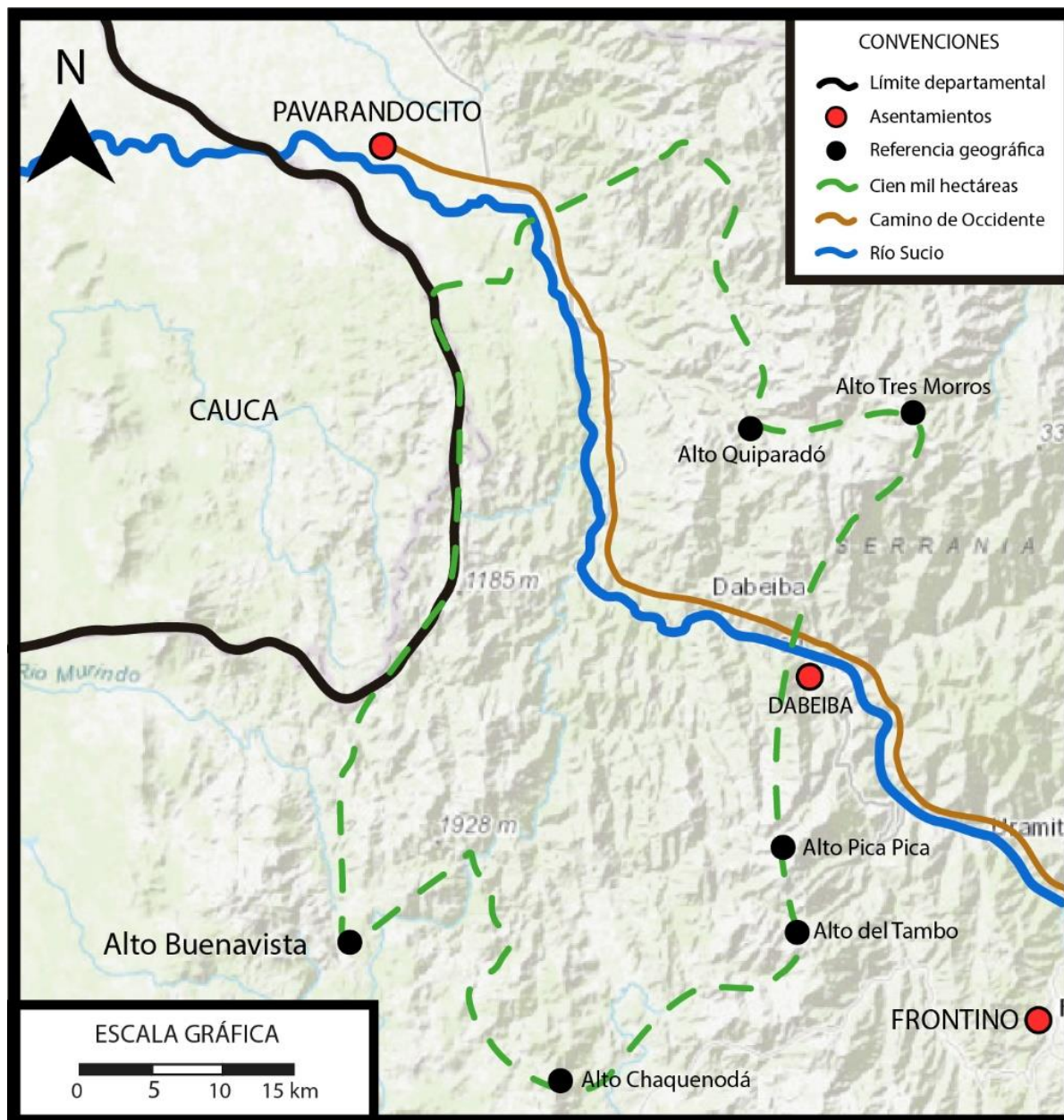
Estos terrenos baldíos se encontraban ubicados en las jurisdicciones de Pavarandocito (hoy Mutatá) y Dabeiba; el primero se localiza en la actualidad en la subregión de Urabá y el segundo en el Occidente antioqueño. Se trata, por lo tanto, de una zona bisagra entre la cordillera Occidental y las llanuras de Urabá, flanqueada hacia el oeste por el río Atrato y hacia el este por la serranía de Abibe. La medición sirvió para que poco tiempo después se hiciera la diligencia de la titulación de los baldíos en nombre de la Gobernación de Antioquia, la cual quedó registrada en la escritura número 1666 de la Notaría Segunda de Medellín del 23 de agosto de 1893<sup>96</sup>.

Frente al segundo tema, el de las minas, después de que salió la ya mencionada Ley 75 de 1887 se hicieron 19 denuncias de minas dentro del área que en 1892 sería demarcada para las cien mil hectáreas. No se sabe si estas minas se adjudicaron. En la Figura 5 se señalan los lugares en donde estaban las denuncias y en la Figura 6 se ubicaron nueve de los once lugares donde hubo denuncias, los otros dos no se sabe dónde quedaban por falta de información o certeza.

---

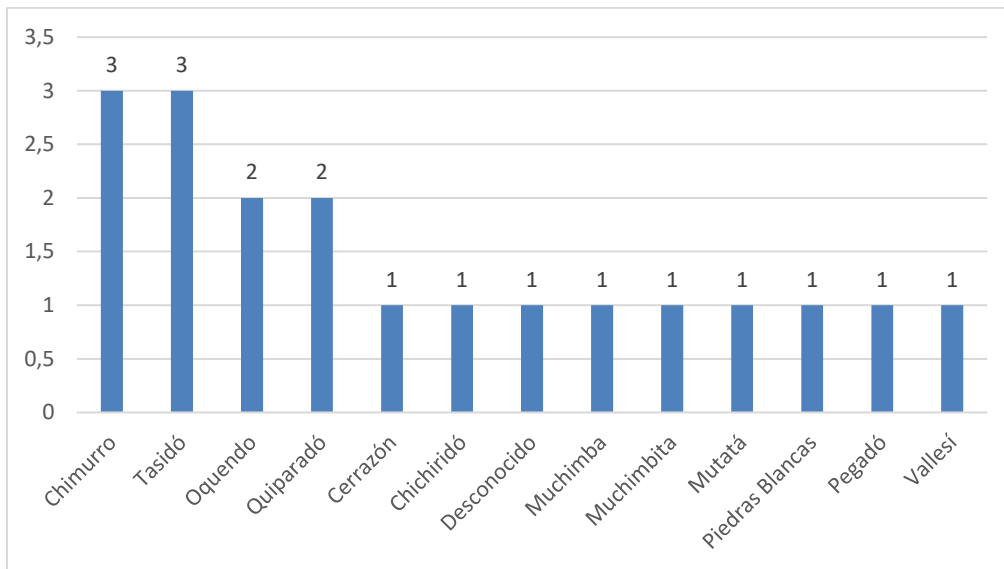
<sup>96</sup> “Escritura Número 1666” (Medellín, 1893), en AHA, Fondo Notarial, Notaría Segunda, t. 001609, f. 1141r-1172v.

**Figura 4.** Cien mil hectáreas de tierras baldías cedidas por la nación en 1886 al departamento de Antioquia para la colonización de Urabá.



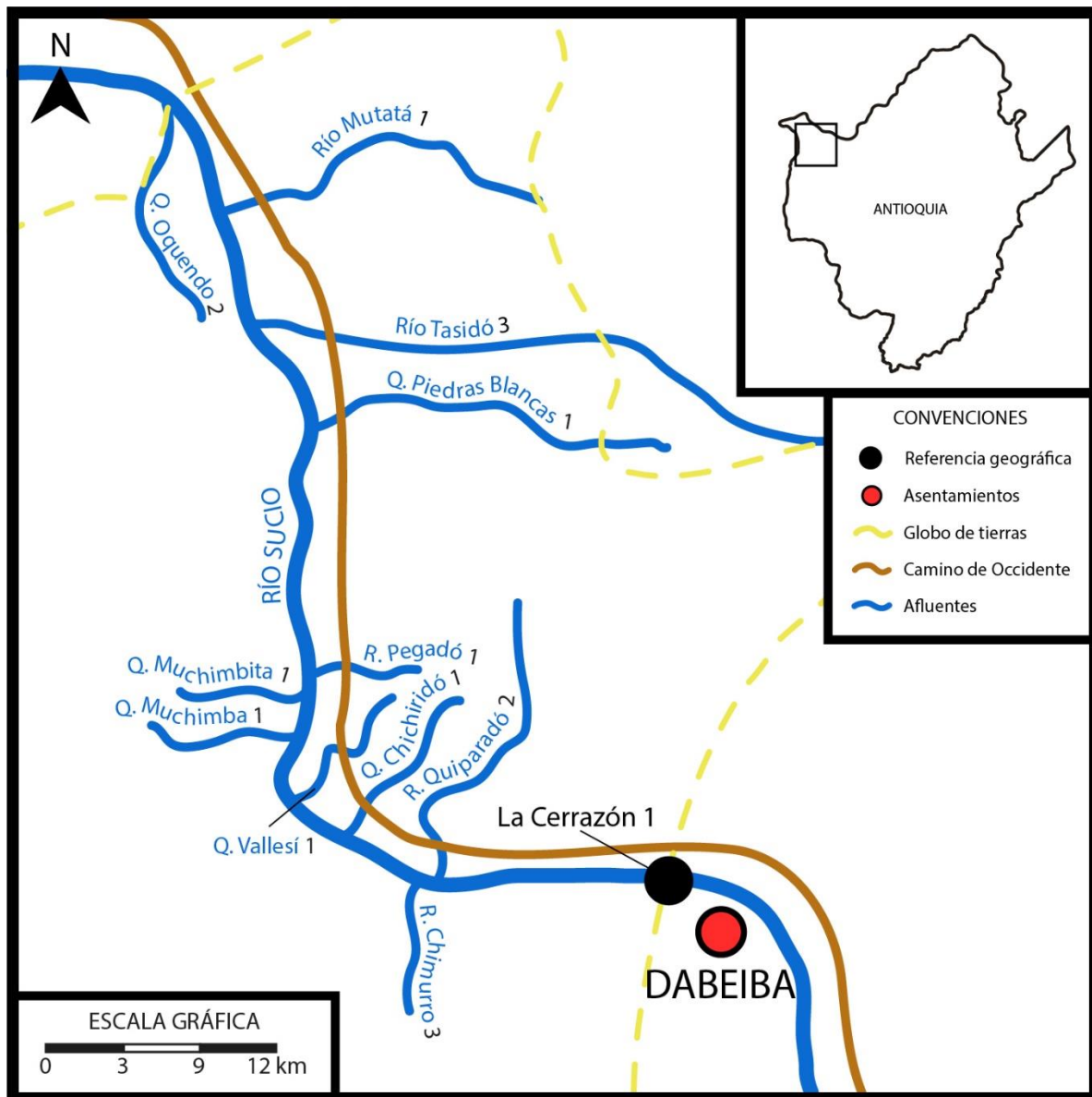
**Fuente:** elaboración propia con base en: “Informe sobre el camino del río Sucio” (título asignado) (1885), en AHA, Planoteca, 5028. White, *Compilación de leyes*, 28. Juan Henrique White, “La parte de las 100000 hectáreas cruzadas por el camino nacional” (1919), en BVBR, Cartografía Histórica, <http://babel.banrepcultural.org/cdm/ref/collection/p17054coll13/id/195>. José E. Mosquera, *Historia de los litigios de límites entre Antioquia y Chocó. Siglos XVI-XXI* (Medellín: sin editorial, 2006), 169-171. Francisco Javier Sibaja Madera, “Arde la frontera: conflictos en los límites entre Antioquia y Córdoba, 1948-1953” (tesis de pregrado en Historia, Universidad de Antioquia, 2014), 117-138.

**Figura 5.** Lugares donde se ubicaban las minas denunciadas en la zona de estudio entre 1887 y 1895



**Fuente:** elaboración propia a partir de la Tabla 4 de los Anexos.

**Figura 6.** Croquis de las denuncias de minas dentro de la zona de estudio por cuenca hidrográfica y referencia geográfica entre 1887 y 1895



**Fuente:** elaboración propia a partir de la Tabla 4 de los Anexos.

Desde 1887 ya se advertía que en el valle del río SUCIO “abundan minas de oro de aluvión las cuales han sido trabajadas en muy reducida escala debido a lo costoso de la conducción de los víveres por falta de caminos”<sup>97</sup>. Todas las denuncias en el área de estudio fueron realizadas por vecinos de Dabeiba, Pavarandocito, Frontino e incluso habitantes de Medellín, quienes llegaron a

<sup>97</sup> AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2554, f. 271r



ocupar cargos públicos en la zona y tenían varios negocios relacionados con la explotación de recursos naturales o el comercio, siendo personas que poco tiempo después se convertirían en los adjudicatarios de las mayores extensiones de tierra de los baldíos departamentales de Occidente, como sería el caso de Juan Henrique White, que hizo doce denuncias de minas, y Agapito Betancur y Nolasco Betancur, que denunciaron cinco minas de forma conjunta. Aquí sobresale el caso White porque después de que denunciara la mina de Muchimbita, ubicada sobre el río del mismo nombre, en jurisdicción de Dabeiba, denunció un baldío de quinientas hectáreas alrededor de la misma (ver Tabla 4 en Anexos), lo que le permitiría adueñarse de unas mil hectáreas solamente en esa zona. Así, al igual que ocurrió en otras partes del país, la denuncia de minas se convirtió en una práctica que permitió adueñarse de grandes extensiones de tierra, aunque ello no significara explotarlas<sup>98</sup>.

Continuando con el tema del poblamiento, entre 1887 y 1895 se hicieron 59 solicitudes de adjudicación de baldíos dentro de las cien mil hectáreas, de ellas se adjudicaron 23, de las otras 36 no se tiene certeza si se adjudicaron porque no se encontró registro en el AHA y tampoco se dio respuesta dentro de los expedientes de las solicitudes (ver Tabla 3 en Anexos). La concesión más grande fue de 2620 hectáreas a Nolasco y Agapito Betancur, vecinos de Medellín (ver Tabla 4 en Anexos); dentro de esta concesión no se incluían las cinco minas que denunciaron. Juan Henrique White también se llevó su buena porción, pues no solo participó en la denuncia de cuatro baldíos, sino que también denunció un terreno de 500 hectáreas en Muchimbita (Dabeiba), que no se sabe si se le adjudicó o no porque no hay registros de ello en el archivo, y recibió una adjudicación de 1500 hectáreas en Muchimba (Dabeiba)<sup>99</sup>. La adjudicación de baldíos más pequeña fue de 33 hectáreas al colono Rubén Durango, las otras 19 adjudicaciones estaban entre las cien y las 800 hectáreas, la mayoría de ellas de 200. Al final, se entregaron 8659 hectáreas y la mayoría de los

---

<sup>98</sup> Este fenómeno lo evidenció Carlos Muñoz para todo el Urabá antioqueño: “Desde 1913 hasta 1922 se adjudicaron entre los baldíos nacionales en el Urabá unas 42.000 hectáreas a veinte propietarios que tenían más de 50 hectáreas, la mayor adquisición fue de 4800 hectáreas y la menor de 120. El promedio fue de 2132 hectáreas”. Carlos Muñoz R. *Problemas de Urabá: informe rendido al señor gobernador del departamento por el visitador fiscal Carlos Muñoz* (Medellín: Imprenta Oficial, 1931), 132-133.

<sup>99</sup> White participó en la denuncia de los siguientes terrenos: 1) baldío ubicado en la Cerrazón del río Sucio (Dabeiba), no se sabe la cantidad de hectáreas, denunciado por White, Francisco A. Vélez, Saturnino Sepúlveda y Víctor Álvarez. 2) Baldío ubicado en Quiparadó (Dabeiba), mil hectáreas, denunciado por White, Joaquín María Peláez, José Vásquez, Miguel Cardona y Manuel Bernal. 3) Baldío ubicado en Guineales (Dabeiba), 300 hectáreas, denunciado por White, Juan Antonio Vélez, Plácido Mejía, Félix A. Vélez y Víctor Álvarez. 4) Baldío denunciado por la Sociedad de Minas Unidas de Río Sucio, de la cual White era presidente, estaba ubicado en Chichiridó (Dabeiba) y tenía 450 hectáreas (ver Tabla 3 en Anexos).

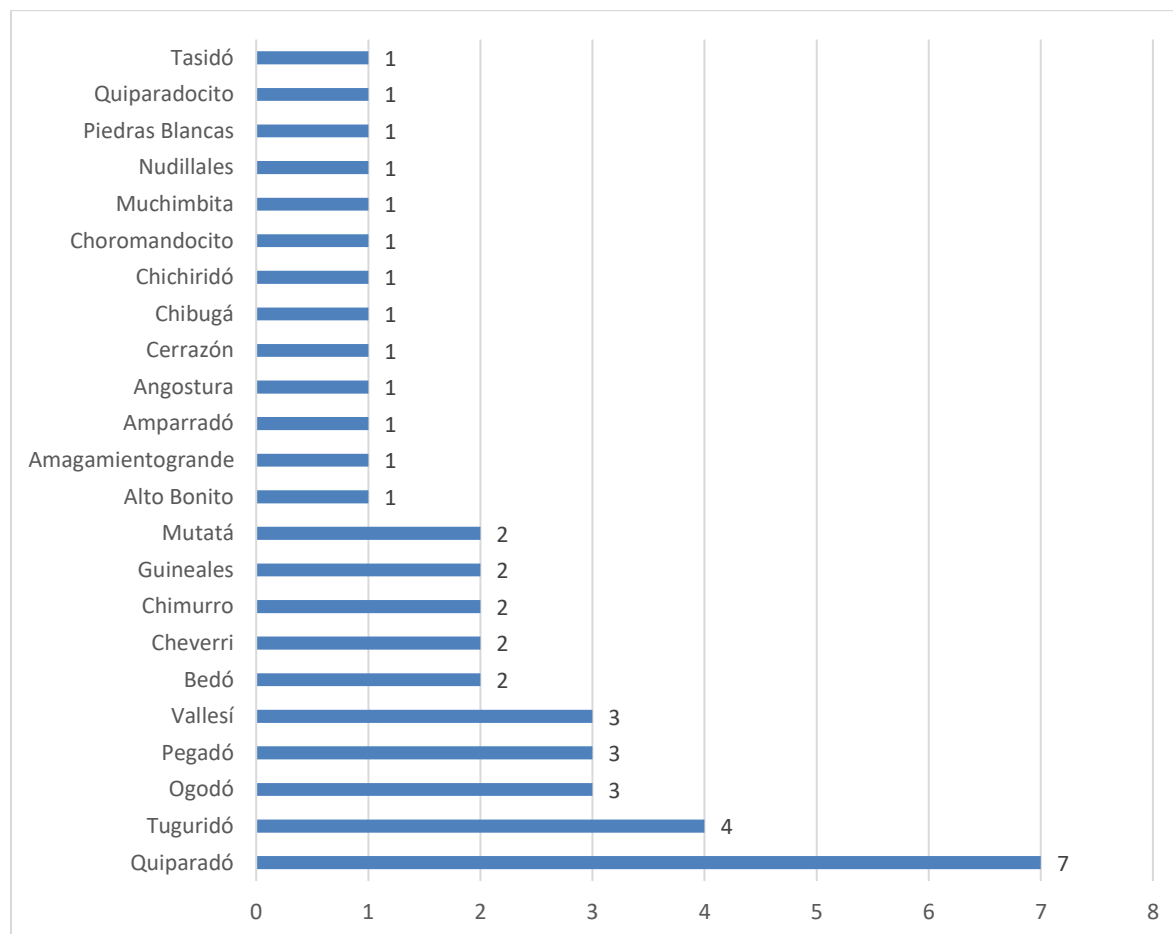
adjudicatarios podrían considerarse grandes propietarios<sup>100</sup>, permitiendo argumentar que dentro de las cien mil hectáreas desde el principio se estableció una tenencia de la tierra dominada por el latifundio y las grandes propiedades.

Por otra parte, en el periodo abarcado entre 1887 y 1895, la mayoría de los 59 terrenos ocupados se encontraba en Quiparadó, con siete baldíos, seguido por Tuguridó con cuatro. Los menos ocupados se pueden ver en la Figura 7. Igualmente, en la Figura 8 se lograron mapear 23 de los 29 lugares donde se ocuparon baldíos, los otros seis no se lograron ubicar por falta de información o certeza.

---

<sup>100</sup> Una de las preguntas que se hizo alrededor de esta investigación fue: ¿qué se podría considerar un pequeño propietario y qué un gran propietario? El Decreto 20 de 1929 de la Secretaría de Agricultura y Fomento sobre la adjudicación de baldíos dentro de las cien mil hectáreas de baldíos departamentales en el Occidente establecía que se consideraría pequeño colono a quien tuviera un lote no mayor a cien hectáreas. Por lo tanto, para esta investigación se considerará como gran propietario a quien tuviera un lote de más de cien hectáreas. Secretaría de Agricultura y Fomento, “Documento No. 20 por el cual se reforman los artículos 3 y 4 del Decreto No. 84 de 1926”, *Gaceta Departamental*, 17 de agosto de 1929, 4557.

**Figura 7.** Ubicación de baldíos departamentales ocupados entre 1887 y 1895 en la zona de estudio



**Fuente:** elaboración propia a partir de la Tabla 3 de los Anexos.



En 1895 se comprendió que el proceso de colonización no había sido tan eficaz. El gobernador de Antioquia, Julián Cock Bayer<sup>101</sup>, creía que las razones para que las cosas no funcionaran como se esperaba estaban relacionadas con que los plazos que se señalaban para que los colonos lograran conseguir sus títulos de propiedad eran excesivamente largos y porque solamente se pensaba en ceder los lotes contiguos al camino de Occidente. Por ello a través del Decreto 182 de 1895 se derogó el Decreto 1019 de 1887, que había emitido las primeras disposiciones para la colonización de los baldíos de Occidente, y se establecieron unos requisitos nuevos para que los colonos pudieran aspirar a la adjudicación<sup>102</sup>.

De esta forma, se determinó que la extensión ya no sería de 200 hectáreas por solicitud, sino que se tendría derecho inicialmente a cien hectáreas y se podrían conseguir más de acuerdo con los cultivos que se pusieran:

Art. 6º El colono o cultivador que avise la ocupación de uno de los lotes expresados en los artículos anteriores, tendrá derecho a que se le adjudiquen definitivamente cien hectáreas, que es la extensión mínima que se señala para cada lote, si al cumplirse el primer año desde la fecha del aviso comprueba satisfactoriamente, a juicio de la Gobernación, que en dicho lote ha construido casa de habitación y establecido algunos cultivos de carácter permanente, como cacao, café, pastos artificiales, etc. El colono tendrá derecho a que le adjudiquen doscientas hectáreas si los cultivos, de cualquiera clase, ocupan ocho hectáreas de extensión; 300 si éstos tienen 10; 400 hectáreas si tienen 12, aumentando 100 hectáreas por cada dos de cultivo, hasta 800 hectáreas que es la extensión máxima que se adjudicará, para lo cual se necesita un cultivo que no baje de veinte hectáreas.<sup>103</sup>

Sin embargo, a pesar de que se esperaba que más colonos pudieran titular sus tierras, el proceso de adjudicación se volvió más complicado y engorroso, ya no solo se debía enviar un memorial solicitando el baldío con la declaración de tres testigos, sino que también se requería que el alcalde, en compañía de dos peritos, hiciera una demarcación del lote. Otra medida que se volvió más rígida fue la del tiempo que podía llegar a estar abandonado un terreno después de titulado: de acuerdo

---

<sup>101</sup> Fue gobernador entre 1894 y 1896. También se desempeñó como profesor en la Universidad de Antioquia, magistrado del Tribunal Superior de Antioquia y presidente de la Corte Suprema de Justicia. Javier Mejía Cubillos, *Diccionario biográfico y genealógico de la élite antioqueña y viejocaldense. Segunda mitad del siglo XIX y primera del XX* (Pereira: Red Alma Mater, 2012), 80.

<sup>102</sup> Gobernación de Antioquia. “Decreto no. 182 (de 17 de enero de 1895) sobre colonización de los terrenos de Occidente”, en *Compilación de las disposiciones legales*, 56-60.

<sup>103</sup> Gobernación de Antioquia, “Decreto no. 182 (de 17 de enero de 1895) sobre colonización de los terrenos de Occidente”, en *Compilación de las disposiciones legales*, 58.

con el Decreto 1019 de 1887 después de diez años sin actividad el lote volvería a ser propiedad de la Gobernación, con el Decreto 182 de 1895 se establecía un plazo de cuatro años<sup>104</sup>.

De lo anterior sale a relucir uno de los problemas que Catherine LeGrand anotaba para el plano nacional, cuando mostraba que a pesar de que “[...] la ley ofrecía concesiones gratuitas a los cultivadores, existían muchos costos ocultos. Los más gravosos eran los honorarios del agrimensor. La ley estipulaba que todo solicitante de una concesión de baldíos debía contratar un agrimensor para la medición y levantamiento del territorio [...]”<sup>105</sup>. Por lo tanto, era difícil que los ocupantes pobres lograran costear el plano para poder llenar todos los requisitos de titulación. En el caso de los baldíos de Occidente no era obligatorio el levantamiento de este tipo de material cartográfico<sup>106</sup>, aunque en algunos casos sí llegó a hacerse, pero quienes aspiraban a titular tierras sí debían asumir los gastos que implicaban la elaboración del memorial que se enviaba a la Secretaría de Hacienda, los interrogatorios para los tres testigos y la diligencia de la demarcación del lote. Ciertamente a un campesino pobre le quedaba difícil, sino imposible, cumplir con estos requerimientos.

La que se proyectó como una colonización vigorosa que convertiría al Occidente en una de las zonas más ricas de Antioquia en realidad fue un proceso de poblamiento en el que participaron pocas personas. De acuerdo con el rastreo de información que se hizo de los informes elaborados por diferentes funcionarios, las solicitudes de titulación de los colonos, los avisos de ocupación y las listas elaboradas por la Secretaría de Hacienda sobre la situación de las cien mil hectáreas, entre 1886 y 1895, alrededor de 59 lotes fueron ocupados por colonos, algunos de los cuales solicitaron la adjudicación, pero solamente se llegaron a titular 23 propiedades<sup>107</sup>.

---

<sup>104</sup> Gobernación de Antioquia, “Decreto no. 182 (de 17 de enero de 1895) sobre colonización de los terrenos de Occidente”, en *Compilación de las disposiciones legales*, 58. Gobernación del Departamento de Antioquia, “Decreto no. 1019 (de 28 de septiembre de 1887) sobre distribución provisional de terrenos de propiedad del Departamento entre cultivadores”, en *Compilación de las disposiciones*, 49. Gobernación de Antioquia, “Decreto no. 328 (de 24 de noviembre de 1888) por el cual se adicionan y reforman algunas de las disposiciones del Decreto número 1019 de 28 de septiembre de 1887, sobre distribución provisional de terrenos de propiedad del Departamento entre cultivadores”, en *Compilación de las disposiciones legales*, 52.

<sup>105</sup> LeGrand, *Colonización y protesta campesina*, 57.

<sup>106</sup> Así lo establecía el Decreto 182 de 1895. Gobernación de Antioquia, “Decreto No. 182 (de 17 de enero de 1895) sobre colonización de los terrenos de Occidente”, *Gaceta Departamental*, 24 de enero de 1895, 1555.

<sup>107</sup> Los tamaños de estas propiedades eran los siguientes: dos de tamaño desconocido, una de 33 hectáreas, una de cien hectáreas, una de 106 hectáreas, doce de 200 hectáreas, una de 300 hectáreas, dos de 400 hectáreas, una de 800 hectáreas, una de 1500 hectáreas y una de 2620 hectáreas (ver Tabla 3 en Anexos).

Para cerrar este capítulo, puede señalarse que desde 1888 la retórica frente a la llegada de colonos había sido optimista. Juan Henrique White, una de las personas más relevantes del momento con respecto al Occidente de Antioquia, comentaba que era necesario elaborar una reglamentación más robusta para la adjudicación de baldíos porque creía que en poco tiempo sería necesario “atajar la inmigración”, y que solamente sería necesario hacer entender “a los del centro” que el camino de Occidente era bueno<sup>108</sup>. Hacia 1891 decía que si bien había pocos colonos era esperanzador ver que las personas estaban trabajando con interés por tener buenas fincas, algunos incluso llegaron a tener suficientes comodidades para auxiliar a sus familiares, como fue el caso de Mamerto Lozano que hizo traer a sus hermanas y cuñados desde Dabeiba. White afirmaba que si llegaban otros diez colonos como los que se habían establecido en ese momento no tendría miedo del porvenir del camino porque en dos o tres años el número de habitantes se cuadruplicaría. No obstante, para 1893 el número de colonos seguía siendo reducido, lejos de aumentar su número, muchos habían abandonado los lotes por las incertidumbres que tenían acerca de si lograrían o no tener acceso a la titulación por no haber dado aviso, lo cual partía del desconocimiento sobre si anteriores ocupantes habían dado aviso de su presencia, como lo argumentaba White después de haber hecho una visita a los baldíos:

Noté que [los colonos] están bien vestidos, alentados y contentos; aguardan que el Gobierno de impulso a la colonización para tener más vecinos. Ellos en los días que sus sementeras no exigen su presencia buscan oro y sacan buen jornal. Comparados con la gente de más hacia el centro están infinitamente mejor, pues han vivido, en diez y ocho meses tienen mejoras que fácilmente encontrarían compradores, quienes les darían de \$300 a \$500. Ellos, viendo los de su clase más hacia los centros de población, pasando hambre y sin alago alguno, están resignados con su vida solitaria y confiados en el porvenir, aguardando que aumente el número. Algunos dirán que por qué no es éste mayor, pero solo depende de que por falta de previsión en el Decreto primitivo sobre distribución de los terrenos al borde del camino, hay duda si las personas que avisaron lotes y luego los abandonaron tienen o no derecho, y hasta que el Gobierno resuelva este asunto no habrá lotes vacantes que pueda ocupar un pobre con las seguridad de no ser molestado. Como el pobre es muy esquivo y casi siempre ignorante y sin recursos para defender sus derechos, teme ocupar un terreno donde más tarde pueda alegar otro prelación, aunque sin razón. No habiendo tenido autoridad en esto, no he hecho sino aconsejar a presuntos colonos que no ocupen lotes donde pueda resultar una molestia.<sup>109</sup>

A pesar de haberse puesto en marcha todo un plan para expandir la frontera hacia el Occidente antioqueño, el proceso de poblamiento de las cien mil hectáreas cedidas por la nación fue lento y poco eficaz. La construcción del camino de Occidente se terminó en 1887, saliendo de la ciudad

---

<sup>108</sup> Juan Henrique White, “Oficio del Sr. Juan Enrique White, relativo al camino de Occidente”, *Repertorio Oficial*, 3 de febrero de 1888, 1404.

<sup>109</sup> Juan Henrique White, “Informe del Presidente de la Junta Auxiliar del Camino de Occidente, relativo a este y a los colonos”, *Repertorio Oficial*, 26 de junio de 1893, 8329.

de Antioquia y llegando hasta Pavarandocito; en ese mismo año se arreglaron los títulos de propiedad de la zona de los resguardos indígenas que rodeaban el camino y se consiguió la cesión de las cien mil hectáreas de baldíos entre Dabeiba y Pavarandocito que permitiría consolidar el proyecto que tenía la élite regional. Sin embargo, poco de lo que se planeó para la zona que sería el porvenir de Antioquia llegó a cumplirse. En el momento se creyó que se debía a dos factores: el descuido del gobierno y la incertidumbre ante la propiedad de los títulos. Al final, las críticas se hicieron realidad y todos los proyectos se abandonaron. Tocaría esperar hasta la década de 1910, después de que Antioquia por fin lograra adueñarse de la banda oriental del golfo de Urabá, para que las cartas se volvieran a poner sobre la mesa.



### **Capítulo 3. El porvenir de la salida al mar, los proyectos truncados (1896-1925)**

El proyecto para salir al mar ya estaba en marcha: se había conseguido la cesión de las cien mil hectáreas por parte de la nación, se creó la Prefectura Apostólica del Urabá en 1918 y los misioneros ya llevaban varios años de trabajo evangelizador, ya se había abierto el camino de Occidente y, como se explicará en este capítulo, solo faltaba por organizar la sección sur del antiguo resguardo de Cañasgordas. Sin embargo, en el periodo abarcado entre 1896 y 1925 ocurrió algo que cambió los planes de las élites antioqueñas: en 1905 la banda oriental del río Atrato pasó a ser jurisdicción del departamento de Antioquia. Hasta ese momento las cien mil hectáreas eran la zona más próxima que los antioqueños tenían al golfo de Urabá, por eso habían pensado en ellas como el punto de entrada a la región. Sin embargo, como ya tenían garantizada territorial y jurídicamente la salida al mar, no era necesario utilizar las cien mil hectáreas para promover una colonización que de facto les permitiera a los antioqueños llegar al Caribe. Por lo tanto, ya la prioridad del uso de las cien mil hectáreas no radicaba en que fueran la punta de lanza para la colonización, en tanto ya se tenía garantizada territorial y jurídicamente la salida al mar.

Este capítulo, que inicia después de la expedición del Decreto 182 de 1895, y finaliza con el inicio de las obras de la Carretera al Mar y un nuevo cambio en la reglamentación sobre las cien mil hectáreas para acceder a la titulación de baldíos, tiene como objetivo evidenciar la forma en la que los proyectos que se habían pensado para la zona de estudio se vieron truncados por diferentes razones, principalmente la primacía del Ferrocarril de Antioquia sobre el ferrocarril de Urabá por intereses políticos, y la adquisición de los antioqueños de la banda oriental del río Atrato. Se inicia exponiendo la forma en la que tres grandes proyectos ferroviarios que tenían como fin pasar por el Urabá no lograron concretarse. La segunda sección muestra cómo se buscó utilizar las cien mil hectáreas como moneda de cambio para financiar la construcción del camino de Occidente desde Pavarandocito hasta el mar y de qué forma se relacionaba esto con la llegada de los misioneros que tenían como tarea principal evangelizar a los indígenas de la zona. Por último, se trata el tema

de los procesos de poblamiento y colonización y la manera en la que se siguió reforzando una estructura de tenencia de la tierra de tipo latifundista.

### **3.1. Las utopías ferroviarias**

Los proyectos de construir un ferrocarril desde Medellín hasta el golfo de Urabá empezaron a concebirse desde la década de 1860. Como lo ha demostrado Carolina Horta, en 1864 una comisión técnica dirigida por Lucio Zuleta llevó a cabo los primeros estudios, se determinó que la ruta debía ir por el boquerón de San Cristóbal, atravesando la cadena montañosa que separa el valle de Aburrá de la zona de influencia del río Cauca, llegando a Antioquia para seguir hacia Cañasgordas, Dabeiba, Antadó, Pavarandocito y terminando en Turbo. Este proyecto debía acompañarse, de acuerdo con el criterio de los técnicos, de la canalización de una de las bocas del Atrato para acortar la navegación por el río. Luego, en 1868, Enrique Meiggs, quien fuera el primer ingeniero considerado para construir el ferrocarril que iba de Medellín al río Magdalena, sugirió la construcción de una obra de este estilo entre Medellín y el golfo de Urabá. Sin embargo, al final Meiggs no trabajó en ningún proyecto, el Estado de Antioquia se contactó con Francisco Javier Cisneros, un ingeniero cubano, para contratarlo para dirigir el ferrocarril de Puerto Berrío<sup>1</sup>.

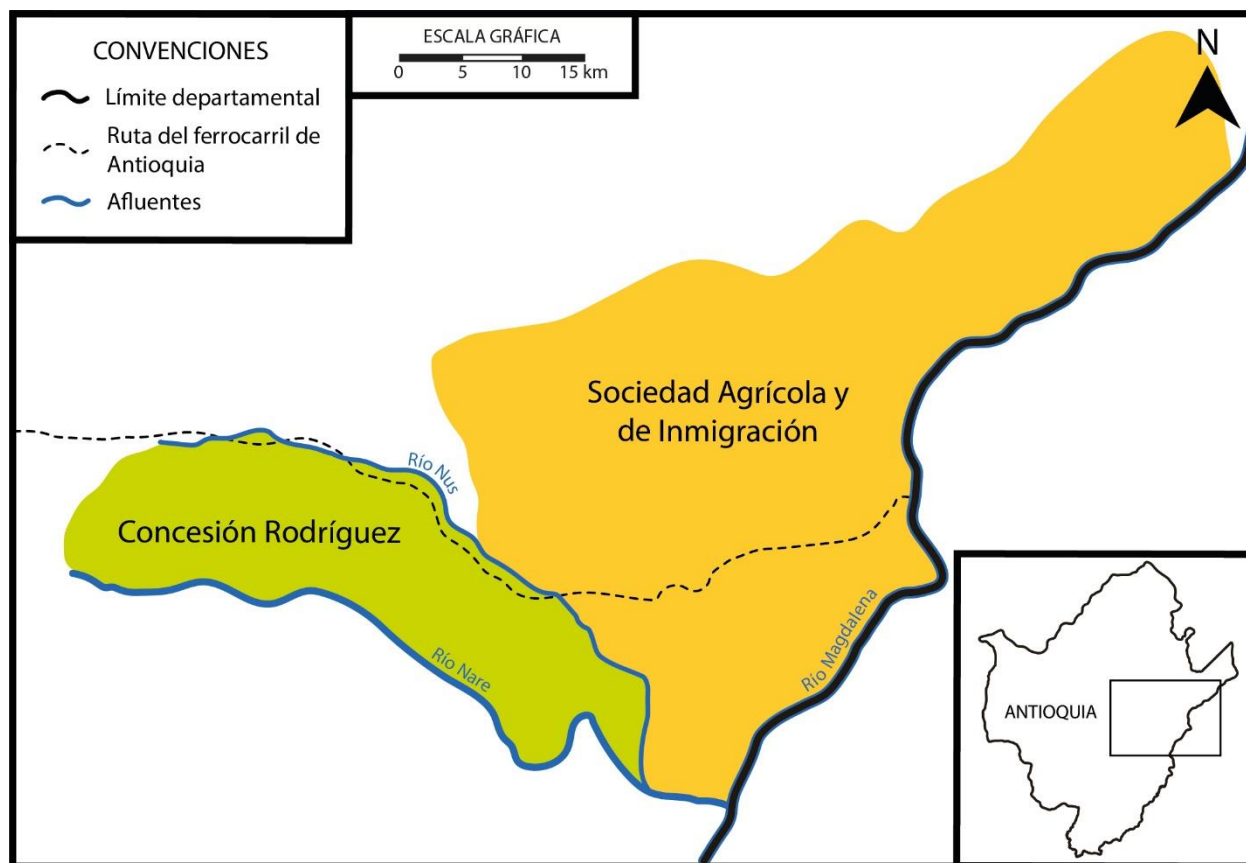
El ferrocarril que salía hacia el Magdalena se convirtió en un proyecto prioritario, gracias a las propiedades que tenía, a lo largo de la hoya del río Nus, una parte de las élites del Estado Soberano de Antioquia. A través de la Ley 78 de 1866 se aprobó la construcción de una línea férrea que saliera de Medellín hacia un río navegable, entre las propuestas que se presentaron estaban: hacia el Magdalena, bien fuera por el Nus o por el Nare, hacia el Cauca o hacia el Urabá. Un grupo de ricos medellinenses ejerció gran presión y consiguió que la obra se llevara a cabo a través del Nus, donde ya habían adquirido con anticipación varios lotes. Además, crearon la Sociedad Agrícola y de Inmigración en 1878, a través de la cual Francisco Javier Cisneros, Francisco Villa del Corral y Jorge Bravo se apropiarían de 200.000 hectáreas de tierra, las cuales vinieron a reclamar a través

---

<sup>1</sup> Carolina María Horta Gaviria, “Espacio salvaje y colonización de Urabá, 1840-1960” (tesis de doctorado en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 2019), 85-86.

de diferentes pleitos judiciales después de que se iniciara la construcción ferroviaria y los colonos comenzaron el desmonte de las faldas de la zona (ver Figura 9)<sup>2</sup>.

**Figura 9.** Ubicación de los terrenos de la Sociedad Agrícola y de Inmigración



**Fuente:** elaboración propia a partir de Roberto Luis Jaramillo Velásquez, “La colonización antioqueña”, en *Historia de Antioquia*, dir. Jorge Orlando Melo (Medellín: Suramericana, 1988), 188.

Es importante iniciar este capítulo dejando claro que el ferrocarril hacia Puerto Berrío tuvo primacía ya que esta fue una de las razones por las que el proyecto de un ferrocarril hacia Urabá no tuvo mucha cabida. Como se verá en las páginas siguientes, entre 1890 y 1920 se produjeron tres proyectos que buscaban llevar una línea ferroviaria hacia el Golfo. El primero iba de la mano con el Ferrocarril Intercontinental, cuyo fin era unir las tres Américas; el segundo vino con Henry Granger, un estadounidense que se dedicó a especular con títulos mineros en el Pacífico

<sup>2</sup> Juan Santiago Correa Restrepo, “De Puerto Berrío a La Quebrada: el ferrocarril de Antioquia y los empresarios nacionales y extranjeros” (informe, Colegio de Estudios Superiores de Administración, 2009), 7-8. Jaramillo Velásquez, “La colonización antioqueña”, 207-208.

colombiano; y el último fue impulsado por quienes después serían los grandes defensores de la Carretera al Mar: Carlos Cock y Camilo C. Restrepo. En esta investigación se ha decidido denominar a estas propuestas *utopías ferroviarias* porque nunca pasaron del papel, no se ejecutaron.<sup>3</sup> Sin embargo, sí fueron importantes en la configuración de la zona de estudio y la forma en la que fue pensada por las élites regionales.

### **3.1.1. El Ferrocarril Intercontinental**

Hacia finales del siglo XIX Estados Unidos, Europa y en menor medida otros países del mundo experimentaron entre 1873 y 1897 la *Larga Depresión*<sup>4</sup>, un periodo de crisis económica marcado por tres ciclos de contracción y crecimiento: de 1873 a 1879, 1882 a 1885 y 1891 a 1895. La tesis central del economista Rending Fels es que la raíz de estos tres ciclos de crisis se encontraba en las perturbaciones monetarias, es decir, los procesos económicos que afectan la moneda de un país. Por ejemplo, la perturbación más importante durante la Gran Depresión del siglo XIX fueron las crisis bancarias. En 1873, 1884 y 1893 se dieron varios pánicos financieros provocados porque los clientes de diferentes bancos sacaron de forma masiva sus fondos. Otra perturbación monetaria fue la política de compra de plata, promovida desde el gobierno estadounidense, que amenazó el patrón oro. El problema de la plata intensificó las crisis debido a que promovió la desconfianza en el sistema económico por parte de los inversores extranjeros, quienes durante las contracciones corrieron a sacar su capital de las entidades bancarias<sup>5</sup>.

Para esta investigación es importante hablar sobre dos de los ciclos que se dieron durante esta Gran Depresión: el de 1873 a 1879 y el de 1882 a 1885. El primero fue la contracción económica más fuerte en la historia de Estados Unidos, alcanzó una duración de 65 meses de acuerdo con el Buró Nacional de Investigación Económica. Su principal detonante fue el deterioro de las oportunidades

---

<sup>3</sup> En un estudio sobre la forma en la que los estadounidenses lograron imponer su hegemonía cultural, política y económica, Ricardo D. Salvatore analiza cómo las *utopías del transporte* (el Ferrocarril Intercontinental, la Carretera Panamericana y *American Airways*) fueron proyectos que se articulaban a una visión imperial que buscaba la expansión del modo de vida estadounidense hacia Suramérica. Ricardo D. Salvatore, "Imperial Mechanics: South America's Hemispheric Integration in the Machine Age", *American Quarterly* 58, no. 3 (2006): 665-667.

<sup>4</sup> En inglés este periodo histórico se ha denominado *Long Depression* para diferenciarlo de la Gran Depresión (*Great Depression*) de 1929.

<sup>5</sup> Rending Fels, "The Long-Wave Depression, 1873-97", *The Review of Economic and Statistics* 31, no. 1 (1949): 69-73.

de inversión, especialmente en las industrias del ferrocarril y la construcción. Entre 1867 y 1873 se dio un *boom* en la construcción de ferrocarriles, muchas empresas sobreestimaron las ganancias que vendrían y decidieron hacer grandes préstamos que después no fueron capaces de pagar. Desde 1873 hasta 1878 las rentabilidades de la industria ferroviaria descendieron estrepitosamente, provocando un efecto dominó cuyos coletazos se sintieron en todo el sistema económico, desde los sectores de explotación de materias primas hasta los bancos<sup>6</sup>.

La segunda contracción, ocurrida entre 1882 y 1885, también se caracterizó por una caída de la industria ferroviaria. Esta crisis inició de forma gradual, el negocio se deterioró lentamente en 1882 y 1883, mientras que en 1884 se dio un descenso precipitado debido al pánico bancario. A pesar de que entre 1879 y 1882 la construcción de ferrocarriles logró levantarse y tuvo un repunte, la crisis de la década de 1870 marcó a los inversores, quienes se volvieron conservadores y cautelosos. Por lo tanto, cuando en 1884 vieron que se avecinaba una nueva crisis, corrieron a sacar sus capitales de los bancos. Esta vez los productores más afectados fueron los del acero y el hierro. También se sintieron los efectos en el sistema bancario, pero la recuperación fue mucho más rápida<sup>7</sup>.

Las crisis de finales del siglo XIX jugaron un papel fundamental en la política internacional de Estados Unidos, pronto se vio la necesidad de expandir los mercados hacia el exterior, especialmente hacia el sur del continente americano, es decir, en dirección a América Latina. En un contexto en el que las potencias extranjeras establecían nuevas colonias en África y Asia, Estados Unidos percibió este sistema imperial como un modelo para crear riquezas. Además, se creyó que de la misma forma en que los ferrocarriles habían permitido un acceso más amplio hacia la zona oeste de su territorio nacional, un ferrocarril panamericano serviría para extender su influencia hacia el sur. Así, se inició un proceso de reinversión en el que América Latina se transformó en un espacio que podía ser subordinado y adherido a los intereses estadounidenses<sup>8</sup>.

---

<sup>6</sup> Fred Moseley, "Depression of 1873-1879", en *Business Cycles and Depressions. An Encyclopedia*, ed. David Glasner (Nueva York: Garland Publishing, 1997), 148-149. Rending Fels, "American Business Cycles, 1865-79", *The American Economic Review* 41, no. 3 (1951): 325-349.

<sup>7</sup> Alan L. Sorkin, "Depression of 1882-1885", en *Business Cycles*, 149-151.

<sup>8</sup> Rosa Ficek, "Imperial routes, national networks and regional projects in the Pan-American Highway, 1884-1977", *Journal of Transport History* 37, no. 2 (2016): 131.

Gracias al cabildeo realizado durante varias décadas en el Congreso de Estados Unidos por Hinton Rowan Helper, quien concibiera la idea de un ferrocarril transcontinental en un incómodo viaje en barco hacia Buenos Aires, y James G. Blaine, un político con ambiciones de crear una unión hemisférica occidental; pronto se estructuraron dos planes, una conferencia a la que asistieran representantes de todos los países independientes del Hemisferio, y la creación de una comisión que visitara América Latina para conseguir apoyo para el ferrocarril y recopilar datos sobre el alcance que podría tener el comercio entre los países de América<sup>9</sup>.

La conferencia se realizó en Washington D.C. en octubre de 1889 y fue conocida como la “Primera Conferencia Internacional”. Asistieron representantes de países como Argentina, Chile, México, Uruguay, Paraguay, Guatemala y Colombia. Para algunos, como los argentinos, fue un completo fracaso. Otros, como los mismos representantes estadounidenses, la interpretaron como un avance importante en su proyecto de unión hemisférica. Su desarrollo estuvo marcado por las controversias, pues los diplomáticos de diferentes países manifestaron serias dudas frente a los delegados estadounidenses, la mayoría de ellos importantes empresarios como Andrew Carnegie, uno de los grandes productores de acero del país, y Henry Gassaway Davis, un magnate de la industria ferroviaria y la explotación de carbón. Lo que temían algunos representantes latinoamericanos eran las verdaderas intenciones de la Conferencia, pues la veían más como una excusa para una expansión comercial con apoyo político por parte de Estados Unidos, que como un esfuerzo por crear una hermandad americana que evitara guerras como la de la Triple Alianza (1882) o la del Pacífico (1879-1863). Este evento consiguió tres resultados: un acuerdo de arbitraje realmente débil que ningún gobierno ratificó, cuyo fin era evitar guerras entre países americanos; una oficina financiada por el Congreso de Estados Unidos que se encargaría de recopilar información comercial, y la formación de la Comisión del Ferrocarril Intercontinental<sup>10</sup>.

La Comisión empezó a sesionar en diciembre de 1890, estaba encabezada por tres prominentes industriales ferroviarios estadounidenses: Alexander Cassat, George Pullman y el ya mencionado Davis. Las reuniones estuvieron marcadas por el ausentismo de los delegados de diferentes países y por las controversias, como la que se presentó alrededor del estudio preliminar de la ruta que

---

<sup>9</sup> Eric Rutkow, *The United States, the Pan-American Highway, and the Quest to Link the Americas* (Nueva York: Scribner, 2019), ver especialmente los capítulos 2 y 3.

<sup>10</sup> Rutkow, *The United States*, cap.2.

tomaría el ferrocarril, elaborado por un integrante del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos. Los delegados argentinos, que eran ingenieros con experiencia en este tipo de construcciones, notaron que lo que se había hecho era una línea roja recta que pasaba por el mapa de América sin tener en cuenta los accidentes geográficos de cada región, especialmente los Andes. A pesar de las críticas se decidió tomar esa propuesta inicial como base y se organizaron tres subcomisiones que viajarían por todo el continente para trazar estudios más detallados<sup>11</sup>. El Cuerpo N°1 de Ingenieros iría a Guatemala y se dirigiría hacia Nicaragua, el N°2 cubriría el espacio entre Costa Rica y el norte de Ecuador, el N°3 se encargaría del sur de Ecuador, Bolivia y Perú. Los tres grupos salieron de Nueva York en abril de 1891, el 2 y el 3 arribaron pocos meses después a Guayaquil y allí se separaron hacia sus destinos. El Cuerpo N°2 estaba dirigido por William Shunk, un ingeniero de ferrocarriles de sesenta años que tenía amplia experiencia en Estados Unidos pero poco conocimiento sobre América Latina. El equipo también estaba compuesto por un ingeniero ayudante, un topógrafo, un ayudante, un portamira y un médico (ver Figura 10).

---

<sup>11</sup> Rutkow, *The United States*, cap. 2.

**Figura 10.** Fotografía del Cuerpo N°2 de Ingenieros de la Comisión del Ferrocarril Intercontinental



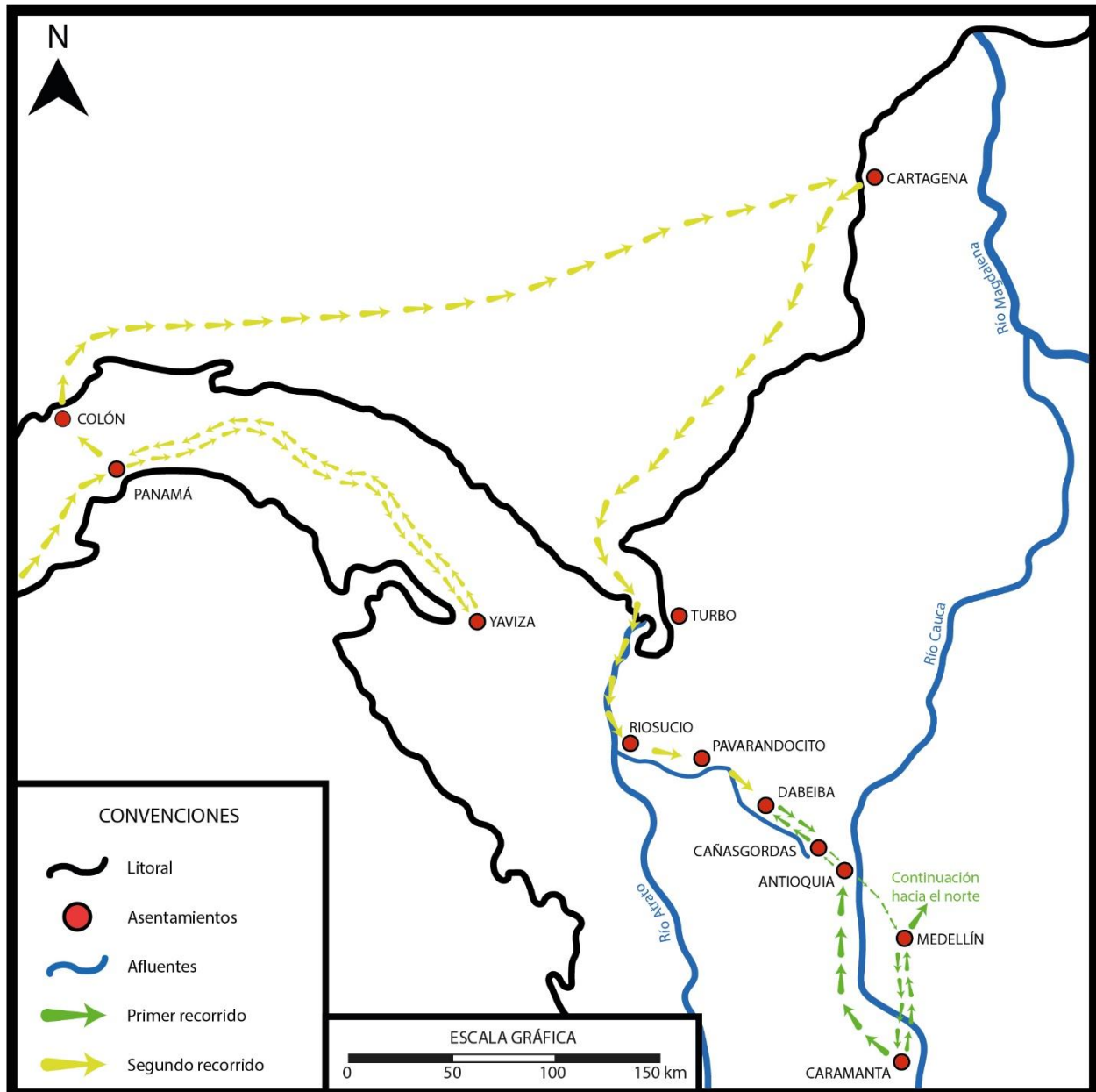
**Fuente:** Intercontinental Railway Commission, *Volume II. Report of Surveys and Explorations made by Corps No. 2 in Costa Rica, Colombia and Ecuador* (Washington: Intercontinental Railway Commission, 1896), 4.

La subcomisión salió de Nueva York el 10 de abril de 1891 y regresó dos años después al mismo puerto, el 12 de junio de 1893. Para esta investigación lo que interesa mencionar frente al trabajo realizado por la subcomisión que estuvo en Colombia es que su recorrido en Antioquia lo hizo en dos fases: la primera inició en Caramanta, subió a Medellín, regresó a Caramanta y de allí recorrió la orilla izquierda del río Cauca para salir a la ciudad de Antioquia. Desde allí tomó el camino de Occidente hasta Cañasgordas, regresó a Medellín y salió hacia el norte del departamento para estudiar las rutas que el ferrocarril podría tomar por el Caribe. La segunda fase se hizo desde el istmo de Panamá. Iniciaron el recorrido en David, oeste panameño, bajaron a Yavisa pasando por ciudad de Panamá, retornaron a esta última ciudad para dirigirse a Colón, tomaron un barco hacia Cartagena y de allí partieron rumbo al río Atrato para remontarlo hasta el río Sucio, pronto arribaron a Pavarandocito para ir a Cañasgordas por el camino de Occidente y después encaminarse



hacia Medellín, desde donde continuarían su camino hacia el Caribe y Nueva York (ver Figura 11).

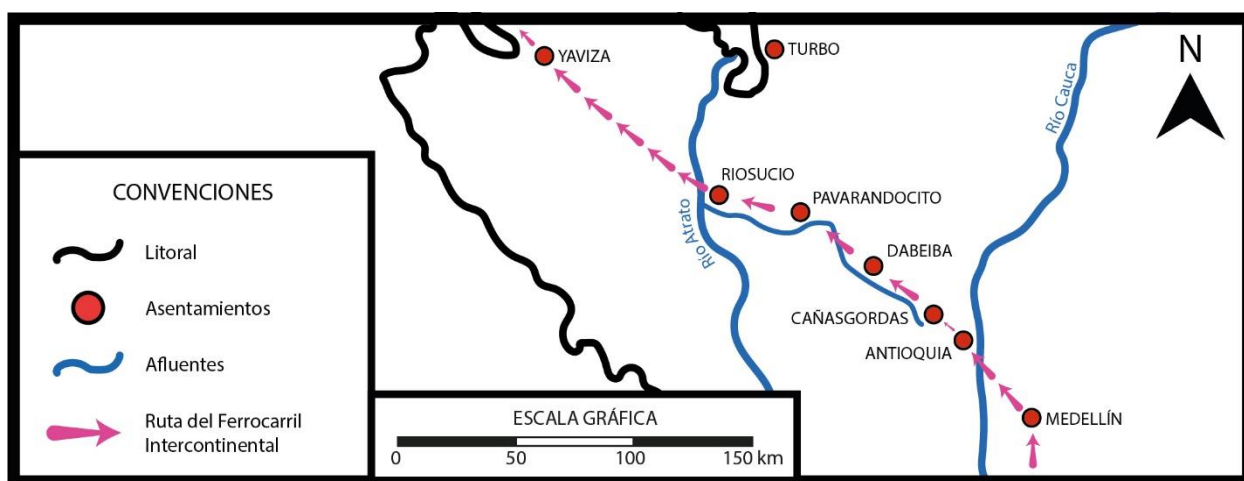
**Figura 11.** Recorridos seguidos por la comisión del Ferrocarril Intercontinental entre 1891 y 1893



**Fuente:** elaboración propia a partir de: Comisión del Ferrocarril Intercontinental, Volumen I. Informe general de las transacciones de la Comisión y de los estudios y exploraciones en Centro y Sud América, 1891-1898 (Washington: Comisión del Ferrocarril Intercontinental, 1898), 239-262. Comisión del Ferrocarril Intercontinental, Volumen II. Informe general de las transacciones de la Comisión y de los estudios y exploraciones en Centro y Sud América, 1891-1898 (Washington: Comisión del Ferrocarril Intercontinental, 1896), 216-224, 269-279.

Después de hacer estos recorridos la subcomisión propuso que la ruta que el Ferrocarril Intercontinental seguiría en la región del Darién y el Urabá iniciaría Yavisa (Panamá), bordeando la margen derecha del Tuira, adentrándose en el Darién hacia el cerro del Mono, cruzaría la cumbre del Cajón y la cordillera que separaba el litoral Pacífico de las ciénagas del Atrato. Como los terrenos atratenses eran fangosos, sería necesario construir terraplenes sostenidos por estacadas para tirar por allí los rieles. Para pasar el río Atrato se construiría un puente en Riosucio, las vías seguirían por el margen del río Sucio, cerca del camino de Occidente, a través de Pavarandocito, Dabeiba, Uramita, Cañasgordas y a través de un túnel en el Toyo llegaría a Medellín (ver Figura 12)<sup>12</sup>.

**Figura 12.** Ruta propuesta por el Cuerpo N°2 de Ingenieros para el Ferrocarril Intercontinental en su paso por el Urabá



**Fuente:** elaboración propia a partir de Comisión del Ferrocarril Intercontinental, *Volumen II*, 222-224.

La ruta propuesta se puede explicar en el hecho de que el jefe del Cuerpo N°2 estuvo asesorado por Juan Henrique White, quien personalmente lo acompañó por todo el camino de Occidente y le presentó algunas de las personalidades más importantes de la región como el maderero Rubén Ferrer. A través de estas conexiones se puede ver la forma en la que las élites regionales buscaban articularse a los proyectos transnacionales para usarlos como plataformas que permitieran impulsar sus propias empresas. En una carta de septiembre de 1891 enviada al gobernador de Antioquia, Baltasar Botero, White destacaba dos puntos: por una parte, afirmaba que era importante continuar el mantenimiento del camino de Occidente porque este serviría como vía auxiliar para la

<sup>12</sup> Comisión del Ferrocarril Intercontinental, *Volumen II*, 222-224.

construcción de un ferrocarril que no solo era de interés departamental, sino continental, pues era el que permitiría unir los dos mares. Por otra parte, si se daba el caso de que no se construyera la línea férrea interamericana, el informe que elaboraran los ingenieros extranjeros seguía siendo importante porque serviría para presentar el país y Antioquia al mundo: “Ninguna persona observadora ha venido a estos territorios sin volver persuadida del porvenir que encierran estas vertientes del Atrato: la lástima es que son pocos los que nos han visitado”<sup>13</sup>.

El recorrido de las subcomisiones terminó hacia finales de 1892 con grandes sobrecostos, los informes fueron publicados entre 1896 y 1898, justo a tiempo para la Segunda Conferencia Panamericana, que se realizaría en México en 1901. Teniendo como trasfondo el contexto de un país dirigido por la dictadura de Porfirio Díaz, quien desde su ascenso al poder había promovido la modernización del sistema de vías ferroviarias del país, muchos delegados llegaron con un entusiasmo renovado por apoyar la construcción del Ferrocarril Intercontinental. Uno de sus mayores defensores fue el representante de Colombia, Rafael Reyes, quien sería presidente entre 1904 y 1909.

En la sesión del 30 de diciembre Reyes habló sobre las exploraciones que años antes había hecho con sus dos hermanos en las selvas del Amazonas y la forma en la que sus viajes habían servido para llevar la *civilización* a esta región de Colombia que para él era un paraíso virgen poblado por tribus caníbales. De igual manera, presentó un mapa de México, Centroamérica y América del Sur en el cual se representaba la ruta que tendría el Ferrocarril Intercontinental, sus posibles conexiones con ríos navegables, las zonas habitadas por “indios salvajes”, las minas de oro, cobre y hulla, las rutas seguidas por él y sus hermanos en sus exploraciones, las zonas en las que se producía caucho y cacao silvestres y las sabanas naturales que se podían destinar para ganadería y terrenos de agricultura (ver Figura 13).

---

<sup>13</sup> Juan Henrique White, “Carta del Sr. D. Juan Henrique White al Sr. D. Baltasar Botero U.”, *Repertorio Histórico*, 24 de septiembre de 1891, 5786.



El relato de Reyes acerca de sus expediciones amazónicas buscaba evidenciar ante los representantes de los otros países americanos la importancia de conectar los ríos navegables, especialmente los más grandes de América del Sur (Orinoco, Amazonas y La Plata), con un sistema ferroviario intercontinental que permitiera el transporte multimodal a través de toda la geografía del continente. Sus propuestas para alcanzar “la mayor trascendencia para la civilización” eran dos: permitir que la navegación por los ríos más importantes fuera libre para todas “las banderas del mundo” y apoyar la construcción del Ferrocarril Intercontinental a través de concesiones generosas de minas y baldíos<sup>14</sup>.

La segunda propuesta planteada por Reyes estaba basada en el modelo de concesiones que se había utilizado durante el siglo XIX en Colombia para que un Estado carente de recursos monetarios pudiera fomentar la construcción de vías, ferrocarriles y obras de infraestructura. El principal problema de dicho modelo era que permitía la concentración de grandes cantidades de tierra en las manos de pocos propietarios, consolidando una estructura de tenencia latifundista que privilegiaba las haciendas.

A pesar de los ánimos infundidos por el comerciante colombiano en su discurso y la constante lucha de diferentes personajes de la política internacional americana por sacar adelante el proyecto del Ferrocarril Intercontinental, hacia finales de la década de 1920 una nueva empresa empezó a ganar espacio, para finalmente reemplazar la idea del Ferrocarril y convertirse en la nueva ruta que conectaría el continente: la Carretera Panamericana. El proyecto del Ferrocarril Intercontinental nunca llegó a concretarse.

El movimiento *Good Roads* inició en Estados Unidos poco después del avance acelerado de las vías férreas. El país ya estaba conectado a través de los trenes, pero ahora era necesario crear ramales que llegaran a todos los rincones a través de la construcción de carreteras. El movimiento fue todo un éxito, pues posibilitó el establecimiento de una amplia red de vías que después permitió el crecimiento de la industria automotriz. Una vez conquistado el plano nacional, los grandes artífices del movimiento *Good Roads* fijaron su vista en América Latina y la idea de una ruta que interconectara todos los países del continente. De esta manera, entre la década de 1920 y 1930 el

---

<sup>14</sup> Reyes, *A través de la América del Sur*, 34-40.

*lobby* desarrollado por políticos e industriales estadounidenses en las conferencias panamericanas permitió que la idea de una carretera se presentara como una propuesta más viable y barata que los ferrocarriles.

En 1927 un periódico chileno resumía lo anterior a través de la siguiente declaración:

Pensar en construir un ferrocarril de tal magnitud [como el Panamericano], de extensión fantástica y costo fabuloso, en una época de automóviles y aviones es pensar muy poco en el progreso moderno. Hace treinta años el tren era la forma más rápida y sencilla para el transporte terrestre. Hoy los rieles están empezando a ser un obstáculo y un anacronismo. Las líneas de ferrocarril son difíciles de construir en un territorio como el que se encuentra en las Américas, exigiendo enormes costos y sin producir valor económico para rutas de grandes distancias...Sería mucho más racional y siguiendo las ideas de nuestro tiempo, pensar en una [autopista de larga distancia], una obra mucho más sencilla de ejecutar y de un costo infinitamente menor...que resolvería la comunicación continental a través del automóvil.<sup>15</sup>

El Ferrocarril Intercontinental y después la Carretera Panamericana han sido estudiadas por Ricardo D. Salvatore como parte de las *maquinarias imperiales* a través de las cuales Estados Unidos logró imponer su hegemonía cultural, política y económica sobre las demás naciones del continente americano, especialmente aquellas que hacían parte de América Latina, entre 1890 y 1950; periodo de transición marcado por la emergencia de ese país del Norte de América como principal potencia del Hemisferio Occidental. Gracias a esas *maquinarias* Estados Unidos logró autoproclamar su superioridad tecnológica y cultural, convirtiéndose así en el país con el estadio de civilización más avanzado y, por lo tanto, según sus propios lineamientos, el llamado a guiar a los demás pueblos en el camino hacia el avance civilizatorio a través de las *maquinarias blandas* y las *maquinarias duras*, que servirían como fuente de inspiración para que otros adoptaran y alcanzaran la modernidad de la que ya gozaban los ciudadanos estadounidenses<sup>16</sup>.

Las *maquinarias blandas* son aquellas representaciones creadas por hombres estadounidenses sobre América del Sur a través de la fotografía, los relatos de viaje, las películas, los mapas, los artículos periodísticos, los manuales de geografía y otro tipo de materiales. El propósito era producir y poner en circulación toda clase de imágenes que permitieran dejar al descubierto del público estadounidense la diversidad y las diferencias que existían en la América española. Se trataba de la construcción de un *imperio informal* que posibilitaba ejercer una hegemonía indirecta sobre el territorio suramericano, donde, a diferencia de Centroamérica y el Caribe, no se podían

---

<sup>15</sup> Traducción propia. Rutkow, *The United States*, cap. 3.

<sup>16</sup> Ricardo D. Salvatore, "Imperial Mechanics", 663-665.

llevar a cabo intervenciones militares o emprender anexiones geográficas. Los métodos coercitivos directos debían ser reemplazados por argumentos persuasivos que legitimaran la presencia estadounidense a través de una unión hemisférica que facilitara el acceso a nuevos mercados y la introducción de tecnología moderna<sup>17</sup>.

A través del concepto *maquinarias duras* Salvatore estudia cuatro artificios tecnológicos que le daban soporte material a los imaginarios de integración hemisférica construidos a través de las representaciones de las *maquinarias blandas*. Estos cuatro artificios son el Canal de Panamá y tres *utopías del transporte*: el Ferrocarril Intercontinental, la Carretera Panamericana y la aerolínea *American Airways*. Para esta investigación son importantes dos de ellas: el Ferrocarril, tratado en esta sección, y la Carretera Panamericana, de la que se hablará en el cuarto capítulo. Las *utopías del transporte* fueron proyectos que se articulaban a una visión imperial que buscaba la expansión del modo de vida estadounidense hacia Suramérica, se proclamaron como soluciones a problemas que los dólares, la diplomacia y los barcos de guerra no habían logrado solucionar: la unión de la América anglosajona con la española. Como se evidenció, el Ferrocarril no pasó de ser una utopía, una empresa propia de la coyuntura en la que se concibió, el producto de una visión hemisférica e imperial que después fue suplantada por el proyecto de la Carretera Panamericana, que también terminó siendo una quimera inalcanzable<sup>18</sup>.

### ***3.1.2. La Concesión Granger***

Así como en el plano americano Estados Unidos concibió el Ferrocarril Intercontinental y después la Carretera Panamericana como las *utopías del transporte* que le permitirían integrar el hemisferio, en Antioquia el ferrocarril hacia el golfo de Urabá se convirtió en una utopía, al final irrealizable, que permitiría conectar esa zona de frontera con la capital del departamento. Los primeros proyectos sobre el tema, impulsados en la segunda mitad del siglo XIX, no lograron llevarse a cabo, y lo mismo ocurriría con otros dos intentos que tendrían lugar en las primeras dos décadas del siglo XX: primero el de la Concesión Granger, que se describirá en este fragmento, y en segundo lugar una última propuesta impulsada desde la Asamblea Departamental y la

---

<sup>17</sup> Salvatore, "Imperial Mechanics", 665-667.

<sup>18</sup> Salvatore, "Imperial Mechanics", 667, 672-678.

Gobernación por un grupo de políticos encabezados por Camilo C. Restrepo, de la cual se hablará en el acápite 3.1.3.

A través de la Ley 18 de 1905 se aprobó un contrato entre el Ministerio de Obras Públicas y Henry Granger, el estadounidense especulador de títulos mineros que se mencionó al principio de este capítulo, para la construcción y la explotación de una línea férrea que saliera de Medellín y llegara a Ciudad Reyes, como pasaría a llamarse Necoclí, ubicada sobre el golfo de Urabá<sup>19</sup>. Según este contrato, a Granger se le entregaría, a cambio de la elaboración de los estudios, la construcción y la puesta en marcha del ferrocarril, además del levantamiento de un puerto que dispusiera de edificios para aduana y resguardos nacionales, el privilegio sobre la línea durante 99 años; podía tomar las zonas de terreno aledañas a la carrilera que necesitase para construir el ferrocarril, las estaciones, los anexos y las materias primas (madera por ejemplo) que se necesitaran; fue exonerado de los derechos de importación y exportación para todo tipo de materiales: aparatos telegráficos, máquinas, herramientas, materiales, mobiliario y todo lo que se requiriera para la obra y puesta en funcionamiento; la empresa Colombia Rail Road, creada para operar el ferrocarril, no tendría que pagar impuestos nacionales, departamentales o municipales; y, por último, se le entregarían treinta mil hectáreas de baldíos (diez mil en Ciudad Reyes, cinco mil en el bajo Atrato y quince mil en donde Granger tenía su finca Yankolombia, en la banda occidental del Golfo)<sup>20</sup>.

Henry Granger era un minero estadounidense que se instaló en Colombia en 1894, cuando superaba los veinte años. Pronto se convirtió en uno de los hombres con más concesiones mineras en el Chocó; Claudia Leal ha estimado que tenía 113 títulos y Wilmar Alexander Cano López encontró informes estatales que calculaban unos 121. En cualquier caso, Granger fue, junto con Benjamin S. Pray, uno de los mayores especuladores extranjeros de minas en el Pacífico, pues desde 1897 hasta 1899 logró obtener los títulos de 76 minas que apenas puso a producir. Además, después de 1906 consiguió otros 37 títulos a nombre de su esposa colombiana Adelaida Cervera de Granger, ya que con la separación de Panamá en 1903 el gobierno colombiano prohibió la concesión de minas en el Pacífico a agentes extranjeros, especialmente aquellos provenientes de

---

<sup>19</sup> El nombre de la ciudad se concibió en honor al presidente de Colombia que gobernó durante el periodo en el que se firmó el contrato: Rafael Reyes Prieto. Horta Gaviria, “Espacio salvaje y colonización de Urabá”, 89.

<sup>20</sup> Asamblea Nacional Constituyente y Legislativa, “Ley 18 de 1905 (abril 11) por el cual se aprueba un contrato (Ferrocarril del Darién a Medellín)”, *Diario Oficial*, 29 de abril de 1905, 1, <http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1573878>



Estados Unidos, pues se temía que a través de este mecanismo otros países logran apoderarse de las costas. Granger consiguió que los títulos que estaba tramitando para ese momento pasaran a nombre de su esposa, así logró apoderarse de vastas extensiones del Chocó<sup>21</sup>.

Uno de los episodios que demuestra el poder alcanzado por Granger fue el ocurrido con la Anglo Colombian Development Company. Hacia finales de la década de 1890 uno de los títulos que el minero consiguió estaba ubicado sobre los últimos diez kilómetros del río Condoto, en donde se encontraba quizás el depósito de platino más grande del país para ese momento. Luego, en 1912, sin tener en cuenta los derechos que ya tenía Granger, a la Anglo Colombian se le entregó una nueva concesión para dragar el río Condoto. Tan pronto como trajeron la draga para explotar el lecho fluvial, Granger, que había conseguido el respaldo de una compañía minera ubicada en Nueva York, demandó a la Anglo ante el gobierno colombiano. En un rifirrafe de resoluciones y cartas este asunto no solo pasó por la rama judicial, sino que llegó a escalar hasta el ejecutivo. Sin embargo, el Estado no logró darle solución y se desentendió del tema. Al final, Granger y la Anglo llegaron a un acuerdo para crear la Compañía Minera Chocó Pacífico, que posteriormente se convirtió en la empresa minera más poderosa de la región<sup>22</sup>.

Ahora bien, entre julio de 1905 y agosto de 1906 la Gobernación de Antioquia reportó a través del Repertorio Oficial los diferentes progresos que llevaba el ferrocarril: el 9 de julio de 1905 se inició la obra, según informó el alcalde de Turbo; en julio de 1906 llegó el vapor *Waldemar* cargado de rieles y en agosto de 1906 se inauguraron los primeros cinco kilómetros de la línea<sup>23</sup>. Durante los próximos tres años no se tuvieron más noticias de la construcción hasta que en 1909 el Ministerio de Obras Públicas, mediante una resolución, declaró la caducidad del contrato celebrado con Granger. A pesar de los informes de avance que se presentaron, después de un estudio se descubrió que la “inauguración” de las obras no habían sido sino el transporte de algunos materiales al sitio

---

<sup>21</sup> Claudia Leal León, “La Compañía Minera Chocó Pacífico y el auge del platino en Colombia, 1897-1930”, *Historia Crítica* no. 1 (2009): 155-157, <https://doi.org/10.7440/histcrit39e.2009.08>. Wilmar Alexander Cano López, “Ríos en disputa: minería, conflictos territoriales y comercio de oro en el Chocó (1907-1939)” (tesis de maestría en Historia, Universidad de Antioquia, 2015), 75.

<sup>22</sup> Claudia Leal León, “Disputas por tagua y minas: recursos naturales y propiedad territorial en el Pacífico colombiano, 1870-1930”, *Revista Colombiana de Antropología* 44, no. 2 (2008): 423-424, <https://doi.org/10.22380/2539472X.1063>

<sup>23</sup> Gobernación de Antioquia, “Ferrocarril de Urabá”, *Repertorio Oficial*, 31 de julio de 1905, 6046. Gobernación de Antioquia, “Ferrocarril de Urabá”, *Repertorio Oficial*, 10 de septiembre de 1906, 7381. Gobernación de Antioquia, “Ferrocarril de Urabá”, *Repertorio Oficial*, 25 de agosto de 1906, 7310.

donde se iniciaría la vía férrea. Por lo tanto, los trabajos nunca se iniciaron. Además, en mayo de 1907 se presentaron los planos y estudios ante el Ministerio de Obras Públicas, estos fueron examinados por la Sección de Ingeniería del Ministerio y la Sociedad Colombiana de Ingenieros, llegando a la conclusión de que no debían aceptarse.<sup>24</sup>

### ***3.1.3. La Comisión Exploradora y la Comisión Técnica del Ferrocarril de Urabá (1913-1920)***

Al igual que lo hizo con el camino de Occidente, Juan Henrique White fue un acérrimo defensor de la construcción de un ferrocarril que llegara al Urabá antioqueño. Como se mencionó anteriormente, se encargó de acompañar al cuerpo de ingenieros que hizo los estudios del Ferrocarril Intercontinental cuando estuvo en la zona y redactó diversos informes en los que alababa las ventajas que traería este medio de transporte. Mantenía su discurso de que los antioqueños debían abrirse paso al mar a través del Occidente y no del Magdalena, y señalaba que una vía férrea era idónea para esto por tres razones: primero, en los países que no estaban industrializados los ferrocarriles servían como motor para el avance de la colonización y la exploración de nuevos mercados. Segundo, los fletes para transportar las mercancías saldrían mucho más económicos a largo plazo a través de esta ruta que de la que seguía hacia el río Magdalena. Tercero, el acceso al canal de Panamá era más expedito a través del golfo de Urabá que desde puertos como Cartagena o Barranquilla: “La unión es la fuerza e identificando nuestros intereses con el Departamento y la Nación vecinos, y aun con las dos Américas, el éxito es más seguro que si Antioquia se encierra entre su caracol de montaña en contra de sus propios intereses”

<sup>25</sup>

---

<sup>24</sup> Ministerio de Obras Públicas, "Resolución por la cual se declara la caducidad del contrato celebrado por el Ministerio de Obras Públicas con el señor Henry G. Granger el día 20 de Febrero de 1905, aprobado por la Ley 18 del mismo año, para la construcción, equipo y explotación de una línea férrea que partiendo del golfo de Urabá debía terminar en la ciudad de Medellín", en *Contrato celebrado por el señor Henry G. Granger para la construcción y explotación de una línea de ferrocarril del golfo de Urabá ó Darién á la ciudad de Medellín y Resolución por la cual se declara la caducidad de dicho contrato* (Bogotá: Imprenta Nacional, 1909), 14-16.

<sup>25</sup> Juan Henrique White, *Compilación de leyes, decretos, resoluciones y demás documentos importantes relacionados con las 100.000 hectáreas que el departamento tiene en la región de Urabá publicados por orden de la Gobernación* (Medellín: Imprenta Oficial, 1913), 63. Juan Henrique White, *Informe del señor ingeniero de la zona 5.ª sobre el proyecto del ferrocarril de Urabá* (Medellín: Imprenta Oficial, 1915), 5-6.

Después de los estudios preliminares realizados por el cuerpo de ingenieros del Ferrocarril Intercontinental y el fracaso de la construcción de una vía férrea hacia el Urabá por parte de Henry Granger, en 1913 este proyecto volvió a ser rescatado por la Asamblea Departamental de Antioquia a través de la Ordenanza 3 de ese año. En ella solicitaban al gobernador la creación de una sección de ingenieros que se encargara de examinar cuáles podían ser las mejores rutas para un ferrocarril que saliera hacia el Urabá. En estos nuevos estudios también se debían incluir propuestas de lugares adecuados para fundar una nueva colonia y una descripción detallada de las riquezas naturales de las regiones del Atrato y el Urabá<sup>26</sup>. Buscando darle fuerza a esta empresa, el Congreso de Colombia, por medio de la Ley 64 de 1913 declaró la construcción de esta vía como objeto de utilidad, necesidad y conveniencia públicas nacionales. Por lo tanto, en caso de que el gobierno departamental fallara en gestionar la obra, sería el mismo gobierno nacional el que asumiría la labor<sup>27</sup>.

En 1914 el gobernador de Antioquia Carlos Cock creó una Comisión Exploradora que se encargaría de revisar las posibles rutas que podría tomar el Ferrocarril<sup>28</sup>. Esta Comisión debía elaborar un informe en el que se presentaran planos, perfiles longitudinales y transversales de todas las obras (obras de arte, línea férrea, puentes, muelles, viaductos, túneles, etc.), el presupuesto del costo de la línea férrea y la infraestructura asociada a ella. Toda la documentación se debía presentar ante el Ministerio de Obras Públicas<sup>29</sup>. El ingeniero jefe fue Luis F. Osorio, nombrado a través del Decreto 559 de 1914 de la Gobernación de Antioquia<sup>30</sup>.

---

<sup>26</sup> Asamblea Departamental de Antioquia, “Ordenanza no. 3 (de 25 de marzo de 1913) sobre prolongación del Ferrocarril de Antioquia y exploración de la región de Urabá”, en *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones de 1913* (Medellín: Imprenta Oficial, 1913), 5-6.

<sup>27</sup> Congreso de Colombia, “Ley 64 de 1913 (noviembre 12) sobre construcción de una vía férrea y auxilio a otra”, *Diario Oficial*, 18 de noviembre de 1913, 2, [www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1615851](http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1615851)

<sup>28</sup> Gobernación de Antioquia, “Decreto N.º 549 de 1914 (3 de enero) por el cual se crea una Comisión para estudios preliminares de una vía”, en *Informe del Secretario de Hacienda al Sr. Gobernador* (Medellín: Imprenta Oficial, 1914), 91-92.

<sup>29</sup> Presidencia de la República de Colombia, “Decreto 99 de 1914 (enero 24) por el cual se organiza la Comisión de Ingenieros de que trata la Ley 64 de 1913 para que practique los estudios del trazado y el presupuesto de costo del ferrocarril de Urabá a Medellín”, *Diario Oficial*, 4 de febrero de 1914, 4, [www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1022297](http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1022297)

<sup>30</sup> Gobernación de Antioquia, “Decreto N.º 559 de 1914 (febrero 12) por el cual se reforma el marcado con el número 549, de 3 de enero último y se hacen unos nombramientos”, en *Informe número 1 del ingeniero jefe de la Comisión Exploradora del Ferrocarril de Urabá*, escrito por Luis F. Osorio (Medellín: Imprenta Oficial, 1914), 11-14.

En un informe enviado por Osorio a la Gobernación en 1914 hacía una fuerte crítica a la Ley 64 de 1913, que declaró el ferrocarril como asunto de interés nacional, y a la Ordenanza 3 de 1913, que solicitaba la creación de dos comisiones de investigación que revisaran cuáles eran las mejores rutas para tirar los rieles hacia el Urabá y hasta qué puerto del Golfo debía llegar el ferrocarril. Para él era inconcebible que tanto en la Ley como en la Ordenanza fueran imperativos dos puntos: construir la línea dentro de los límites de Antioquia y fijar como punto final el golfo de Urabá. Creía que ambos eran errores de legisladores y ejecutivos que nunca habían visitado la región, pues alguien que conociera el lugar podría darse cuenta de que existían rutas mucho más idóneas que pasaban por los límites del departamento de Bolívar y terminaban en puertos con mejores aguas. A pesar de estas salvedades y después de realizar un trabajo de campo que se redujo a las zonas central, norte y parte del occidente de Antioquia (valle de Aburrá, Puerto Valdivia, Yarumal, Campamento, Angostura, Ituango y Mutatá), recomendó seguir la ruta que subía por el cañón del río Cauca hasta Antioquia y desde allí continuaba hacia el Urabá, es decir, empezaba en los límites del sur del departamento, subía por todo el río a través de Anzá y llegaba a Antioquia para después continuar un recorrido parecido al del camino de Occidente (ver Figura 14)<sup>31</sup>.

La zona occidental y suroccidental del departamento no pudo ser estudiada por el equipo liderado por Osorio, ya que recibieron órdenes de suspender los trabajos que estaban haciendo y entregar los documentos que tuvieran listos. En su informe final Osorio recomendaba examinar en campo la ruta del Cauca. La interrupción de los estudios pudo deberse al cambio de gobernador, pues Carlos Cock fue relevado por Pedro José Berrío, sin embargo, no se encontraron en los archivos indicios que permitan dar cuenta de las razones<sup>32</sup>.

Después de que finalizaran las labores de la Comisión Exploradora, la Asamblea Departamental exigió, por medio de la Ordenanza 31 de 1919, la conformación de una Comisión Técnica compuesta por cinco ingenieros que se encargaran de revisar todos los planos, informes y

---

<sup>31</sup> Osorio, *Informe número 1*, 54-55.

<sup>32</sup> Pedro José Berrío era hijo del antiguo gobernador de Antioquia Pedro Justo Berrío, quien promoviera la construcción del ferrocarril que salía al Magdalena. Fue gobernador de Antioquia en tres ocasiones: 1911 a 1912, 1914 a 1918 y 1926 a 1929. En su segundo periodo autorizó el establecimiento de Laura Montoya y sus misioneras en Dabeiba. Durante su tercera gobernación, entre 1926 y 1929 fomentó la construcción del túnel que permitía el paso por el alto de La Quebra y se iniciaron las obras de la Carretera al Mar. José Roberto Vásquez, “Pedro José Berrío”, *Revista Universidad Pontificia Bolivariana* 27, no. 97 (1965): 343-345. Mejía Cubillos, *Diccionario biográfico*, 64.

presupuestos que se hubieran realizado hasta la fecha sobre el ferrocarril de Urabá. Sus objetivos eran preparar un estudio técnico y económico sobre cada una de las vías posibles, hacer una comparación entre las ventajas y desventajas que existieran para cada ruta y emitir una opinión acerca de la vía que debía adoptarse al final<sup>33</sup>.

El 24 de mayo 1919 se instaló la Comisión Técnica del Ferrocarril de Urabá, compuesta por Camilo C. Restrepo<sup>34</sup>, como presidente, Germán Uribe H.<sup>35</sup>, Carlos Cock<sup>36</sup>, Teodosio Ramírez<sup>37</sup> y Carlos Gartner. Meses después se integró a la Comisión Francisco Rodríguez Moya ante la renuncia de Carlos Cock. Las reuniones se realizaron hasta el 1 de junio de 1920, en ellas se estudiaron los informes realizados por la Comisión del Ferrocarril Intercontinental, la Comisión Exploradora del Ferrocarril de Urabá y otro realizado por una sección de ingenieros que hizo trabajo de campo en el Suroeste del departamento, en el río Barroso<sup>38</sup>. Al final, se presentaron dos dictámenes porque no lograron establecer un criterio común. Uno redactado por la *Mayoría*, integrada por cuatro de los cinco ingenieros: Restrepo, Uribe, Ramírez y Gartner; el otro dictamen venía de la *Minoría*, es decir, Francisco Rodríguez Moya<sup>39</sup>. Ambos puntos de vista presentaban perspectivas muy diferentes de cómo debía desarrollarse Antioquia a futuro y cuáles eran las actividades comerciales a las que se debía apostar<sup>40</sup>.

---

<sup>33</sup> Asamblea Departamental de Antioquia, “Ordenanza no. 31 (de 25 de abril de 1919) por la cual se dictan algunas disposiciones relativas al estudio del Ferrocarril de Urabá”, en *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones de 1919* (Medellín: Imprenta Oficial, 1919), 53-55.

<sup>34</sup> Fue gobernador de Antioquia entre 1929 a 1930. Estudió ingeniería en Estados Unidos y se desempeñó como jefe ingeniero del Ferrocarril de Antioquia y gerente del Ferrocarril de Amagá. Con su cuñado Gonzalo Mejía apoyó fuertemente la construcción de la Carretera al Mar. Mejía Cubillos, *Diccionario biográfico*, 156.

<sup>35</sup> Estudió en la Escuela de Minas y estuvo vinculado al Ferrocarril de Antioquia durante más de treinta años. Fue ministro de Obras Públicas en el gobierno de Olaya Herrera y participó en algunas guerras, como la de los Mil Días. Luis Álvaro Gallo Martínez, *Diccionario biográfico de antioqueños* (Bogotá: sin editorial, 2008), 700.

<sup>36</sup> Estudió en la Escuela de Minas y se desempeñó allí como subdirector y profesor. Fue director de la Escuela de Artes y Oficios, superintendente del Ferrocarril de Antioquia y senador de la República. También fue gobernador en los siguientes periodos: 1913-1914 y 1930-1932. Mejía Cubillos, *Diccionario biográfico*, 80.

<sup>37</sup> Fue miembro de la Sociedad Antioqueña de Ingenieros. Mejía Cubillos, *Diccionario biográfico*, 292.

<sup>38</sup> No se encontró la referencia específica de este último informe.

<sup>39</sup> Estudió en la Facultad de Minas y también trabajó allí como profesor. Entre los cargos públicos que ocupó se encuentran: secretario de Hacienda, ministro de Agricultura y Comercio y gerente del Banco de la República en Medellín. Llegó a ser concejal de Medellín, diputado en Antioquia, senador y representante en la Cámara. Alonso Palacios Botero, “Francisco Rodríguez Moya. Ingeniero, político, economista y humanista polifacético”. *Repertorio Histórico de la Academia Antioqueña de Historia*, 112, no 192 (2018): 165-182.

<sup>40</sup> Comisión Técnica de Urabá, *Informes de la Comisión Técnica de Urabá para la Asamblea de 1920* (Medellín: Imprenta Oficial, 1920).

El primer punto de disenso entre la *Mayoría* y la *Minoría* tenía que ver con la ruta que debía tomar el ferrocarril, para los primeros lo mejor era que se mantuviera dentro de los límites del departamento. Por otro lado, Rodríguez Moya creía que era necesario recolectar más datos para juzgar bien cuál podía ser la mejor ruta. Este asunto surgió cuando se discutió el artículo tercero de la Ley 43 de 1919, el cual establecía que:

En caso de que un ferrocarril departamental tenga que ocupar territorios de otro Departamento, Intendencia o Comisaría, la entidad respectiva puede construir la carrilera y sus accesorios y explotar la obra, previo acuerdo con los Gobernadores correspondientes, si fueren Departamentos, o con el Gobierno Nacional, si fueren intendencias o Comisarías, en las mismas condiciones en que por las leyes y ordenanzas vigentes puede construir y explotar dentro de los límites del Departamento.<sup>41</sup>

Los ingenieros de la *Mayoría* argumentaban que, si se tiraba la línea férrea por el bajo San Jorge y las tierras del Sinú, la elección del puerto marítimo de llegada quedaría en manos de la Asamblea Departamental y la Gobernación de Bolívar, afectando seriamente los intereses de Antioquia de construir uno sobre el golfo de Urabá<sup>42</sup>. En cambio, la *Minoría* creía que todavía no existían datos suficientes para formarse un criterio completo que permitiera definir cuál era la mejor dirección, la conveniencia, la finalidad y las características que pudiera tener el proyecto para el departamento y la nación. Afirmaba que los estudios topográficos más completos con los que contaba la Comisión se reducían a unas pocas investigaciones realizadas en Cáceres y otra por la línea del Porce, hasta Zaragoza, además de los ya mencionados estudios realizados por la Comisión del Ferrocarril Intercontinental y el de una sección de ingenieros que recorrió Urao (ver Figura 14)

<sup>43</sup>.

---

<sup>41</sup> Congreso de Colombia, “Ley 43 de 1919” (octubre 25) sobre fijación del itinerario de una vía pública”, *Diario Oficial*, 28 de octubre de 1919, 125, <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/30036404>

<sup>42</sup> “Actas Comisión Urabá”, en AHA, Ferrocarril de Antioquia, t. 620, p. 42-43.

<sup>43</sup> Comisión Técnica de Urabá, *Informes*, 44.



El segundo punto en el que las perspectivas divergían era alrededor de las actividades económicas a las que debía apostarle la Antioquia del porvenir. La *Mayoría* sostenía que se debía asegurar el mercado del café porque para ese momento era el único cultivo que se producía en buenas cantidades para la exportación, por lo tanto, un ferrocarril hacia el mar era la forma más expedita para garantizar un costo bajo para el transporte. Además, era necesario abrir nuevas tierras que permitieran cultivar otros productos como el tabaco, el algodón, el azúcar o el cacao que diversificaran la oferta económica para dejar de depender de un solo artículo exportable<sup>44</sup>.

Las poblaciones más importantes de Antioquia se encontraban en las hoyas y vertientes de los ríos Cauca, Porce y Nare, por ello era importante comunicar estas zonas entre sí y con el exterior a través de vías férreas. En consecuencia, se debían construir tres líneas, una por cada río, y la más importante era la del Cauca por ser la tierra más “feraz” para la agricultura, así que se le debía dar toda la prioridad. Una vez se terminara esta se debían emprender dos tareas: 1) conectar el ferrocarril del Cauca con el Urabá por una ruta que se estudiaría en el futuro; y 2) se debía emprender la expansión del ferrocarril de Antioquia hacia el norte, es decir, el Caribe. Los ingenieros de la *Mayoría* creían que el futuro estaba en la agricultura porque para ellos los únicos que podían “exportar trabajo” eran los “pueblos civilizados”, como el estadounidense o el inglés. Por el contrario, en Colombia era primordial fomentar la explotación de materias primas hasta alcanzar un estadio de civilización que permitiera la industrialización:

Está bien que fomentemos las industrias fabriles, cuerdamente escogidas, y que les otorguemos cierta moderada protección en nuestro sistema de aduanas, pero no debemos olvidar que todas las naciones han principiado su civilización explotando primeramente sus riquezas naturales y enviándolas como materia prima a otras naciones para su consumo o su fabricación posterior; solo cuando en un país la población, por lo numerosa, o por la pobreza de sus tierras, sobrepasa al número de brazos necesarios para la explotación del suelo, empieza la exportación del trabajo en forma de manufacturas [...].<sup>45</sup>

Esta mirada de la *Mayoría* no era nueva en Colombia, en realidad se basaba en la Teoría de las Ventajas Comparativas de David Ricardo, defendida también por algunos pensadores económicos liberales del siglo XIX como Florentino González y Salvador Camacho Roldán. Ambos creían que existía una diferenciación de países que producían materias primas agrícolas y otros que producían bienes industriales manufacturados. Claramente Colombia se encontraba en los primeros y por ello

---

<sup>44</sup> Comisión Técnica de Urabá, *Informes*, 9.

<sup>45</sup> Comisión Técnica de Urabá, *Informes*, 10.



se debía promover el cultivo de productos agrícolas que tuvieran alta demanda en el mercado mundial como el café.<sup>46</sup>

Para Rodríguez Moya, por el contrario, era más importante fomentar las manufacturas<sup>47</sup>, por ello mientras la *Mayoría* creía que era más provechoso abrir la trayectoria a través del río Cauca, que apenas había sido colonizado, él sostenía que lo mejor era mantener la ruta que ya existía a través del valle de Aburrá y después conectarse con el Urabá desde el boquerón de San Cristóbal. Para él, abrir nuevos frentes de avance agrícola, significaba desgastar recursos humanos y económicos que se podían invertir en el enriquecimiento *in situ* de los núcleos que ya se habían poblado<sup>48</sup>.

Apostarle principalmente a la actividad agrícola significaba atar la suerte del departamento a las cotizaciones en el mercado mundial de los productos que se exportaran. Ya la experiencia de los cafeteros había demostrado que estos precios eran relativamente volátiles, así que vivían en una zozobra constante ante la perspectiva de perder los recursos invertidos en sus cultivos. Por eso, para Rodríguez Moya lo mejor era asegurar las rutas que ya existían a través del ferrocarril del Porce y su salida a Urabá<sup>49</sup>.

En un texto que evaluaba los informes brindados por la Comisión Técnica, el ingeniero Alejandro López, quien después diseñó el túnel de La Quiebra cuando hizo su carrera de Ingeniería Civil en la Escuela Nacional de Minas<sup>50</sup>, validaba los puntos aportados por la *Minoría*, ya que era necesario impulsar la industria fabril, pues permitía mayores ganancias y un crecimiento económico más alto que la explotación de materias primas<sup>51</sup>. Lo más importante no era crear nuevos centros de producción, sino darle fuerza y consolidar los que ya existían. También creía que los estudios que se habían hecho hasta el momento eran insuficientes.

---

<sup>46</sup> Mauricio Andrés Ramírez Gómez, “Pensadores económicos de la segunda mitad del siglo XIX en Colombia” (Documentos de trabajo Economía y Finanzas, Universidad Eafit, 2004), 3-4,14-15.

<sup>47</sup> Comisión Técnica de Urabá, *Informes*, 71.

<sup>48</sup> Comisión Técnica de Urabá, *Informes*, 70.

<sup>49</sup> Comisión Técnica de Urabá, *Informes*, 70.

<sup>50</sup> El ferrocarril que salía a Puerto Berrío estaba interrumpido en un tramo entre las estaciones Santiago y Limón debido al alto de La Quiebra, un accidente geográfico cuyas pendientes impedían el cruce de los vagones. En su paso por la Escuela de Minas el ingeniero Alejandro López diseñó, como tesis de grado, el túnel que atravesaría dicho alto. La construcción se hizo en 1929. Alejandro López, *El paso de la Quiebra en el Ferrocarril de Antioquia. Tesis para optar grado* (Medellín: Imprenta del Departamento, 1899), <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll10/id/1107>

<sup>51</sup> Comisión Técnica de Urabá, *Informes*, 99.

Al final, la Asamblea Departamental se inclinó por el concepto emitido por la *Mayoría* de la Comisión Técnica. A través de la Ordenanza 86 de 1920 se adoptó la vía por la hoya del Cauca para la construcción del ferrocarril de Urabá<sup>52</sup>. Este acto administrativo es el último indicio que se encontró en los archivos sobre el ferrocarril, fue emitido el 12 de junio de 1920 y a pesar de que también le daba continuidad a la Comisión Técnica de ingenieros, la última acta de sesión de esa corporación fue fechada el 1 de junio de 1920<sup>53</sup>. De la nada, el proyecto que uniría al Urabá con el centro del departamento a través de un camino de hierro se esfumó de las instancias gubernamentales sin dejar más rastro que una ordenanza. Este fue el resquicio final de las utopías ferroviarias en el Urabá antioqueño; utopías que después serían reemplazadas por el sueño de una autopista: la Carretera al Mar. Sobre esta vía se hablará en el capítulo 4 de esta investigación.

### **3.2. Los nuevos impulsos para la construcción del camino de Occidente y los procesos de colonización**

De acuerdo con María Teresa Uribe desde el periodo más temprano de la República las élites antioqueñas se pensaron un proyecto “político y ético-cultural” que cobijaba diferentes esferas: la construcción de una vía que comunicara a Medellín con el golfo de Urabá para poder asegurar la entrada de Antioquia al circuito económico del Caribe, la solución del problema de tierras que existía con los resguardos indígenas de Occidente; la adjudicación de baldíos a colonos originarios del interior para garantizar el mantenimiento de la ruta que salía hacia el mar y para abrir el mercado de tierras en una zona que aún permanecía estancada; la explotación aurífera en el Occidente seguía siendo precaria, así que era necesario entregar concesiones para asegurar este renglón de la economía; y, finalmente, se hacía imperioso, desde la perspectiva de las élites, articular a los indígenas que habitaban allí a la sociedad a través de su conversión en ciudadanos<sup>54</sup>.

Como se mostró en el capítulo anterior, el proyecto anteriormente mencionado se puso en marcha desde 1886 durante la gobernación de Marceliano Vélez a través de tres mecanismos: el “arreglo”

---

<sup>52</sup> Asamblea Departamental de Antioquia, “Ordenanza no. 86 (de 12 de junio de 1920) por la cual se dictan algunas disposiciones sobre ferrocarriles”, en *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones de 1920* (Medellín: Imprenta Oficial, 1920), 247-249.

<sup>53</sup> “Actas Comisión Urabá”, en AHA, Ferrocarril de Antioquia, t. 620, p. 107.

<sup>54</sup> María Teresa Uribe, *Urabá: ¿región o territorio? Un análisis en el contexto de la política, la historia y la etnicidad* (Medellín: Corpurabá; Iner, 1992), 22.

del problema de los títulos de los resguardos del que se encargó el comisionado Alejandro Restrepo entre 1887 y 1888; la construcción del camino de Occidente desde Frontino hasta Pavarandocito entre 1886 y 1887 y la adquisición de las cien mil hectáreas de baldíos que la nación le traspasó al departamento en 1886 para fomentar la colonización de las tierras que se ubicaban alrededor de la nueva vía. Sin embargo, para 1895 los planes que se habían hecho de avanzar hacia la tierra de la “salvación” no se encontraban ni a medio camino: el comisionado de los resguardos solamente organizó los títulos correspondientes a los terrenos que rodeaban el camino de Occidente, todo el valle del Murri quedó de la misma forma en la que estaba y, como se verá más adelante, en la década de 1910 fue necesario nombrar a un nuevo funcionario público que se encargara de desenredar el asunto en esa zona. La vía principal quedó abierta, pero después de 1895 no se le volvió a hacer mantenimiento y poco a poco los puentes fueron arrastrados por las corrientes, la maleza ganó espacio sobre los lugares que se habían despejado y el camino entró en un inexorable declive. De acuerdo con Luis Fernando Múnera López el dinero que se había destinado inicialmente para el cuidado de esta ruta fue desviado por el gobernador Julián Cock para pagar los gastos que trajo consigo la guerra civil que se inició después de que un grupo de liberales se levantara en contra del gobierno aduciendo que se les estaba reprimiendo su acción política<sup>55</sup>. Olvidado el camino, olvidados los baldíos departamentales. Ante la negligencia del gobierno y al ver el poco tráfico que existía, muchos de los colonos que llegaron a ocupar lotes de tierra decidieron abandonar el proyecto<sup>56</sup>.

Diez años transcurrieron hasta que el gobierno departamental volvió a poner sus ojos en el Occidente. En 1905 el presidente Rafael Reyes decidió reordenar el territorio nacional porque consideraba que la preservación de la antigua división administrativa que Colombia había heredado de sus años federales contribuía a que existieran grandes desequilibrios regionales que impulsaban las guerras civiles. Antioquia no se salvó de ser desmembrada porque, siguiendo las recomendaciones que ya había delineado Rafael Uribe Uribe, el presidente consideró oportuno

---

<sup>55</sup> Brenda Escobar Guzmán, “De conflictos locales a la guerra civil. Tolima (Colombia) a finales del siglo XIX” (doctorado en Historia, Universidad Ludwig Maximilians, 2011), 48. Luis Fernando Múnera López, *El puente de Occidente y la integración de Antioquia* (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2018), 105.

<sup>56</sup> Juan Enrique White, *Historia del camino nacional de Frontino a Turbo, pasando por Dabeiba y Pavarandocito al golfo de Urabá* (sin ciudad: sin editorial, 2009 [1914]), <http://tesis.udea.edu.co/bitstream/10495/393/1/CaminoFrontinoTurbo.pdf>, 3 y 6.

segregar la zona sur del departamento y algunas partes del norte del Cauca para crear una nueva entidad administrativa: Caldas. Los dirigentes antioqueños interpretaron la decisión como una oportunidad y entraron en un proceso de negociaciones intenso para que a cambio de esa franja les entregaran la banda oriental del río Atrato, es decir, lo que después sería conocido como el Urabá antioqueño<sup>57</sup>. De esta forma, en 1905 Urabá pasó de ser administrada por el Cauca a ser parte del departamento de Antioquia. Esta resolución no se tomó solamente por la presión ejercida por las élites antioqueñas, el componente geopolítico y estratégico también jugó un papel fundamental en la balanza debido a que con la reciente pérdida de Panamá se vio la necesidad de estrechar las relaciones de esta banda del país con una región que la articulara con las lógicas del mercado y las políticas nacionales<sup>58</sup>.

Una vez anexionado el nuevo territorio, los gobernantes de Medellín no se hicieron esperar para enviar allí a un grupo de nuevos funcionarios a quienes no solo se les encomendó la misión de cumplir con las responsabilidades de la administración pública, sino que también se les instó a “antioqueñizar” el lugar, es decir, debían llevar las costumbres, las creencias y los valores que se profesaban en el centro del departamento, hacia una zona que hasta el momento había estado habitada por extractivistas cartageneros y extranjeros, indígenas, sinuanos, chocoanos y uno que otro “paisa”. Como lo muestra Claudia Steiner, el encuentro de la Antioquia andina con la recién adquirida Antioquia costera se tradujo en una serie de tensiones en las que cada comunidad se adaptó de la mejor forma que pudo, intentando salvaguardar retazos de sus formas de vida<sup>59</sup>.

Entre esos funcionarios que fueron enviados se encontraba el prefecto civil Julio C. Gamboa, contratado por la Gobernación, quien en agosto de 1905 informaba que el camino de Occidente llevaba más de una década sin recibir ningún tipo de mantenimiento: entre Frontino y Dabeiba se habían caído dos puentes y entre Dabeiba y Pavarandocito la vía estaba tan intransitable que era

---

<sup>57</sup> Carlos Andrés Castaño, “El Quinquenio de Rafael Reyes y la transformación del mapa político-administrativo colombiano”, *Anuario de Historia Social y de la Cultura* 38, no. 1 (2011): 53-65.

<sup>58</sup> Asamblea Nacional Constituyente y Legislativa de Colombia. “Ley 17 de 1905 (abril 11) sobre división territorial”. *Diario Oficial*, 15 de abril de 1905, 1, <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1572890>. Uribe, *Urabá: ¿región o territorio*, 28.

<sup>59</sup> Claudia Steiner, *Imaginación y poder. El encuentro del interior con la costa en Urabá, 1900-1960* (Medellín: Editorial de la Universidad de Antioquia, 2000), 9-27.

necesario descumbrarla, ampliar la calzada, construir desagües y poner nuevos puentes<sup>60</sup>. Para conseguir los fondos que permitieran reabrir el camino, Gamboa proponía seguir las recomendaciones que había dado Juan Enrique White en 1904<sup>61</sup>: vender veinte mil hectáreas de las cien mil de baldíos departamentales y destinar ese dinero a la construcción de los puentes que se habían caído y a la reapertura del camino<sup>62</sup>. Por medio de la Ordenanza 27 de 1904 la Asamblea Departamental de Antioquia aprobó la venta de las veinte mil hectáreas anteriormente mencionadas y decretó que cada hectárea que se vendiera valdría, como mínimo, cinco pesos<sup>63</sup>. A pesar de los intentos de hallar en el AHA los rastros de las transacciones financieras que se debían haber realizado con los baldíos, no se encontró absolutamente nada. Lo más probable es que al final esta propuesta fallara y no se efectuara ningún tipo de venta.

Otra de las alternativas que se plantearon para reconstruir el camino fue solicitar un auxilio al gobierno central. Así, los congresistas antioqueños intercedieron en Bogotá ante sus congéneres y por medio de la Ley 19 de 1904 se declaró de necesidad, utilidad pública y de alto interés nacional la vía que iba de Frontino hacia Pavarandocito. Por medio del artículo segundo se estableció que cualquier entidad o compañía que se embarcara en la labor de abrir el camino recibiría un auxilio de hasta quinientos pesos por cada legua que entregara<sup>64</sup>. En adición a lo anterior se expidieron vales por \$1300 que después se vendieron a \$1130 a los rematadores de la venta de licores, lo cual ayudó a restaurar veinte kilómetros, pero los fondos se acabaron y de nuevo se perdió todo el trabajo que se había hecho<sup>65</sup>.

La recuperación de la vía era un tema de vital importancia para los habitantes del Occidente, quienes no solo sentían que se encontraban aislados, sino que también veían la negligencia estatal como la responsable del atraso de la región. En 1905 uno de los lectores del periódico *El Colono de Occidente* manifestaba que corrían rumores de que Pedro Nel Ospina sería nombrado gerente

---

<sup>60</sup> Julio C. Gamboa V., “Informe sobre caminos (conclusión). Provincia de Urabá”, *Repertorio Oficial*, 29 de agosto de 1905, 6199-6120.

<sup>61</sup> White, *Compilación de leyes*, 89.

<sup>62</sup> Julio C. Gamboa V., “Informe del Prefecto de la Provincia de Urabá”, *Repertorio Oficial*, 10 de julio de 1905, 5974.

<sup>63</sup> Asamblea Departamental de Antioquia, “Ordenanza 27 (de 9 de julio de 1904) sobre vías al Atrato”, en *Ordenanzas expedidas por la Asamblea en sus sesiones ordinarias de 1904* (Medellín: Imprenta Oficial, 1904), 68.

<sup>64</sup> Congreso de Colombia, “Ley 19 de 1904 (noviembre 10) Por la cual se dictan medidas de fomento para la región del Chocó”, *Diario Oficial*, 26 de noviembre de 1904, 1, <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1574705>

<sup>65</sup> White, *Historia del camino nacional*, 6-7.

de la sociedad que se encargaría de retomar la obra, lo que lo llenaba de esperanza porque con Ospina a la cabeza no solo se obtendrían grandes ventajas para el Urabá mismo, sino también para todo el país:

Las vastas extensiones de tierras que encierran, son por sí solas dignas de ser utilizadas, no para el mero engrandecimiento del radio contenido en sus localidades, sino que ellas en estado de florecencia contribuirán con su [ilegible] engrandecimiento de Colombia en general. El movimiento comercial que dará a ellas el ferrocarril que ha de atravesarlas: las minas de oro, etc.; la feracidad de sus terrenos, que solo aguardan la mano del hombre laborioso para convertirse en productores, y en fin, puestas en explotación todas las riquezas que en estado virgen contienen en sus selvas, las colocarían en un escalafón digno de hacerlas figurar al lado de las más florecientes de nuestro suelo.<sup>66</sup>

En 1913 White manifestaba que las cosas seguían igual de mal que en la década pasada, y adicionaba a la situación dos inconvenientes más: por una parte, las demoras y los abandonos que había sufrido el camino además de la falta de reglamentación en la distribución de los baldíos departamentales había generado una gran desconfianza entre los colonos y los empresarios que podrían haber patrocinado el poblamiento de la zona<sup>67</sup>. Por otra parte, el problema de la titulación de terrenos en los resguardos indígenas seguía sin resolverse, así que todavía existían 110.000 hectáreas en el Occidente cuya comercialización estaba congelada.

De acuerdo con otro lector del periódico *El Colono de Occidente*, lo único que permitiría liberar a la región de los yugos que le impedían su avance era:

- 1° Que se impida el monopolio de terrenos con denuncias leoninas de baldíos; y
- 2° Que se defina legalmente la propiedad en el resguardo de indígenas.

Lo primero, porque si el antioqueño es mayordomo de diversas comarcas del Departamento, no lo será de ésta, donde con pocos pesos se hace propietario del predio que necesita para su subsistencia; y lo segundo, porque diversos procedimientos de libres y de aborígenes han enmarañado de tal modo los títulos traslativos de dominio, que en vano se ocuparían los tribunales ordinarios en deslindar y garantizar la propiedad urbana y rural en Cañasgordas y el Frontino.<sup>68</sup>

Contra viento y marea el segundo requisito logró cumplirse después del trabajo realizado por el comisionado Carlos Villegas desde 1915. Sin embargo, como se verá más adelante, el mayor porcentaje de las adjudicaciones que se hicieron después de 1895 quedaron en manos de unos pocos empresarios que acumularon grandes cantidades de tierras. Hay que avanzar por partes, el camino siguió a medio hacer hasta 1926 que se iniciaron las obras de la nueva Carretera al Mar,

---

<sup>66</sup> Lisímaco Andrade, "Correspondencia", *El Colono de Occidente*, 1 de septiembre de 1905, 2.

<sup>67</sup> White, *Historia del camino nacional*, 8.

<sup>68</sup> *El Colono de Occidente*, 15 de septiembre de 1905, 3.

ese es un asunto que se tratará en el próximo capítulo. En la siguiente sección se evidenciarán las labores que se hicieron para por fin deshacer el nudo que, de acuerdo con Lina Marcela González Gómez, impedía el avance de los colonos hacia el noroccidente<sup>69</sup>.

### **3.3. La estocada final: de la disolución del resguardo “salvaje” a la llegada de las misiones “civilizadoras”**

En 1915 la Asamblea Departamental de Antioquia, mediante la Ordenanza 49, conminó al gobernador del departamento a coordinar dos procesos: el arreglo definitivo de los títulos de lo que quedaba del antiguo resguardo indígena de Cañasgordas, especialmente aquello que se ubicaba en las vertientes del río Murrí, y la venta de veinte mil de las cien mil hectáreas de los baldíos departamentales para financiar la misión catequizadora que se establecería pronto en la zona para evangelizar a los indígenas e iniciar la conversión de estos en ciudadanos que se articularan al proyecto nacional<sup>70</sup>. Siguiendo los mandatos de la Asamblea el gobernador, a través del Decreto 486 de 1915, creó el cargo de “Comisionado especial”, que después fue ocupado por Carlos Villegas, entre sus funciones se encontraban: recoger todos los títulos y documentos que acreditaran derechos de propiedad sobre los terrenos que quedaban en el antiguo resguardo, estudiarlos, escuchar las reclamaciones y expedir los títulos de propiedad definitivos que permitieran distinguir los lotes libres de los que tuvieran dueños; contratar un agrimensor que levantara un plano de la zona de trabajo; delimitar las veinte mil hectáreas que se venderían para financiar la misión; señalar dos lotes dentro de los resguardos que después pudieran ser usados por los misioneros y ejercer las responsabilidades propias de un protector de indígenas<sup>71</sup>.

La primera actividad que hizo Villegas fue demarcar los límites de la zona que iba a organizar. Aquí es importante recordar que el antiguo resguardo de Cañasgordas ya había tenido un proceso de “arreglo” que fue realizado en la década de 1880 por el comisionado Alejandro Restrepo, en

---

<sup>69</sup> Lina Marcela González Gómez, “Territorio, poblamiento y presencia indígena en el Occidente antioqueño durante el siglo XIX” (tesis de maestría en Ciencias Sociales-Estudios Regionales, Universidad de Antioquia, 1997), 142.

<sup>70</sup> Asamblea Departamental de Antioquia, “Ordenanza no. 49 (de 27 de abril de 1915) sobre arreglo definitivo de los Resguardos de Indígenas en la Región de Occidente”, en *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones de 1915* (Medellín: Imprenta Oficial, 1915), 68-69.

<sup>71</sup> Gobernación de Antioquia, “Decreto N°486 por el cual se reglamenta la Ordenanza 49 del corriente año”, *Gaceta Departamental*, 19 de octubre de 1915, 6850-6851.

dicha ocasión el área que se ordenó fue la que quedaba alrededor del camino de Occidente, es decir, la sección norte (ver Figura 15). En 1915 Villegas delimitó la sección sur, que también se encuentra ilustrada en la Figura 15, de la siguiente manera:

Del ‘Alto de Portachuelo’, donde cruza el camino actual para ‘Murri’, por este camino al ‘Alto de Paramillo’; de éste, siguiendo la cordillera que divide aguas de ‘Tuguridó’ y ‘Pegadó’ al ‘Alto de Chaquenodá’; de aquí a la ‘Cerrazón de Murri’, donde le cae a éste la quebrada de ‘Palmichal’; de aquí, por el filo del lado de debajo de dicha quebrada a la cordillera que divide las aguas de ‘Tarapetó’ y ‘Quiparadó’, hasta las cabeceras del río ‘Arquíá’; de aquí, siguiendo por la divisoria de aguas de este último río y las que vierten al ‘Murri’, hasta la cabecera del río ‘Pavarandó’ (tributario del Murri); de aquí por la cuchilla divisoria de aguas del río ‘Nendó’ con ‘Nendocito’ y ‘Amparadó’, hasta la ‘Cerrazón de Penderisco’ o ‘Puente de Piedra’; de este lugar, siguiendo por el filo del lado izquierdo del riachuelo de ‘La Quebradona’ hasta su nacimiento en la cordillera que divide las aguas del río ‘Gengamecodá’, de las que caen al río ‘Penderisco’; por esta divisoria arriba al ‘Alto de Carauta’, de aquí, siguiendo la cordillera al ‘Alto de Musinga Grande’; y de este punto, por la misma cordillera que divide las aguas de ‘Rioverde’ y ‘Carauta’, hasta el ‘Alto de Portachuelo’, primer lindero.<sup>72</sup>

Cuando viajó al valle de Murri Villegas encontró que la mayoría de los terrenos de los indígenas estaban vacantes porque al verse acosados por el avance de los colonos terminaron migrando hacia el río Sinú, el río San Jorge, Arquía, Ocaidó o la costa del Pacífico. Por lo tanto, ante la ausencia de sus antiguos habitantes, al final la tarea de la reorganización y liquidación del resguardo se redujo a validar los títulos de los “libres” que se habían asentado en la zona, los terrenos que pertenecían al municipio de Frontino y unos cuantos que pertenecían a indígenas<sup>73</sup>.

La otra tarea de organización territorial que le correspondía a Villegas, como ya se mencionó, era medir las veinte mil hectáreas que se venderían para financiar la misión catequizadora. Para cumplir con este propósito Villegas sugirió contratar a Jorge L. White, hijo de Juan Henrique White, para que este se encargara de levantar el plano de la sección sur del resguardo, donde organizó los títulos de propiedad, y para medir la zona que se iba a vender<sup>74</sup>. Mediante la Ordenanza 18 de 1916 la Asamblea Departamental autorizó la mensura y ordenó se distribuyeran lotes menores a 500 hectáreas. En ese mismo ordenamiento se creó una junta que se encargaría de la emisión de los bonos y la administración de la venta de los terrenos, la cual después pasaría a denominarse la *Junta de Colonización de Occidente* y estaría compuesta por el comisionado Villegas; el

---

<sup>72</sup> Gobernación de Antioquia, “Resolución N°3 por la cual se determinan los límites del Resguardo de Murri”, *Gaceta Departamental*, 24 de noviembre de 1915, 6978-6979.

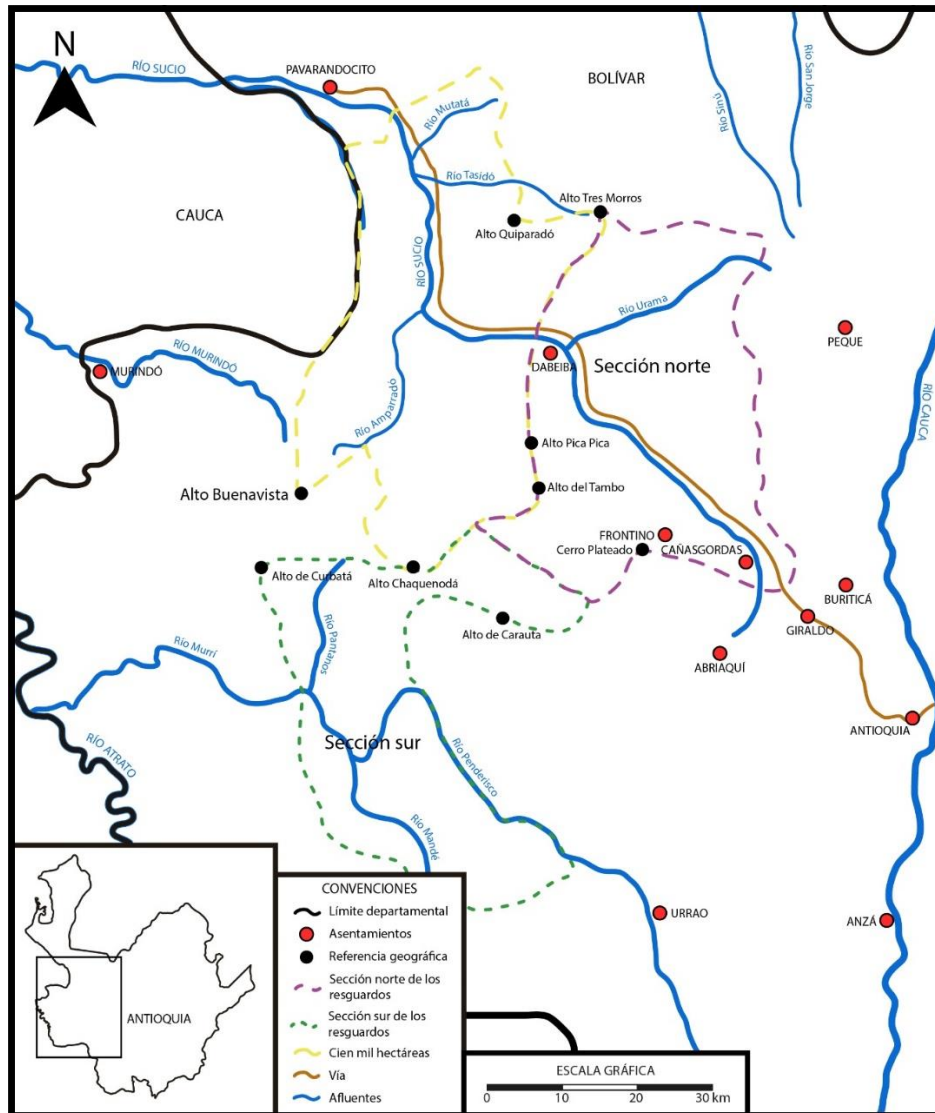
<sup>73</sup> Julián Pérez Ríos, “Indígenas y colonos. Configuración del territorio en los resguardos del Occidente de Antioquia 1886-1920” (informe de investigación, Universidad de Antioquia, 2012), 90-131.

<sup>74</sup> En AHA, Gobierno-Municipios, t. 267, f. 403r-404v.



ingeniero de la Zona Quinta, que para ese momento era Juan H. White; el personero de Frontino y dos vecinos con sus respectivos suplentes nombrados por el gobernador<sup>75</sup>.

**Figura 15.** Croquis de los antiguos resguardos del Occidente y las cien mil hectáreas donadas por la nación al departamento de Antioquia, 1915



**Fuente:** elaboración propia a partir de: Juan Enrique White, “La parte de las 100000 hectáreas cruzadas por el camino nacional” (1919), en BVBR, <http://babel.banrepcultural.org/cdm/ref/collection/p17054coll13/id/195>. White, *Compilación de leyes*, 28. Pérez Ríos, “Indígenas y colonos”, 87-88. La línea que divide las secciones norte y sur es aproximada.

<sup>75</sup> Asamblea Departamental de Antioquia, “Ordenanza no. 18 (de 13 de abril de 1916) por la cual se desarrolla la número 49 de 1915, sobre resguardos indígenas”, en *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones de 1916* (Medellín: Imprenta Oficial, 1916), 25-28.

Por medio de los decretos 238 y 239<sup>76</sup> se reglamentó la forma en la que se debían hacer las ventas, se autorizó a la nueva Junta para conseguir un empréstito de hasta 2000 pesos oro para expedir los bonos y, por último, se decidió que la sección de las cien mil hectáreas que entraría en venta estaría dentro de los siguientes linderos (sección norte del globo de tierras):

El lote de 20.000 hectáreas que se destinó para la venta dentro de las cien mil tiene los siguientes límites: “Del ‘Alto de Tambo’, cabeceras del río Chuscal, afluente del río Tuguridó; de aquí por la cordillera al ‘Alto de Chaquenodá’, cabeceras del río del mismo nombre, lindando con los Resguardos de Indígenas en Murri, hasta donde arranca el filo que divide aguas del río Genganaturadó con el Amparadó; de aquí en línea recta con dirección al ‘Alto de Buenavista’, hasta la divisoria de aguas de los ríos Negro y Carmen; por esta divisoria abajo al río Amparadó, éste arriba a la boca del río Tuguridó; de aquí por el filo que queda a la banda derecha de dicho río a inmediaciones de su desembocadura; por este filo arriba encerrando todas las vertientes del río Tuguridó, hasta el ‘Alto de Pica-Pica’; y de aquí por el límite de los Resguardos, hasta el ‘Alto del Tambo’, primer lindero.<sup>77</sup>

Laura Montoya llegó a Dabeiba junto con su madre y otras cinco jóvenes en 1914 para dirigir la *Misión Catequizadora* que la Asamblea Departamental ordenó crear en la zona. Se debe recordar que la política de las misiones no se redujo solamente al Urabá antioqueño, en realidad se trató de un fenómeno nacional mucho más amplio. Después de que los conservadores regresaran a la Presidencia de la República en compañía de un grupo de liberales moderados en 1886, la relación entre la Iglesia y el Estado se estrechó a través de la Constitución Política de 1886, la posterior firma del Concordato en 1887 y otra serie de normas que pronto le entregaron las zonas de frontera a las órdenes misioneras. Para los dirigentes del país el mejor camino para “civilizar” a los indígenas que vivían en los lugares más apartados era a través de la educación católica que impartían los sacerdotes avalados por la *Propaganda Fide*. Serían ellos quienes se encargarían de evangelizar e introducir a los nativos en las costumbres del mundo occidental<sup>78</sup>.

Montoya se asentó con sus misioneras en un lote que quedaba cerca de un poblado de indígenas Embera Katío<sup>79</sup> e inició su labor de forma rápida. En los siguientes diez años las *Hermanas*

---

<sup>76</sup> Gobernación de Antioquia, “Decreto no. 239 de 1916 (13 de mayo) sobre emisión de bonos para sufragar los gastos de medición de 20.000 hectáreas de terrenos en Occidente”, *Gaceta Departamental*, 8 de junio de 1916, 7627.

<sup>77</sup> Gobernación de Antioquia, “Decreto no. 238 (13 de mayo) de 1916 reglamentario de la venta de unos terrenos en la Región de Occidente”, *Gaceta Departamental*, 8 de junio de 1916, 7625-7626.

<sup>78</sup> Nicolás Restrepo, “La Iglesia católica y el Estado colombiano, construcción conjunta de una nacionalidad en el sur del país”, *Tabula Rasa* no. 5 (2006): 157-161, <https://doi.org/10.25058/20112742.272>

<sup>79</sup> También conocidos en la actualidad como Embera Eyabida. En el periodo colonial se produjeron varios desplazamientos de las comunidades indígenas que huían de los entables mineros del alto Atrato hacia las vertientes de la cordillera Occidental, en donde nacían diferentes ríos que tributaban sus aguas al río Atrato. Estos indígenas, conocidos en el periodo colonial como “Chocóes” y después como “Embera Katíos”, tuvieron enfrentamientos con otros grupos que se asentaban entre Arquía y Murri, denominados “Taytas”. Hacia finales del siglo XVIII, en 1777,

*Catequistas*, después conocidas como la *Congregación Hermanas Misioneras de Santa María Inmaculada y Santa Catalina de Siena o Lauritas*, llegarían a tener presencia en Rioverde, El Pital, Antadó, Murri, Chimiadó, Chichiridó, Curadientes, Chontaduro, Puerto César, Turbo y Arquía (ver Figura 16). El método misional de las Lauritas se caracterizó por querer evangelizar a los indígenas viviendo entre ellos y como ellos. Además, desarrollaron un sistema jerarquizado que les permitía expandirse territorialmente a diferentes lugares: estaba la casa central, donde se formaban las misioneras; después seguían las residencias y por último estaban las ambulancias, es decir, pequeños ranchos en los que las *excursionistas* congregaban a los indígenas directamente en las selvas<sup>80</sup>.

No obstante, las Lauritas no fueron las únicas que llegaron para hacer misión a la zona de estudio, detrás de ellas arribaron en 1918 los misioneros del Carmen Descalzo para apoyarlas tanto en su labor evangelizadora como en el acompañamiento espiritual, pues bien se sabe que las mujeres no están autorizadas dentro de la Iglesia católica para officiar ciertos ritos y sacramentos. Los hermanos Carmelitas se caracterizaban por hacer correrías por los caminos de herradura o en sus embarcaciones si estaban en el golfo de Urabá, es decir, emprendían viajes que podían llegar a durar semanas y meses, en la medida en que avanzaban en su itinerario oficiaban misa, celebraban sacramentos y organizaban procesiones<sup>81</sup>. Los Carmelitas estuvieron a cargo de la Prefectura Apostólica de Urabá desde 1918, cuando fue creada, hasta 1941, cuando fue liquidada. Para 1925, año en el que se cierra este capítulo, ya habían llegado a establecerse en Frontino, Dabeiba, San José de Urama, Pavarandocito, Turbo, Arboletes, Juntas de Uramita y Murri<sup>82</sup>.

Desde el principio la relación entre las Lauritas y los hermanos Carmelitas fue tensa y difícil porque estos últimos no lograban concebir que un grupo de mujeres, muchas de ellas jóvenes, se adentraran en los peligros de la selva para hacer misión, una tarea propia de los hombres. Además,

---

el gobernador Francisco Silvestre ordenó reducir a los “chocós fugitivos” en el pueblo de indios de San Carlos de Cañasgordas, cuya jurisdicción sería conocida después como el antiguo resguardo de Cañasgordas. Carlo Emilio Piazzini Suárez y David Andrés Escobar Cuartas, *Territorios y memorias arqueológicas de Urao y Frontino* (Medellín: Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia. INER, 2014), 70-77.

<sup>80</sup> María Patricia Castro Hernández, “Las comunidades religiosas femeninas en Antioquia, 1876-1940” (tesis de maestría en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 2001), 152-174.

<sup>81</sup> Juan Felipe Córdoba Restrepo, “Las comunidades religiosas masculinas en Antioquia, 1885-1950” (tesis de maestría en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 2001), 168, 172.

<sup>82</sup> Córdoba Restrepo, “Las comunidades religiosas masculinas”, 229. Secretaría de Gobierno, “Contrato sobre reducción y civilización de indígenas”, *Gaceta Departamental*, 23 de octubre de 1918, 10556.

tan pronto como fue nombrado prefecto eclesiástico, José Joaquín Arteaga y Laura Montoya entraron a chocar en muchos temas: las labores de limpieza de las misioneras en la casa de los hermanos Carmelitas, el carisma propio de cada una de las congregaciones, la forma en la que evangelizaban a los indígenas y la manera en la que Montoya redactó las Constituciones de su nueva congregación<sup>83</sup>. Las desavenencias se volvieron cada vez más intensas, así que los jerarcas de la Iglesia decidieron expulsar a las Lauritas de la Prefectura en 1924. Al verse solos en el liderazgo de las misiones el prefecto monseñor Arteaga solicitó a Barcelona el envío de una comitiva de *Hermanas Misioneras Carmelitas Descalzas*, quienes llegaron a Frontino en 1925 para tomar los puestos de misión y avanzada dejados por sus predecesoras<sup>84</sup>.

En este punto se debe destacar una de las reflexiones dejadas por el padre José Joaquín Arteaga, quien creía que, aunque las misiones eran importantes para asegurar un porvenir próspero para Urabá porque a través de ellas era posible “civilizar” a los indígenas, había un elemento *preliminar*, casi que indispensable para abrir la región: la colonización de las cien mil hectáreas por parte de agricultores antioqueños:

---

<sup>83</sup> Córdoba Restrepo, “Las comunidades religiosas masculinas”, 219-223.

<sup>84</sup> Castro Hernández, “Las comunidades religiosas femeninas”, 174.



Considero absolutamente necesario, para que comience a decirse que el Urabá prospera, que toda la región, desde Dabeiba al Mutatá —donde están comprendidas las cien mil hectáreas del Departamento— sean invadidas por agricultores antioqueños. La región es feraz, montañosa, regada por grandes ríos, capaz de producir inmensa riqueza agrícola, y el clima no es tan pernicioso como se cree, pero está abandonada.

El señuelo de las minas tiene perdido el Urabá. Yo creo que se debiera favorecer a los pequeños agricultores y que se les diesen facilidades para hacer suyos los reducidos lotes de terreno.

Del Mutatá al Golfo dominan los bosques de tagua y es muy distinto el problema.

Primeramente esta región tendrá que ser patrimonio de la raza de color, porque el clima es muy ardiente y mortífero para el blanco, y únicamente los negros pueden resistir largo tiempo.

Además, de Pavarandocito para abajo los viajes y el comercio se hacen preferentemente por agua, y son precisas condiciones náuticas a que el pueblo antioqueño, esencialmente montañés, no se avendrá jamás.

La salvación de esta región, aparte el precio de la tagua, que es muy eventual, consiste en que entren decididamente Compañías poderosas a explotar las inmensas riquezas de hidrocarburos que, según dicen, harán del Urabá el paraíso de Colombia. Si no se fundan empresas de mucho empuje, capaces de hacer frente a los inmensos obstáculos que allí se presentan, es inútil pensar en progresos materiales ni religiosos.<sup>85</sup>

Lo anterior demuestra que los hermanos Carmelitas, o por lo menos monseñor Arteaga, no solo asumieron la responsabilidad que depositaron sobre ellos las élites antioqueñas frente a la evangelización, sino que también adoptaron el discurso de racialidad y superioridad del pueblo antioqueño que existía por este mismo periodo. Igualmente, se puede ver la adopción de un determinismo geográfico que marcó de forma profunda la manera en la que los Carmelitas se relacionaron con el territorio, pues para ellos la zona montañosa era donde estaba la civilización y las tierras bajas donde habitaba la barbarie. Esta dicotomía la llevaron al extremo de concebir a Frontino como el último bastión civilizado que se alzaba sobre las selvas del río Sucio y sus habitantes sumidos en un tiempo histórico antiquísimo<sup>86</sup>.

Hasta aquí se ha hablado de los temas de la reapertura del camino de Occidente, la liquidación final del antiguo resguardo de Cañasgordas y la llegada de los misioneros al Urabá antioqueño. Solo falta por tratar el último elemento para completar el cuadro de cómo se puso en marcha el proyecto de región pensado por las élites antioqueñas: la colonización.

---

<sup>85</sup> José Joaquín de la Virgen del Carmen, *Historia eclesiástica del Urabá* (Bogotá: Casa Editorial Minerva, 1923), 134-135.

<sup>86</sup> Aída Cecilia Gálvez Abadía, *Por obligación de conciencia. Los misioneros del Carmen Descalzo en Urabá (Colombia), 1918-1941* (Bogotá: Editorial de la Universidad del Rosario, 2006), 87-91. David Díaz Baiges, “‘Convertir para Dios y transformar para la patria’. Misioneros claretianos y carmelitas descalzos entre los ‘indios errantes’ del Chocó y Urabá, Colombia (1908-1952)” (tesis de doctorado en Historia, Univesitat de Barcelona, 2018), 252-274.

### 3.4. Los procesos de poblamiento y colonización

A pesar de que el propósito inicial al adquirir las cien mil hectáreas era fomentar la colonización del Occidente con el concurso de pequeños propietarios, lo cierto es que durante el primer periodo de estudio de este trabajo (1886-1895) se empezó a configurar un sistema de tenencia de la tierra en el que primaban las grandes propiedades. En esta sección se podrá ver que el latifundismo siguió reforzándose y volviéndose más fuerte entre 1896 y 1925 en la zona de estudio, con una característica que sobresale: aprovechando el vacío legal de la carencia de un número máximo de minas que pudieran denunciarse y de mecanismos que le permitieran al Estado verificar la existencia de las minas solicitadas, muchas personas denunciaron un número irreal de minas para apoderarse de grandes extensiones de tierras.

Después del fracasado proyecto del ferrocarril de Granger en 1905, en 1913 la Asamblea Departamental de Antioquia decide contratar una nueva comisión experta que estudie posibles rutas por las cuales se puedan tirar los rieles de un ferrocarril. Con este medio de transporte en mente los diputados cambian las reglas para titular los baldíos departamentales, volviendo cada vez más difícil para los colonos acceder a la titulación de las tierras que habitaban. A través de la Ordenanza 49 de 1913 se modifican los auxilios y los requisitos para los colonos que decidan establecerse en los baldíos departamentales: se darían de diez a veinte pesos para trasladar familias, durante el primer semestre se entregaría un auxilio de diez a quince pesos mensuales y a partir del segundo semestre ese monto bajaría de diez a cinco pesos. De igual manera, se suministrarían las herramientas agrícolas necesarias para iniciar un fundo.

Los deberes de los colonos que recibieran auxilios serían los siguientes: vivir en el lote durante cuatro años; presentar ante el alcalde del lugar de origen un fiador abonado; en los primeros seis meses debían construir una casa de habitación, desmontar cuatro hectáreas de monte en el primer semestre y sembrar diferentes cultivos; al cabo de un año debían haber abierto ocho hectáreas y en el transcurso de dos años diez. Por otra parte, el ingeniero de la Zona Quinta<sup>87</sup> sería el encargado de fijar el lote en el que cada persona o familia debía establecerse, no se podían destruir los árboles

---

<sup>87</sup> Para la construcción de caminos y otras obras públicas la Gobernación de Antioquia dividió el departamento en cinco zonas, cada una de ellas a cargo de un ingeniero jefe. La Zona Quinta abarcaba el Occidente y el Urabá antioqueños.

de caucho y los taguales, después de cuatro años de ocupación se les entregaría a los colonos por escritura pública los títulos de propiedad en razón de diez hectáreas por cada una que tuvieran de cultivo permanente y si un colono se retiraba antes de cumplir los cuatro años debía vender sus mejoras<sup>88</sup>.

Parecía que los lineamientos y proyectos que se concebían para Urabá eran de todo menos funcionales, pues como se muestra en la Tabla 5 de los Anexos, en este periodo se hicieron 68 solicitudes de adjudicación de baldíos, pero en el AHA, donde debería reposar esta documentación, solo se ha encontrado documentación que indica la concesión de tres de ellas. Se destaca esto para mostrar que las políticas pensadas desde Medellín encontraron poco asidero en la región. En el capítulo cuarto se argumenta, a partir de varios estudios de caso, que lo más probable era que en las cien mil hectáreas sí hubiera una cantidad importante de colonos que poseían la tierra de facto, es decir, habitaban en ella, pero pocos llegaron a hacer los trámites legales para conseguir la titulación de sus terrenos, bien fuera por falta de dinero o por otra razón.

Otra muestra de que las políticas pensadas en Medellín poco operaban dentro de los baldíos departamentales puede verse en el proyecto de las veinte mil hectáreas que querían venderse para apoyar a la misión catequizadora, el cual no tuvo ningún éxito: tres años después de que la Junta de Colonización de Occidente emitiera los bonos para atender los gastos de la mensura de las veinte mil hectáreas, la Asamblea Departamental se vio en la obligación de ordenar la recolección de los bonos que se vendieron y devolver el dinero a los escasos inversionistas, porque no se logró cubrir toda la cantidad necesaria. Ni empréstito, ni medición de los baldíos, ni apoyo para la misión catequizadora, todo se quedó en las nubes<sup>89</sup>.

Como se mencionó más arriba y en el capítulo anterior, una de las características más importantes del proceso de colonización y poblamiento de las cien mil hectáreas de baldíos departamentales fue la falta de reglamentación para la distribución de los lotes, además del desorden de la

---

<sup>88</sup> Asamblea Departamental de Antioquia. “Ordenanza no. 49 (de 29 de abril de 1913) sobre colonización de la Provincia de Urabá”, en *Compilación de las disposiciones legales y demás documentos importantes referentes a las cien mil hectáreas de terreno cedidas por la Nación al departamento de Antioquia por la Ley 40 de 1886*, compilada por Jesús M. Marulanda (Medellín: Imprenta Oficial, 1920), 63-67.

<sup>89</sup> Asamblea Departamental de Antioquia, “Ordenanza no. 45 (de 27 de abril de 1920) por la cual se reforma la 18 de 1916”, en *Compilación de las disposiciones legales*, 83-85. Gobernación de Antioquia, “Decreto no. 376 de 1920 (julio 7) por el cual se reglamenta la Ordenanza número 45 de 27 de abril de 1920”, en *Compilación de las disposiciones legales*, 85-87.



legislación sobre auxilios y requisitos para colonos. Tiempo después los diputados de la Asamblea Departamental entendieron que los auxilios establecidos a través de la Ordenanza 49 de 1913 lejos de ayudar volvieron más difícil el acceso de los colonos a la propiedad, por lo que se decidió aumentar el auxilio que ofrecía la Gobernación a través de la Ordenanza 68 de 1920: se darían entre veinte y cien pesos de oro, según la distancia y el número, para el traslado de familias. El auxilio mensual podía quedar entre veinte y cuarenta pesos durante el primer semestre. Pero los requisitos establecidos en la ordenanza 49 de 1913 siguieron vigentes<sup>90</sup>.

Regresando al tema de la adjudicación de baldíos, de las 68 solicitudes que se hicieron entre 1896 y 1925 solamente tres de ellas fueron aprobadas: una de 800 hectáreas a nombre de Ismael Gómez en el Paso del Oso, una de 800 hectáreas para Rubén y Benjamín Durango en Quiparadó y otra de 8000 hectáreas para *La Colombia* en un paraje desconocido, como forma de pago por la construcción del tranvía de Medellín, transacción que se hizo mediante escritura número 1157 de 8 de abril de 1901, otorgada por el notario segundo del circuito de Medellín<sup>91</sup>. Por lo tanto, de acuerdo con la documentación del archivo se tiene certeza de que para 1925 se habían adjudicado 18.259 hectáreas: 8659 que se entregaron entre 1887 y 1895, más las 9600 que se entregaron entre 1896 y 1925<sup>92</sup>. De esta forma, la empresa La Colombia tenía en sus manos el 44% del total de las tierras adjudicadas.

Por otra parte, con la documentación de archivo fue posible hacer un mapeo de 45 de las solicitudes presentadas, pues las otras 23 no se encontraban ubicadas en lugares que no fue posible identificar, a pesar de la consulta de varios mapas y bases de datos o estaban en parajes desconocidos, como se ve en la misma documentación. Quiparadó fue el lugar donde más se pidieron adjudicaciones (9 en total), seguido de Choromandó (6) y Tasidó (6) (ver Figuras 17 y 18). Además de La Colombia, quienes hicieron las solicitudes más grandes fueron Manuel José Álvarez (500 hectáreas), Cipriano Echeverri (500 hectáreas), Juan P. Pereira (800 hectáreas), Joaquín M. Arango

---

<sup>90</sup> Asamblea Departamental de Antioquia, “Ordenanza no. 68 (de 24 de mayo de 1920) sobre colonización de tierras departamentales y fomento de las industrias”, *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones de 1920* (Medellín: Imprenta Oficial, 1920), 211-213.

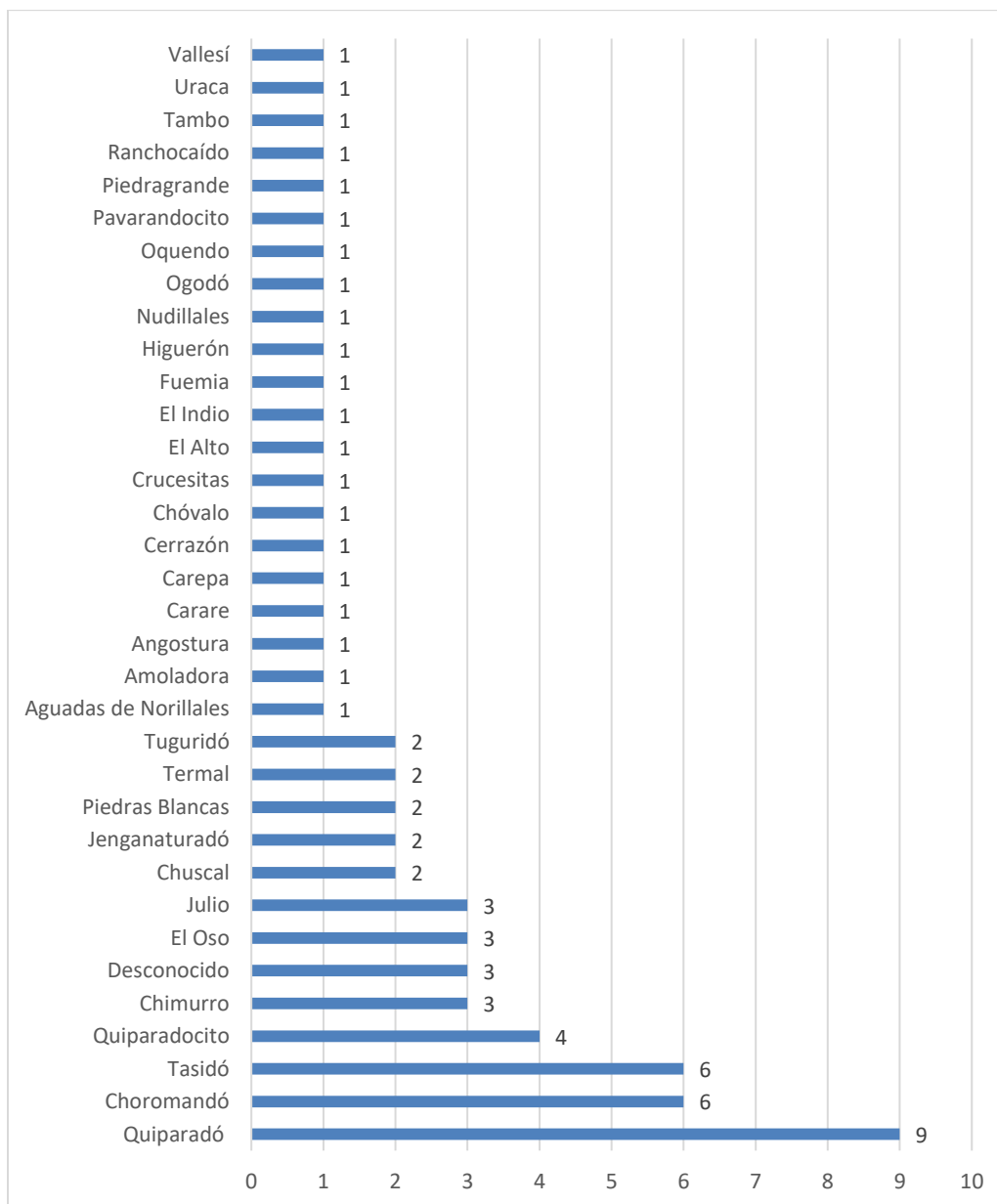
<sup>91</sup> Obdulio Palacio, “Relación de los avisos sobre ocupación de baldíos en Occidente”, *Repertorio Oficial*, 20 de marzo de 1907, 8012-8013.

<sup>92</sup> Para 1913 Juan H. White afirmaba que ya se habían adjudicado u ocupado un total de 13.000 hectáreas. Este dato no concuerda con la información que se recopiló para esta investigación. White, *Compilación*, 94.

(500 hectáreas), José Joaquín Hurtado (1000 hectáreas), Ismael Gómez (800 hectáreas, recibió la adjudicación) y Rubén y Benjamín Durango (800 hectáreas, recibieron la adjudicación).

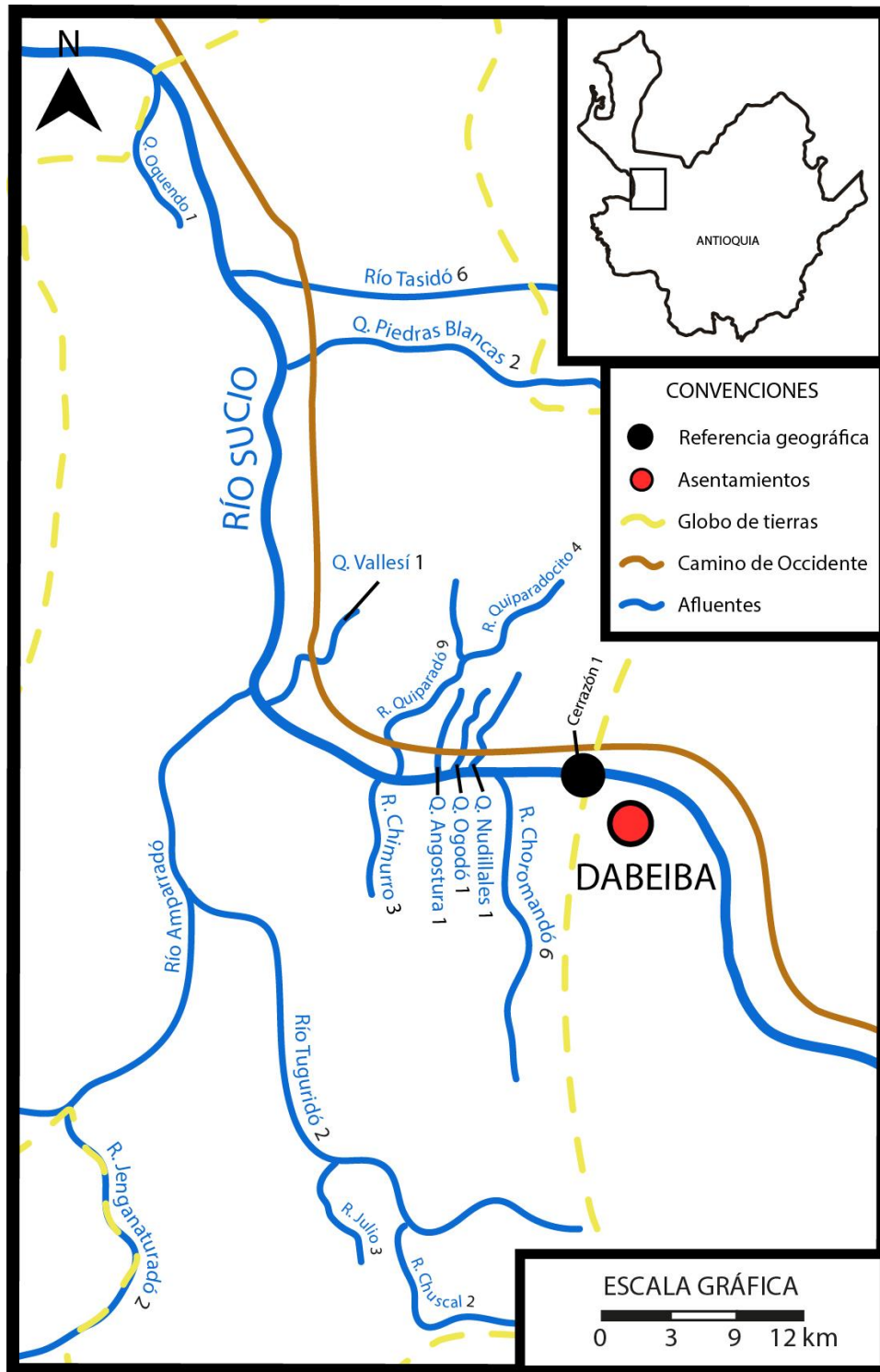
Frente a las denuncias de minas, se hicieron 78 trámites relacionados con esta materia. Los mayores denunciadores fueron Luis María Flórez (22), quien también solicitó gran cantidad de baldíos entre 1886 y 1895; la Compañía Minera de Colombia (21), perteneciente a Pedro Nel Ospina, gobernador de Antioquia entre 1918 y 1920 y presidente entre 1922 y 1926, y Francisco Gómez E. (8). Al respecto también se logró mapear 70 de las denuncias, mostrando que los lugares más apetecidos fueron Amparradó (27), casi todas de Pedro Nel Ospina, y Quiparadocito (7) (ver Figuras 19 y 20). La documentación de archivo, no obstante, no permita saber si, finalmente, las minas denunciadas fueron adjudicadas.

**Figura 17.** Ubicación de baldíos departamentales solicitados entre 1895 y 1925 en la zona de estudio



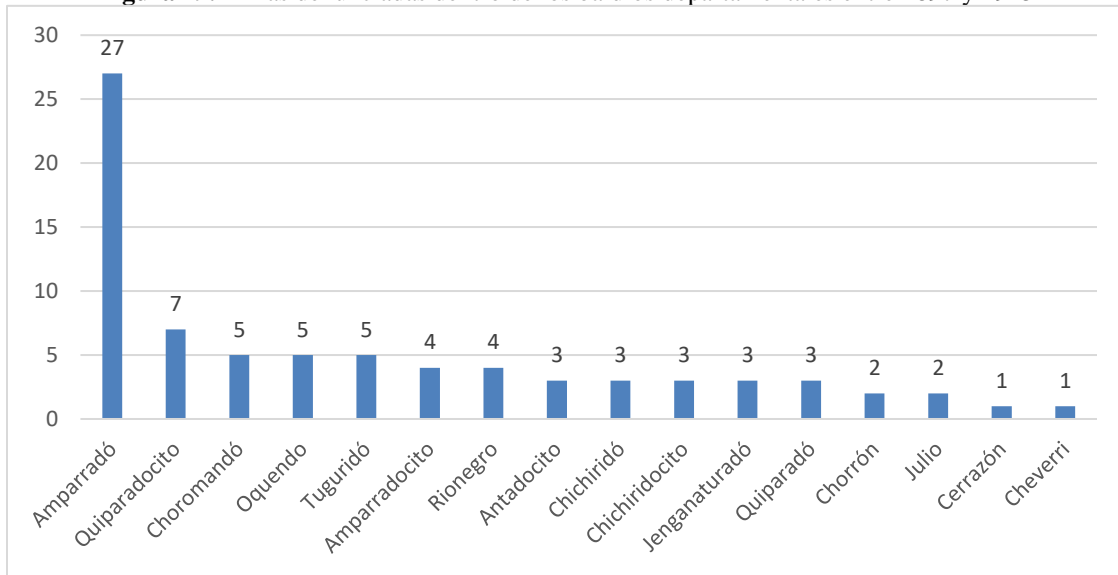
**Fuente:** elaboración propia a partir de la Tabla 5 de los Anexos.

**Figura 18.** Croquis de solicitudes de adjudicación de baldíos por cuenca hidrográfica entre 1896 y 1925 en la zona de estudio



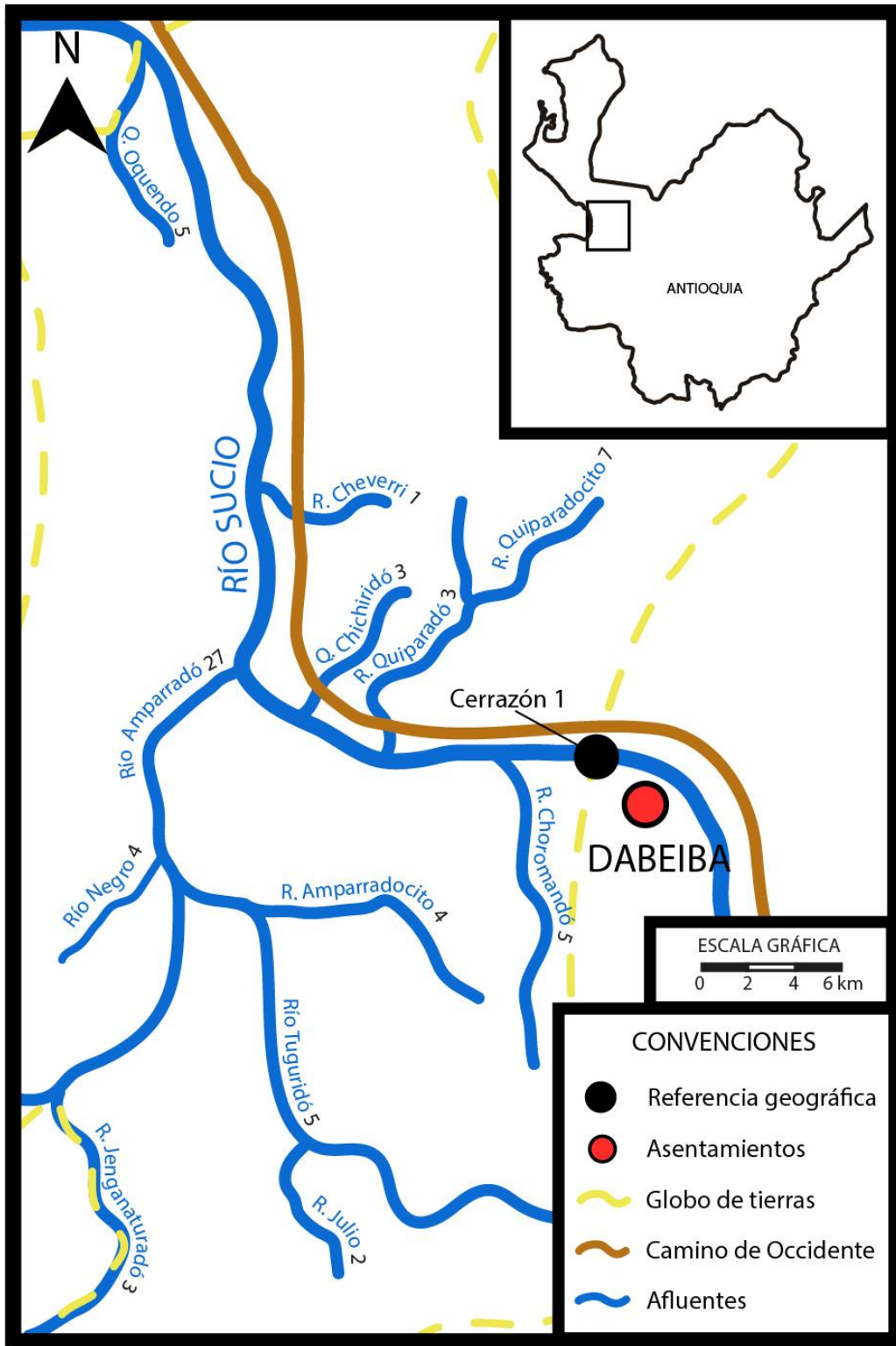
**Fuente:** elaboración propia a partir de la Tabla 5 de los Anexos.

**Figura 19.** Minas denunciadas dentro de los baldíos departamentales entre 1897 y 1925



**Fuente:** elaboración propia a partir de la Tabla 6 de los Anexos.

**Figura 20.** Croquis de denuncias de minas dentro de los baldíos departamentales por cuenca hidrográfica entre 1897 y 1925



**Fuente:** elaboración propia a partir de la Tabla 6 de los Anexos.

Entre 1895 y 1925 tuvo lugar un acontecimiento que trajo al siglo XX un proyecto decimonónico. Con la anexión de Urabá al departamento de Antioquia, las élites antioqueñas volvieron a mirar hacia el mar Caribe, pero no a través del Magdalena sino desde la costa del golfo de Urabá. El paso de los años demostró que la navegación a vapor por el río Magdalena no tenía mucho futuro, las épocas secas podían llegar a convertirse en una amenaza con capacidad de parar el tráfico fluvial. El porvenir estaba hacia el mar. De esta forma, se buscó reabrir el camino de Occidente, en 1916 se liquidó lo que quedaba del antiguo resguardo de Cañasgordas para liberar esas tierras al mercado, se establecieron centros de misión que permitieran articular a los indígenas “salvajes” a la sociedad civil y se intentó fomentar la colonización dentro de los baldíos que la nación le había cedido a Antioquia en 1886.

Al final los dos proyectos más importantes para poner en marcha la máquina de la civilización en Urabá se vieron truncados, como lo reflexionaba el padre carmelita José Joaquín Arteaga en 1923: el camino volvió a perder la lucha contra la naturaleza por negligencia estatal y la supuesta colonización que debía ser impulsada por los pequeños propietarios terminó reforzando el latifundio a través de las grandes concesiones de tierra a compañías privadas y las cuantiosas denuncias de minas realizadas por un pequeño grupo de políticos y comerciantes. Poco a poco se fue orquestando un sistema de tenencia de la tierra que para la década de 1950 contribuyó con uno de los periodos más sangrientos de la historia regional y nacional: La Violencia.

## Capítulo 4. “A título de hacha”, la caída en el olvido de un proyecto regional (1926-1950)

El objetivo de este capítulo es evidenciar la forma en la que se desintegró y cayó en el olvido el proyecto decimonónico que buscaba que Antioquia contara con una salida al mar a través del Urabá. Al obtener la franja oriental del río Atrato en 1905 las cien mil hectáreas dejaron de ser la zona más occidental del departamento, lo que parece haber significado para las élites regionales que la promoción de una colonización que permitiera ejercer un control de facto en la zona perdiera relevancia, pues ya se tenía el control asegurado a través de la vía jurisdiccional y territorial. Poco a poco los componentes del proyecto que se había pensado en el siglo XIX empezaron a transformarse, desintegrarse u olvidarse. El camino de Occidente pasó a convertirse en la Carretera al Mar y las cien mil hectáreas, lejos de ser el punto de entrada de los antioqueños al Urabá, se transformaron en otra zona de paso en la ruta hacia Turbo. Por este motivo las entidades estatales no continuaron con la promoción de la colonización y el propósito inicial de la cesión de las cien mil hectáreas se fue desdibujando entre los conflictos entre los colonos y las instituciones gubernamentales y la marea de solicitudes de adjudicación de baldíos departamentales. Al final, hasta los mismos misioneros se marcharon del Urabá.

Este capítulo inicia con la construcción de una carretera que se demoró 28 años en conectar a Medellín con el golfo de Urabá y termina con el desvanecimiento de un proyecto decimonónico. Después de que las utopías ferroviarias quedaran en el papel por diferentes motivos (el Ferrocarril Intercontinental no llegó a completarse porque al final las carreteras de automóviles empezaron a ser promovidas por Estados Unidos como la mejor alternativa para el transporte transamericano, la Concesión Granger fue una especulación más de su promotor Herny Granger y las propuestas para el ferrocarril de Urabá quedaron archivadas), en 1926 se inició la construcción de la Carretera al Mar, en consonancia con el movimiento *Good Roads* con el que Estados Unidos promovería las



autopistas como el último avance en materia de vías. Las obras de la Carretera se iniciaron en Robledo (Medellín) con una misa y una gran ceremonia, sin embargo, y como se contará con más detalle más adelante, el déficit fiscal de 1929 obligó a que la Gobernación de Antioquia priorizara las obras que quería terminar y la Carretera al Mar no entró en la lista porque otras subregiones del departamento siguieron teniendo más primacía que el Occidente antioqueño. Fue necesario esperar hasta la década de 1950 para que finalmente se abriera la vía. Todo este proceso se explicará a lo largo de la primera parte del capítulo.

Las últimas dos secciones exponen la forma en la que el proyecto decimonónico que buscaba promover la “civilización” de los indígenas y fomentar la colonización y el poblamiento del Occidente se desvaneció cuando la Prefectura Apostólica del Urabá fue disuelta y el propósito que debían cumplir las cien mil hectáreas fue olvidado no solo por la institucionalidad, sino también por los habitantes de la zona. En 1941 y a raíz de los problemas de jurisdicciones que existían con otras diócesis, el Papa Pío XII dio la orden de anexar la jurisdicción del Urabá a la Diócesis de Antioquia. La misión ya no estaría en manos de los Carmelitas Descalzos, sino de una misión diocesana. Para 1947 los misioneros se habían desplazado de sus “cuasi parroquias” hacia Tumaco, donde se encargarían de una nueva zona misional.

#### **4.1. La Carretera al Mar como eje encuadrador del poblamiento en el Urabá antioqueño**

La construcción de la Carretera al Mar es un tópico bien conocido en las investigaciones sobre Urabá. Autores como James Parsons<sup>93</sup>, María Teresa Uribe<sup>94</sup>, Claudia Steiner<sup>95</sup>, Carolina Horta<sup>96</sup> y Jairo Osorio Gómez<sup>97</sup>, no solo han descrito y analizado su historia desde que fue conocida como

---

<sup>93</sup> James Parsons, *Urabá, salida de Antioquia al mar. Geografía e historia de su colonización* (Bogotá: Banco de la República. El Áncora Editores, 1996).

<sup>94</sup> María Teresa Uribe, *Urabá: ¿región o territorio? Un análisis en el contexto de la política, la historia y la etnicidad* (Medellín: Corpurabá; Iner, 1992).

<sup>95</sup> Claudia Steiner, *Imaginación y poder. El encuentro del interior con la costa en Urabá, 1900-1960* (Medellín: Editorial de la Universidad de Antioquia, 2000).

<sup>96</sup> Carolina María Horta Gaviria, “Espacio salvaje y colonización de Urabá, 1840-1960” (tesis de doctorado en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 2019).

<sup>97</sup> Jairo Osorio Gómez, “Pueblos itinerantes de Urabá. La historia de las exclusiones. Retrato” (tesis de maestría en Historia Latinoamericana, Universidad Internacional de Andalucía, 2006).

el Camino de Occidente hasta que pasó a denominarse la Carretera al Mar, sino que también han coincidido en señalar que la vía se convirtió en un eje de poblamiento y entrada para los antioqueños<sup>98</sup>. Como lo expresa Orián Jiménez: “Con el pasar del tiempo, la vía hacia Urabá se convertiría en una obra capaz de servir como técnica de encuadramiento para impulsar el desarrollo de grandes extensiones agrícolas dedicadas a la siembra y producción de banano y palma africana”<sup>99</sup>. En este orden de ideas, si bien en este apartado no se busca retomar de forma exhaustiva la historia de la construcción de la Carretera al Mar, sí se rescatarán algunos aspectos que son importantes para comprender el proceso de configuración de las cien mil hectáreas donadas por la nación al departamento en 1886 entre Dabeiba y Pavarandocito.

Como lo sintetiza Alejandro Restrepo Ochoa, la construcción de la Carretera al Mar se dio en dos periodos: el primero, entre 1926 y 1929, cuando se inició la obra en Robledo (Medellín) y se alcanzó a extender la vía hasta el cañón de la Llorona (cerca al casco urbano de Dabeiba). El segundo va de 1938 a 1955, cuando se contrató a la firma Arango Betancourt & Compañía para seguir con el trabajo entre Dabeiba y Mutatá para después ser concluido por el Ejército Nacional en Turbo<sup>100</sup>. James Parsons afirma que la obra se inició en 1926 debido a la parálisis que sufrió el tráfico en el río Magdalena por las semanas de verano que transcurrieron en 1924 y 1925<sup>101</sup>, dejando al descubierto la necesidad de buscar rutas alternativas para salir hacia el Caribe<sup>102</sup>. Es probable que esta afirmación la haya tomado de un estudio que se hizo de la Carretera al Mar en

---

<sup>98</sup> La élite antioqueña veía la Carretera al Mar como una vía de entrada para la colonización en el Urabá: “la carretera al mar se impone como vía de colonización: debe construirse como medio de defensa natural: es necesaria como camino de engrandecimiento del pueblo antioqueño”. Máximo de San José, *Álbum de la Carretera al Mar* (Medellín: Imprenta Oficial, 1930), 5. Fray Máximo de San José fue vicario provincial y visitador de la Orden del Carmen Descalzo en Colombia.

<sup>99</sup> Orián Jiménez Menses, “¿Cómo nos vemos los antioqueños? Geografía humana, apropiación territorial y diversidad cultural”, en *Antioquia imaginada. Pertenencia, narraciones de identidad y representaciones sociales*, ed. Jorge Giraldo Ramírez y Efrén Giraldo (Medellín: Gobernación de Antioquia. Universidad Eafit. Suramericana, 2013), 128.

<sup>100</sup> Alejandro Restrepo Ochoa, “Aspectos de la colonización de Urabá y el Occidente colombiano. El caso de las asambleas departamentales de Antioquia y Bolívar, y su proyecto de inmigración hacia Turbo, Frontino, Cañasgordas, Dabeiba y Murri” (tesis de maestría en Historia, Universidad de Antioquia, 2018), 84-96.

<sup>101</sup> Las sequías en el río Magdalena ya se vislumbraban desde finales del siglo XIX como un posible problema en el futuro. Así lo hacía ver Joaquín G. Escobar en 1899: “queda en pie otro mayor peligro que dará al traste con la magna obra [el ferrocarril de Antioquia que iba a Puerto Berrío], consistente en la sequía del Magdalena, problema desfavorablemente resuelto por la experiencia, cuyas consecuencias vienen haciéndose cada año más sensibles”. Joaquín G. Escobar, “Fuego de Flanco!”, en *Compilación de leyes, decretos, resoluciones y demás documentos importantes relacionados con las 100.000 hectáreas que el departamento tiene en la región de Urabá publicados por orden de la Gobernación*, escrito por Juan Henrique White (Medellín: Imprenta Oficial, 1913), 69.

<sup>102</sup> Parsons, *Urabá, salida de Antioquia al mar*, 73.

el Boletín de la Unión Panamericana que sostenía que la situación crítica en el río Magdalena llevó a que “todas las clases sociales de Antioquia” concordaran en que era necesario construir la vía con fondos departamentales<sup>103</sup>.

Más allá de que la tesis del Boletín de la Unión Panamericana sea verdadera o no, lo cierto es que en marzo de 1926 la Asamblea Departamental de Antioquia aprobó la Ordenanza 8, que autorizaba la elaboración de un estudio que permitiera definir cuál era la ruta más indicada para la Carretera al Mar y en qué puerto debía terminar; ordenaba el inicio de los trabajos entre Medellín y Dabeiba; creaba una junta que estaría compuesta por el gobernador y otros cuatro ciudadanos que se encargarían de gestionar los recursos, hacerle seguimiento a las obras y enviar las sugerencias que fueran pertinentes frente a los estudios y la administración; destinaba las cien mil hectáreas de Dabeiba y Pavarandocito para fomentar la construcción de la Carretera, lo cual, como se verá más adelante, creó toda clase de problemas con los colonos que se asentaron en la zona; y, finalmente, se autorizaba al gobernador para que, siguiendo las sugerencias de la Junta, consiguiera un empréstito de máximo ocho millones para financiar las obras y sus estudios<sup>104</sup>.

Así, en septiembre de 1926 se firmó el contrato de construcción entre la Gobernación de Antioquia y la empresa estadounidense R.W. Hebard & C.º Inc., quienes se encargarían de las obras desde el boquerón de San Cristóbal, saliendo de Medellín, hasta Dabeiba. El plazo máximo de entrega era 33 meses<sup>105</sup>, pero en los años siguientes se le hicieron varios cambios al contrato, exigiéndole a la empresa encargada entregar solo el tramo comprendido entre Medellín y Cañasgordas<sup>106</sup>. El 20 de julio de 1933 se inauguraron los primeros cien kilómetros terminados de la Carretera, que llegaban hasta el parque principal de Cañasgordas. La obra quedaría suspendida hasta que se empezara en 1938 el último tramo comprendido entre Cañasgordas y Turbo<sup>107</sup>.

---

<sup>103</sup> De San José, *Álbum*, 39.

<sup>104</sup> Asamblea Departamental de Antioquia, “Ordenanza no. 8 de 1926 (22 de marzo) sobre la construcción de una Carretera al Mar”, en *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones ordinarias de 1926* (Medellín: Imprenta Oficial, 1926), 14-18.

<sup>105</sup> “Contrato sobre la Carretera al Mar”, *Gaceta Departamental*, 5 de octubre de 1926, 10947-10949.

<sup>106</sup> De San José, *Álbum*, 55.

<sup>107</sup> Laura Valentina Cardona Botero, “De troncales, carreteras y caminos: arterias que propiciaron la integración territorial y desarrollo económico de Colombia, 1930-1946” (tesis de pregrado en Historia, Universidad de Antioquia, 2019), 49.

Ahora bien, Alexis de Greiff toma el caso de la Carretera al Mar como ejemplo para evidenciar la forma en la que las entidades estatales centrales negociaban con los gobiernos regionales para aplicar sus políticas y decidir de qué manera se repartía el dinero del país. Desde la década de 1920 se inician en América Latina varios procesos de modernización que tienen la expansión de la infraestructura vial como eje de desarrollo territorial y la construcción de un nuevo modelo de nación. Colombia no fue ajena a este panorama, y no solo aumentaron los proyectos de vías, sino también la importación de automóviles. A estas circunstancias se sumó una situación fiscal estable y próspera, pues gracias a la bonanza cafetera y al dinero que entró como compensación por la separación de Panamá, el gobierno logró destinar recursos a la mejora de la infraestructura del transporte. En 1923 la nación dio vía libre para que los departamentos financiaran sus carreteras a través de préstamos respaldados con recursos nacionales. Antioquia, Caldas y Medellín fueron las regiones que más se beneficiaron de esta política<sup>108</sup>.

Cuando terminó el periodo de bonanza y se sintieron los coletazos de la Gran Depresión de 1929, el déficit fiscal y la inflación empezaron a ahogar al país. La capacidad de endeudamiento de la nación y los departamentos disminuyó y tanto los gobernadores como el presidente empezaron a hacer malabares para pagar los préstamos que ya se habían contraído, reducir gastos y echar para atrás los proyectos que se habían planeado. A través de la Ley de Apoyo Regional el gobierno se había comprometido a sufragar el 35% de los costos de construcción de las carreteras departamentales y municipales. El departamento de Antioquia, incapaz de cumplir con sus obligaciones de crédito, a pesar de haber subido varios impuestos, encontró en el subsidio a las carreteras una solución ante el hueco fiscal. Al final, el gobierno nacional entregó estos recursos al gobernador y se pudieron subsanar las finanzas del departamento, pero muchos proyectos quedaron a medio hacer, entre ellos la Carretera al Mar, que no encontró apoyo ni en el plano nacional ni en el regional, pues primaron los intereses de otras subregiones y las obras se pararon:

El fracaso de la Carretera al Mar fue, en buena medida, el resultado de la incapacidad del ejecutivo que, reconociendo su importancia 'estratégica' para el desarrollo del departamento, cedió ante los intereses de los diputados de otras regiones mucho más poderosas política y económicamente. Urabá se veía como una 'frontera interna' que requería ser 'antioqueñizada', pero, al no estar integrada a un territorio imaginado

---

<sup>108</sup>Alexis De Greiff A., "Fragmentar carreteras sin dividir a la nación en Colombia, c. 1930: una historia material del 'Estado en acción'", *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 48, no. 1 (2021): 163-200, <https://doi.org/10.15446/achsc.v48n1.91548>

departamental (y menos aún nacional), tampoco representaba una amenaza de división interna, lo que sí sucedía con el oriente antioqueño.<sup>109</sup>

A pesar de haber gastado el equivalente a ocho millones de pesos, la difícil situación fiscal del departamento y las dificultades para financiar la Carretera, en el discurso de las élites se mantuvo la idea de la importancia de terminar la obra a cualquier precio, pues finalmente esta sería la “redención” de Antioquia:

Hay obras, para los pueblos conscientes de su destino y de su porvenir, cuyo valor no se mide con millones de pesos; ante ellas se debe perder el sentido de la cantidad monetaria. Y el pueblo de la dura cerviz construirá la carretera al mar, cuéstele lo que le costare y salga de donde saliere el dinero, pero la hará irrevocablemente. Esa es y será la consigna de todo antioqueño que sienta todavía el impulso racial. Si en el ferrocarril de Antioquia, que terminamos, cada travesía representa una víctima, nada importa que en la carretera al mar cada kilómetro represente decenas de miles de pesos, si, después de construida, el porvenir es nuestro.<sup>110</sup>

La Carretera al Mar despertó toda clase de discursos mesiánicos entre las élites antioqueñas. Se percibió a esta vía como la “salvación” del departamento y la que permitiría liberar a la “raza antioqueña” de la “cárcel de piedra” que la tenía atrapada en el continente<sup>111</sup>. Su destino como pueblo era ir tras el *Mare Nostrum*<sup>112</sup>. Aunque son muchos los ejemplos que se pueden dar, se rescata el siguiente apartado:

La Carretera al Mar es buena. Ya todos lo hemos dicho. Redimirá a Antioquia de la congoja y la vergüenza, porque acongoja y avergüenza presentar a los extraños el panorama inconcebible de un pueblo de un millón de habitantes fuertes y enérgicos, que han vivido por años y años sometidos a las vicisitudes del tiempo y los caprichos de la naturaleza, cuando esa misma naturaleza colocó su centro principal a la exigua distancia de 350 kilómetros del Atlántico.<sup>113</sup>

En estas intervenciones, y como se ha evidenciado a lo largo de todo este trabajo, se puede ver que la búsqueda de una salida al mar por Urabá era un proyecto de tipo regional que intentaba conectar a Medellín y el resto de Antioquia al Caribe. Sin embargo, en diversas ocasiones las élites antioqueñas trataron de articular este proyecto a otros de escala mayor, como ocurrió con el

<sup>109</sup> De Greiff, “Fragmentar carreteras”, 190.

<sup>110</sup> De San José, *Álbum*, 13.

<sup>111</sup> De San José, *Álbum*, 13. A través de la metáfora de la “cárcel de piedra”, Fray Máximo de San José se refería a cómo las montañas de Antioquia habían encerrado durante años a sus habitantes.

<sup>112</sup> “Acabamos de dar fin y remate a las tareas para que fuimos convocados y hemos enviado ya a la sanción del ejecutivo departamental el proyecto de ordenanza sobre vías carretiles de Antioquia, entre las cuales se destaca por su magnitud y trascendencia la que habrá de conducirnos en no lejano día al *Mare Nostrum*”. Emilio Robledo, en *Carretera al Mar. La salvación de Antioquia. Informe de la Comisión de la Asamblea que estudió un memorial de D. Emilio Restrepo Callejas*, escrito por Mariano Ospina Pérez, *et al.* (Medellín: Imprenta Oficial, 1930), 91.

<sup>113</sup> De San José, *Álbum*, 7.

Ferrocarril Intercontinental. Por ejemplo, durante su alocución en la inauguración de las obras de la Carretera en Robledo (Medellín) en 1926, Gonzalo Mejía<sup>114</sup> afirmaba que la obra haría a Colombia un país tan próspero como el país más próspero de América<sup>115</sup>, pues esta ruta no solo permitiría acercar a Medellín al mar, sino que también ayudaría a consolidar la unión nacional al ligar a seis departamentos si se consideraba que de Bogotá se podía llegar al golfo de Urabá a través del recorrido Bogotá, Cambao, La Dorada (sobre el río Magdalena), Sonsón, Medellín y un puerto en el golfo (fuera este Necoclí o Turbo) (ver Figura 21)<sup>116</sup>.

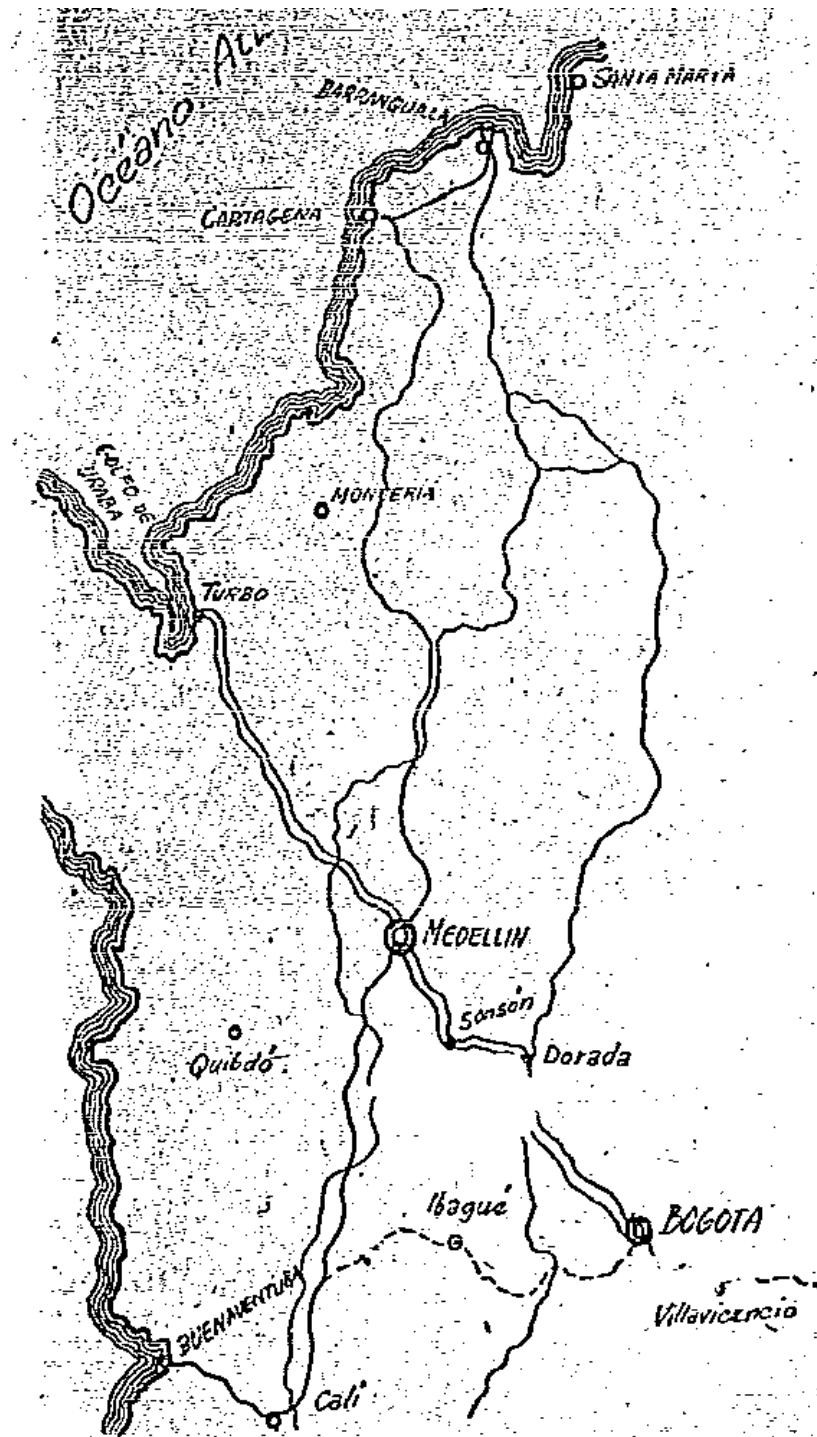
---

<sup>114</sup> Gonzalo Mejía Trujillo fue uno de los empresarios antioqueños más importantes de la primera mitad del siglo XX. Junto con su cuñado Camilo C. Restrepo promovió la construcción de la Carretera al Mar y años después fundaría en el Urabá antioqueño la aerolínea regional Compañía Urabá-Medellín Central Airways. Javier Mejía Cubillos, *Diccionario biográfico y genealógico de la élite antioqueña y viejocaldense. Segunda mitad del siglo XIX y primera del XX* (Pereira: Red Alma Mater, 2012), 130.

<sup>115</sup> De San José, *Álbum*, 7.

<sup>116</sup> Luis M. Gaviria, *Urabá y la Carretera al Mar* (Medellín: sin editorial, 1930), 9, <https://repositorio.udea.edu.co/bitstream/10495/241/1/UrabaCarreteraAlMar.pdf>; “Proyecto de carretera de Bogotá al Atlántico Juan Enrique White” (1920), en Biblioteca Virtual del Banco de la República, <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll13/id/335/rec/6>

Figura 21. Croquis de la ruta de Bogotá a Turbo



La carretera al mar no es una vía exclusivamente antioqueña. Según puede verse el croquis, es también la ruta más directa entre Bogotá y el océano Atlántico, a la vez que parte del tramo colombiano de la carretera panamericana. Terminado el sector Sonsón-Dorada el país tendrá un camino natural para el comercio internacional.

De regreso a la construcción de la Carretera al Mar, la crisis fiscal de 1929 y la priorización de otras regiones del departamento llevó a que esta obra estuviera suspendida hasta 1938, cuando se contrató a la firma Arango Betancourt & Compañía para continuar los trabajos hasta Mutatá. Esta nueva apertura fue impulsada, en parte, con fondos proporcionados por el gobierno del presidente Alfonso López Pumarejo<sup>117</sup>, y también gracias a otras rentas recaudadas del licor, el tabaco y los cigarrillos. Durante los siguientes años la construcción continuaría en un avance lento entre problemas con los contratistas, la falta de repuestos para las maquinarias, los constantes derrumbes de las montañas y la falta de presupuesto.<sup>118</sup>

A pesar de que los estudios iniciales realizados por la casa Siemens Beaunion, de Berlín, en 1926 indicaban que el mejor punto para establecer un puerto comercial era Necoclí<sup>119</sup>, al final este proyecto se archivó y la Carretera se extendió solo hasta Turbo<sup>120</sup>. Fue allí donde en junio de 1955 el general Rojas Pinilla inauguró la obra que, según el corresponsal de El Tiempo, “desembotellaría” la región “más rica” de Antioquia y la futura “despensa más importante” del departamento<sup>121</sup>. El Ejército fue el encargado del último tramo de la vía. Según Fernando Botero Herrera la apertura de la vía fue un factor de importancia en el proceso de poblamiento del Urabá desde el interior de Antioquia, sin embargo, el mayor flujo de migrantes se presentó con el desarrollo de la industria agroexportadora bananera, iniciada en la década de 1960 con el impulso de la United Fruit Company<sup>122</sup>.

Al final, la Carretera que se vio como la *salvación de Antioquia*, terminó costando 18 millones de pesos<sup>123</sup> y aunque es innegable que fue crucial para articular al Urabá costero con el interior del departamento, no fue ni el único ni el factor más importante para articular institucional y

<sup>117</sup> Presidencia de la República de Colombia, “Decreto 229 de 1938 (febrero 16) por el cual se hacen unos traslados en el presupuesto vigente”, *Diario Oficial*, 18 de abril de 1938, 6, <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1051937>

<sup>118</sup> Restrepo Ochoa, “Aspectos de la colonización de Urabá”, 94-95. Cardona Botero, “De troncales, carreteras y caminos”, 49-56.

<sup>119</sup> De San José, *Álbum*, 54. Durante el avance de la construcción de la Carretera al Mar se hicieron varios contratos para estudios y obras. Por ejemplo, R.W. Hebard & C.º Inc se encargó de la construcción entre el boquerón de San Cristóbal y Cañasgordas (aunque en el contrato inicial decía que irían hasta Dabeiba, la realidad fue distinta); la firma Arango Betancourt & Compañía fue la contratista entre Dabeiba y Mutatá y la casa Siemens Beaunion hizo un estudio en 1926 sobre cuál debía ser el puerto de llegada de la vía.

<sup>120</sup> Parsons, *Urabá, salida de Antioquia al mar*, 84.

<sup>121</sup> García, “El presidente va a Medellín a inaugurar la Carretera al Mar”, *El Tiempo*, 27 de enero de 1955, 15.

<sup>122</sup> Botero Herrera, *Urabá: colonización, violencia*, 28-29.

<sup>123</sup> García, “El presidente va a Medellín a inaugurar la Carretera al Mar”, *El Tiempo*, 27 de enero de 1955, 15.



económicamente a esta zona con Antioquia, sino que también se necesitó la inversión de la industria agroexportadora para sembrar banano. Antes de pasar a hablar de los procesos de poblamiento y colonización se tratará el tema del retiro de los misioneros del Carmen Descalzo y la disolución de la Prefectura Apostólica del Urabá. Este acápite es importante para entender cómo se fueron desintegrando los proyectos pensados por la élite antioqueña para la zona de estudio.

## **4.2. El retiro de las misiones**

En el capítulo 3 se mencionó que las misiones eran un componente esencial del proyecto que habían imaginado las élites de Medellín para integrar la zona aledaña al camino de Occidente-Carretera al Mar, al espacio productivo y cultural de Antioquia. Por ende, de forma simultánea se construyó el camino, se fomentó la colonización en la zona por parte de antioqueños, se liquidaron los resguardos indígenas y se autorizó el establecimiento de órdenes misioneras. El trabajo iniciado por las Lauritas fue acompañado en un principio por los Carmelitas, pero una serie de circunstancias ya descritas llevaron al retiro de las primeras y la llegada de la rama femenina de la orden carmelitana.

La primera comitiva de Carmelitas Descalzas llegó en diciembre de 1925 a Frontino y estaba compuesta por seis mujeres. Desde principios de 1926 se dedicaron a enseñar en el colegio oficial de Frontino y para julio de ese mismo año crearon un postulante que buscaba recibir a señoritas colombianas. En agosto de 1927 las primeras novicias empezaron su labor como misioneras en el Urabá antioqueño, muchas de ellas eran maestras y contaban con años de experiencia, así que pasaron a encargarse de las escuelas que tenían los Carmelitas en lugares como Turbo y Dabeiba. Entre 1925 y 1941 trabajaron en compañía de los misioneros Carmelitas al visitar, solas o acompañadas, las misiones que tenía la orden en diferentes sitios de la Provincia Apostólica de Urabá (ver Figura 22). No solo se desempeñaban como maestras, también regentaron el internado en Turbo, catequizaban en las misiones, visitaban a los indígenas en sus poblados y albergaban a varios niños en los conventos<sup>124</sup>.

---

<sup>124</sup> María Patricia Castro Hernández, “Las comunidades religiosas femeninas en Antioquia, 1876-1940” (tesis de maestría en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 2001), 174-184.



Poco se ha investigado alrededor de la labor de la rama femenina de los Carmelitas Descalzos en Urabá, a diferencia de sus antecesoras las Lauritas. María Patricia Castro Hernández ha sido quien mejor ha documentado la historia de las Carmelitas Descalzas, pero aún queda mucho por comprender sobre sus prácticas, rituales, relación con los indígenas y la forma en la que catequizaron. Autores como la misma Hernández, Aída Cecilia Galvez Abadía y Juan Felipe Córdoba Restrepo sostienen la tesis de que el trabajo de estas misioneras estuvo subordinado al proyecto misionero de los Carmelitas, tal vez por esta razón se ha descuidado tanto su investigación<sup>125</sup>. Hernández afirma que en 1941 cuando se conoció que se suprimiría la Prefectura de Urabá, los Carmelitas Descalzos les propusieron a las Carmelitas Descalzas que salieran con ellos de la zona, sin embargo, ellas rechazaron la propuesta. Después de 1941 no se conoce más sobre sus trabajos en la región<sup>126</sup>.

Dentro del archivo de la antigua Prefectura Apostólica del Urabá se encuentra el texto llamado “La Prefectura Apostólica de Urabá. ¿Por qué salimos de ella los carmelitas?”, de autor desconocido. Se cuenta que para finales de 1941 se publicó en el quincenario *Luz Católica*, de los Carmelitas, una nota que decía: “Llegan las bulas y salen los carmelitas”. En ella se anunciaba que había llegado a la Nunciatura una bula pontificia del 3 de julio de ese mismo año que ordenaba la supresión de la Prefectura Apostólica de Urabá y la anexión de su territorio a la Diócesis de Antioquia (ver Figura 23)<sup>127</sup>. Juan Felipe Córdoba Restrepo sostiene que la Santa Sede tomó esta decisión por los conflictos de límites que existían entre las jurisdicciones de las diócesis de Santa Rosa de Osos (administrada por Miguel Ángel Builes), Jericó y Antioquia (administradas por Francisco Cristóbal Toro)<sup>128</sup>. En cambio, Óscar Álvarez cree que la supresión se relacionó más con una tendencia que se dio entre 1940 y 1950 frente al fomento por parte de los altos jerarcas del país, de un misionerismo colombiano en el que se buscaba que se llevara a sacerdotes nacionales a las distintas zonas misionales de Colombia. Por lo tanto, con la anexión de la

---

<sup>125</sup> Castro Hernández, “Las comunidades religiosas femeninas”, 198. Gálvez Abadía, *Por obligación de conciencia*, 87-91. Córdoba Restrepo, “Las comunidades religiosas masculinas”, 199.

<sup>126</sup> Castro Hernández, “Las comunidades religiosas femeninas”, 186.

<sup>127</sup> “La Prefectura Apostólica de Urabá. ¿Por qué salimos de ella los carmelitas?”, en Fundación Sancho el Sabio, Archivo Prefectura Apostólica de Urabá, Publicaciones, 30

<sup>128</sup> Córdoba Restrepo, “Las comunidades religiosas masculinas”, 233-234.

Prefectura de Urabá a la jurisdicción de la Diócesis de Antioquia se abogaba por la nacionalización a través de una misión diocesana que se encargara de la zona urabaense<sup>129</sup>.

Aunque los hermanos Carmelitas conocieron la noticia de la supresión hacia finales de 1941, muchos de ellos se quedaron atendiendo sus “cuasi parroquias”, como se referían a los templos en los que oficiaban, hasta 1945 cuando recibieron la orden definitiva de salir. En 1943 algunos de ellos se fueron a Panamá a trabajar en la provincia de Chiriquí, y posteriormente otros se trasladaron cerca de Tumaco porque los Carmelitas quedaron a cargo de las misiones allí después de la salida de los padres Agustinos Recoletos<sup>130</sup>. El padre Pablo del Santísimo Sacramento describía en *Además...Novela misional*, la tristeza que sentía el Carmelita José al enterarse de la inminente salida de la orden:

[...] Yo no prometí salir de la Misión, yo prometí venir, si me mandaban; y me mandaron y vine, y ahora, ya viejo, ya no puedo marchar. *Además, además* prometo salir de la misión, si la obediencia me lo manda. Yo no dije eso Señora [decía frente a la imagen de la Virgen]. No me lo tengas en cuenta, pero yo no te puedo dejar, no los puedo dejar. Volverán a ser paganos, volverán a matarse. Olvidarán el Ave María. La Santa Sede lo ha dispuesto. Yo acato a la Santa Sede; pero soy árbol viejo, es inútil arrancarme, no fijaré las raíces en otro suelo.<sup>131</sup>

Dentro del proyecto de las élites decimonónicas para integrar al Urabá al departamento y asegurar su salida al mar, la presencia de las misiones era fundamental para lograr la “civilización” de los indígenas que quedaban de los antiguos resguardos y seguían repartidos en Dabeiba y las cien mil hectáreas. Con la supresión de la Prefectura y la consecuente salida de los Carmelitas se fue haciendo cada vez más claro cómo los planes de 1886 se iban desvaneciendo y el rumbo del Urabá antioqueño iba virando. En la siguiente sección se evidenciará la forma en la que otro de los componentes del proyecto decimonónico se fue transformando: los procesos de poblamiento y colonización.

---

<sup>129</sup> Citado en Gálvez Abadía, *Por obligación de conciencia*, 102.

<sup>130</sup> “La Prefectura Apostólica de Urabá”, 31-38.

<sup>131</sup> Pablo del Santísimo Sacramento, *Además...Novela misional* (Vitoria: Ediciones El Carmen, 1947), 222.

Figura 23. Prefectura Apostólica del Urabá



### 4.3. Procesos de poblamiento y colonización

#### 4.3.1. Los conflictos entre los colonos y el Estado

La Ordenanza 8 de 1926, ya mencionada, dictaba las disposiciones necesarias para la construcción de la Carretera al Mar. El artículo cuarto cambiaba la vocación de las cien mil hectáreas entregadas por la nación al departamento en 1886, las cuales se habían destinado hasta ese momento a la colonización, pero a partir de la Ordenanza se destinarían al fomento de la Carretera al Mar<sup>132</sup>. Además, el artículo sexto le permitía al gobernador conseguir un empréstito de hasta ocho millones de pesos para financiar las obras y los estudios de la vía. De ahí que ese mismo año a través del Decreto 44, el gobernador lanzó una primera emisión de bonos para un empréstito interno de 1.200.000 pesos,<sup>133</sup> cuyos poseedores después podrían intercambiarlos por baldíos ubicados dentro de las cien mil hectáreas.<sup>134</sup> Esta disposición abrió una nueva puerta para que se consolidara cada vez más la concentración de la tierra en manos de unos pocos, pues como se verá más adelante, muchos tenedores de bonos llegaron a conseguir baldíos de más de mil hectáreas.

Después de que se emitió la Ordenanza 8 de 1926 con los cambios en la vocación de las cien mil hectáreas, la Gobernación de Antioquia divulgó el Decreto 39 de 1926, a través del cual suspendía todos los decretos que hasta el momento habían reglamentado la colonización de esas tierras<sup>135</sup>. Con la difusión del Decreto 39 de 1926 empezaron a llegar a la Gobernación de Antioquia diferentes expedientes abiertos por colonos que habitaban dentro de las cien mil hectáreas para reclamar sus derechos como legítimos propietarios de las tierras que habían tumbado, acondicionado y cultivado. Cada expediente estaba compuesto por un memorial de quien reclamaba una porción de los baldíos y tres declaraciones juradas de testigos que afirmaban que el reclamante tenía en su terreno casa de habitación, cultivos, mejoras y aberturas. Entre junio y

---

<sup>132</sup> Asamblea Departamental de Antioquia, “Ordenanza no. 8 de 1926 (22 de marzo) sobre la construcción de una Carretera al Mar”, *Ordenanzas...en sus sesiones ordinarias de 1926*, 14-18.

<sup>133</sup> Gobernación de Antioquia, “Decreto N.º 44: 1926 (mayo 28) por el cual dispone lanzar un empréstito destinado a la Carretera al Mar”, *Gaceta Departamental*, 1 de junio de 1926, 10413-10414.

<sup>134</sup> Gobernación de Antioquia, “Decreto no. 84: 1926 sobre adjudicación a los colonos y a los tenedores de títulos entregados por razón de bonos del empréstito destinado a la Carretera al Mar en las 100.000 hectáreas del Departamento en la región de Occidente”, *Gaceta Departamental*, 7 de septiembre de 1926, 10848.

<sup>135</sup> Gobernación de Antioquia, “Decreto no. 39: 1926 (mayo 17) por el cual se suspenden los efectos de varios Decretos sobre colonización de los terrenos de Occidente y se dicta otra disposición”, *Gaceta Departamental*, 24 de mayo de 1926, 10341.

agosto de 1926 se presentaron un total de 104 solicitudes de adjudicación de baldíos (ver Tabla 7 en Anexos). En ellas los colonos expresaban su profunda preocupación ante la perspectiva de perder años de trabajo en el monte:

Hoy que ha salido el Decreto N°39 del 17 de mayo de este año, han resultado muchísimas opiniones enteramente desconcertantes para los que como yo han gastado fuerzas propias y dinero en busca de un porvenir que asoma hoy con negros nubarrones para los pobres labriegos que atrevidos hemos descuajado la selva virgen y soportando rigores cruentos, ya del clima, de fieras de toda especie y hambres, frío, etc. Para ver hoy [no se entiende], que en realidad lastima nuestra susceptibilidad. Pero no obstante creo que el mandatario que hoy rige los destinos de Antioquia, no solo hará acallar esa propaganda dañina, sino que también se reconocerá a cada ocupante su derecho legal, y así lo espero yo, uno de tantos carbonizados casi en los rigores de los sufrimientos soportados hasta hoy. Quedando, pues en su vigor los decretos suspendidos en cuanto se refiere a sus efectos anteriores, imposible es creer en la vocinglería que los poderosos han esparcido con miras aviesas preñadas de avaricia; pues esto será el más enorme adefesio social.<sup>136</sup>

También corrían voces de que la idea de la Gobernación era quitarle las tierras a quienes las habían colonizado para entregárselas a los ricos, desconociendo su derecho legítimo sobre ellas, obtenido a costa de grandes esfuerzos:

[...] para que el señor gobernador se digne considerar las penalidades y sufrimientos incontables de que es víctima el colono que se resuelve a gastar sus fuerzas penetrando en los montes bravíos e inertes a luchar contra corrientes que no todos y mucho menos los poderosos se han atrevido a salvar, y, han esperado que los pobres descuajemos la selva virgen para venir después, amparados por favores, a hacerse dueños y señores de lo que el pobre a levantado a fuerza de sacrificios, muerto de frío y desfallecido de las fatigas a que la suerte lo tiene condenado. Por eso yo me atrevo, lleno de confianza en la equidad y justicia del señor gobernador, a pedirle el reconocimiento de mi trabajo honrado en tantos años de batalla cruenta contra la selva virgen, disponiendo que me ponga en adjudicación.<sup>137</sup>

Además de lo anteriormente descrito, dentro de los memoriales también destacan tres elementos que permiten comprender mejor la forma en la que se fueron configurando estas tierras: primero, algunos de los reclamantes eran indígenas que no lograron conseguir parcela alguna en la repartición de los resguardos realizada por Carlos Villegas en 1916. Segundo, muchos de los colonos manifestaban que en el tiempo en el que el comisionado Villegas entregó títulos de propiedad en los antiguos resguardos, ellos acudieron a él para que también les adjudicara los baldíos que ocupaban dentro de las cien mil hectáreas. Tercero, existía una rivalidad entre los antiguos dueños de los baldíos, quienes obtuvieron sus títulos antes de 1926, y los nuevos ocupantes.

---

<sup>136</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Secretaría de Hacienda, Minas y Baldíos, carpeta 5121, t. 2, f. 218r-v.

<sup>137</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Secretaría de Hacienda, Minas y Baldíos, carpeta 5121, t. 3, f. 53r.

Frente al primer elemento mencionado, si se mira la lista de quienes reclamaron baldíos departamentales en 1926 se pueden encontrar apellidos tradicionalmente indígenas como Jumí o Domicó. Por ejemplo, Vidal Domicó, quien habría llegado a las cien mil hectáreas hacia 1905, se refiere a sí mismo como un “indígena asimilado” y, además de los terrenos que solicitó para sí, llegó a venderle varias mejoras a otros colonos<sup>138</sup>. Por su parte, Pablo Domicó informaba que no había logrado obtener ningún terreno en la repartición de los resguardos en 1916, por ello recurría esta vez a la Gobernación para que se le reconociera su derecho sobre las tierras que había ocupado en los últimos años: “La suerte me deparó mejores días entre estos bosques incultos, ya que los resguardos indígenas no me dejó herencia donde hoy pudiera verme acosado por la envidia de muchos, obligado a emigrar en busca de reposo entre las selvas oscuras”<sup>139</sup>. Y, Roberta Jumí, manifestaba que los indígenas traían tras de sí una historia de desposesión de sus propiedades, como le había ocurrido a ella con el colono Ángel María Echavarría<sup>140</sup>:

Aguardo, según los decretos, sobre colonización, se me reconozca algún derecho sobre el terreno de que da cuenta la supradicha información; pues ha de ver usted señor gobernador, que, los indios que moramos por estos montes, somos gente que hemos sido despojados de nuestras propiedades, como pasa en el caso nuestro, que mi finado esposo fue desposeído del terreno que poseía en Chimiadó, por el señor Ángel María Echavarría.<sup>141</sup>

En segundo lugar, de las 104 reclamaciones que llegaron entre junio y agosto de 1926, once dejaban claro que, en 1916, cuando el comisionado Carlos Villegas realizó una serie de trabajos para la Gobernación que incluían el arreglo de los antiguos resguardos de Murrí, muchos colonos solicitaron la adjudicación de los lotes de terreno que ocupaban en ese momento<sup>142</sup>. Sin embargo, pasados diez años todavía no sabían qué había ocurrido con sus documentos. Así lo manifestaba Ricardo Borja:

---

<sup>138</sup> Algunos de sus compradores son: Leopoldo Arias y Ricardo Borja con un terreno en Chichiridó (Dabeiba), Abel A. Rengifo, Juan Bautista y Herirberto Echavarría con un terreno en Pegadó (Dabeiba). En AHA, Gobernación de Antioquia, Secretaría de Hacienda, Minas y Baldíos, carpeta 5121, t. 2, f. 9r-12r, 206r-213v.

<sup>139</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Secretaría de Hacienda, Minas y Baldíos, carpeta 5121, t. 2, f. 142 r.

<sup>140</sup> Se buscaron los nombres de Vidal Domicó, Roberta Jumí y Pablo Domicó dentro de los adjudicatarios de los antiguos resguardos de Murrí (ver Tabla 8 en Anexos) y no se encontraron.

<sup>141</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Secretaría de Hacienda, Minas y Baldíos, carpeta 5121, t. 3, f. 179r.

<sup>142</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Secretaría de Hacienda, Minas y Baldíos, carpeta 5121, t. 2, f. 21r-31v, 111r-113r, 122r-124v, 136r-139v, 143r-v, 170r-173v, 214r-217r, 218r-221r. En AHA, Gobernación de Antioquia, Secretaría de Hacienda, Minas y Baldíos, carpeta 5121, t. 3, f. 169r-172v.



Si no recuerdo mal, en el año de 1916, estuvo en esta población el comisionado especial don Carlos Villegas a quien entregué los documentos de igual orden, pero de cuya resolución no se ha tenido el menor informe desde entonces.

[...] Todos los documentos sobre el particular fueron entregados al señor comisionado don Carlos Villegas en número no despreciable y no dudamos ninguno, como no dudo que el señor gobernador nos reconozca el derecho legal en el lote que nos proponemos y ocupamos con fatigas superabundantes.<sup>143</sup>

Para 1919 la Gobernación de Antioquia publicó *Diligencias de entregas de las tierras del Valle de Murri*, un libro en el que Carlos Villegas detallaba la forma en la que había concedido los títulos de propiedad a los indígenas y colonos que habitaban en las tierras de los antiguos resguardos. Allí también se encuentran las listas de adjudicatarios, las hectáreas entregadas y los linderos de cada porción de terreno. No obstante, lo que interesa para esta investigación es la última página de dicho libro, en la cual el comisionado le informaba al presidente de la Junta de Colonización de Occidente, creada para administrar las cien mil hectáreas cedidas, que muchos de los que habitaban esos baldíos departamentales ya cumplían con la mayoría de los requisitos para convertirse en titulares. El problema principal era que casi la totalidad eran gentes pobres y les resultaba difícil obtener el dinero para el levantamiento de los planos de los baldíos que querían solicitar. Por ello, sugería que antes de solicitar los planos, la Junta revisara la legalidad de las pruebas presentadas por los cultivadores, consistentes en tres declaraciones juradas y un memorial del reclamante. Teniendo en cuenta esto podrían informarle al colono de cuántas hectáreas era acreedor y ya este podría levantar un plano con los linderos bien definidos y encerrando las hectáreas a las que tenía derecho. Una vez se contara con las pruebas y el material cartográfico correspondiente, la Junta de Colonización y la Gobernación podrían expedir definitivamente el título de propiedad<sup>144</sup>. No se sabe con seguridad qué pasó con las solicitudes que fueron enviadas por los colonos en 1916, pero al leer las afirmaciones de Carlos Villegas, se podría suponer que la mayoría fueron desestimadas por no tener los planos exigidos por la ley.

El tercer elemento que se debe rescatar es el surgimiento de una rivalidad entre los antiguos propietarios de baldíos, que habían obtenido sus títulos antes de 1926, y quienes habían solicitado

---

<sup>143</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Secretaría de Hacienda, Minas y Baldíos, carpeta 5121, t. 2, f. 166r-v.

<sup>144</sup> *Diligencias de entregas de las tierras del Valle de Murri* (Medellín: Imprenta Oficial, 1919), 289.

la adjudicación después de ese año y todavía no habían logrado conseguirla. Los cultivadores más recientes argumentaban que llevaban mucho tiempo de ocupación ininterrumpida y no habían recibido ningún tipo de ayuda por parte de la Gobernación, a diferencia de los dueños más antiguos, que en muchos casos habían abandonado los lotes de los que eran titulares sin llegar a sufrir ninguna sanción por ello. Faustino Borja decía:

Sería un adefesio, señor gobernador, que fueran reconocidos tantos que aunque favorecidos con títulos gratuitos y abandonando por un tiempo mayor con mucho de cuatro años, se les tenga como propietarios legales sin siquiera derribar un solo palo, pecando contra los principios constituidos en el artículo 13 del decreto 182 del 17 de enero de 1895, dejando de reconocer a los ocupantes que con mano firme y resolución inquebrantable hemos soportado miles y miles de torturas a fin de alcanzar un pedazo de tierra propio para nuestros [...] hijos. Por todo lo dicho yo espero de sus bondades y más que todo, de su justicia, que se sirva disponer que se me reconozca y se me de propiedad definitiva de lo que sea justo en proporción a mis cultivos.<sup>145</sup>

Tal vez a raíz de las protestas de los colonos, en septiembre de 1926 se expide un nuevo mandato, el Decreto 84. A través de él la Gobernación de Antioquia le da continuidad a la Junta de Colonización de Occidente como administradora de las cien mil hectáreas y con el artículo cuarto da vía libre para que los colonos soliciten la adjudicación de baldíos. Siguiendo las recomendaciones que Villegas hizo en 1919, esta vez se exigió que los cultivadores debían presentar como prueba de tenencia ininterrumpida tres declaraciones juradas y un memorial, para que la Junta de Colonización emitiera el visto bueno para el levantamiento del plano, después de lo cual se procedería a examinar la adjudicación del lote. Por otra parte, el artículo tercero permitía que los tenedores de bonos del Empréstito de la Carretera al Mar pudieran conseguir de forma definitiva un lote dentro de los baldíos<sup>146</sup>.

Después de la expedición del Decreto 84 llegaron otras 25 solicitudes por parte de colonos que se habían establecido en la zona antes de 1926 (ver Tabla 7 en Anexos). Además, se presentaron cinco solicitudes por parte de tenedores de bonos del Empréstito de la Carretera al Mar. Sin lugar a duda estos últimos fueron los que más hectáreas solicitaron y quienes tuvieron más éxito en la adjudicación, pues cuatro de ellos recibieron la adjudicación en 1930, a diferencia de las 104 solicitudes que se hicieron después de la expedición del Decreto 39 de 1926 y las 25 solicitudes

---

<sup>145</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Secretaría de Hacienda, Minas y Baldíos, carpeta 5121, t. 2, f. 154v.

<sup>146</sup> Gobernación de Antioquia, “Decreto no. 84: 1926 sobre adjudicación a los colonos y a los tenedores de títulos entregados por razón de bonos del empréstito destinado a la Carretera al Mar en las 100.000 hectáreas del Departamento en la región de Occidente”, *Gaceta Departamental*, 7 de septiembre de 1926, 10848. La Ordenanza 8 de 1926 autorizaba al gobernador de Antioquia

de cultivadores que se hicieron después de la divulgación del Decreto 84 de 1926, entre las cuales no se obtuvo ni una sola adjudicación, los expedientes quedaron sin respuesta y no hay rastro de ellas en la Gaceta Oficial.

Entre 1929 y 1948 se expidieron una serie de normas que cambiaban la normativa que existía para la entrega de los baldíos que estaban dentro de las cien mil hectáreas de Dabeiba y Pavarandocito. La primera y más importante fue la Ordenanza 47 de 1929, cuyos decretos séptimo y octavo eliminaban la Junta de Colonización de Occidente y trasladaban sus actividades a la Secretaría de Agricultura y Comercio. Todas las solicitudes de baldíos que hubiesen llegado a este organismo se debían enviar a la Secretaría, ya que sería esta la que haría la comprobación sumaria para su posesión legal<sup>147</sup>. En 1940 la Ordenanza 20 eliminó la Secretaría de Agricultura y adscribió todas sus funciones, entre ellas la administración de los baldíos departamentales en Occidente, a la Secretaría de Hacienda (ver Figura 24)<sup>148</sup>. Por esta razón es que los expedientes que se estudian en esta investigación se guardan en la actualidad en la sección Secretaría de Hacienda del fondo Gobernación de Antioquia del AHA.

---

<sup>147</sup> Asamblea Departamental de Antioquia, “Ordenanza No. 47 (de octubre de 1929) por la cual se organiza la Estación Experimental Agronómica y se dictan otras disposiciones”, en *Ordenanzas...sesiones extraordinarias de 1929*, 21-23.

<sup>148</sup> Asamblea Departamental de Antioquia, “Ordenanza número 20 por la cual se organiza la dirección jurídica de minas, baldíos y tierras del departamento, se fomenta la minería y se dictan otras disposiciones”, en *Ordenanzas. Sesiones ordinarias. 1940*, 46.

**Figura 24.** Esquema de entidades que administraron las cien mil hectáreas cedidas por la nación al departamento en 1886 en Pavarandocito y Dabeiba



**Fuente:** elaboración propia con base en: Gobernación del Departamento de Antioquia, “Decreto no. 1019 (de 28 de septiembre de 1887) sobre distribución provisional de terrenos de propiedad del Departamento entre cultivadores”, en *Compilación de las disposiciones legales*, 46-50. Gobernación de Antioquia, “Decreto no. 238 (13 de mayo) de 1916 reglamentario de la venta de unos terrenos en la Región de Occidente”, *Gaceta Departamental*, 8 de junio de 1916, 7625-7626. Gobernación de Antioquia, “Decreto no. 84: 1926 sobre adjudicación a los colonos y a los tenedores de títulos entregados por razón de bonos del empréstito destinado a la Carretera al Mar en las 100.000 hectáreas del Departamento en la región de Occidente”, *Gaceta Departamental*, 7 de septiembre de 1926, 10848. Asamblea Departamental de Antioquia, “Ordenanza No. 47 (de octubre de 1929) por la cual se organiza la Estación Experimental Agronómica y se dictan otras disposiciones”, en *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones extraordinarias de 1929* (Medellín: Imprenta Oficial, 1929), 21-23. Asamblea Departamental de Antioquia, “Ordenanza número 20 por la cual se organiza la dirección jurídica de minas, baldíos y tierras del departamento, se fomenta la minería y se dictan otras disposiciones”, en *Ordenanzas. Sesiones ordinarias. 1940* (Medellín: Imprenta Departamental, 1940), 46.

La Ordenanza 19 de 1936 dispuso que el gobernador debería hacer un inventario de los baldíos adjudicados por el Departamento para verificar cuáles adjudicatarios estaban cumpliendo sus obligaciones y cuáles no para declarar la reincorporación de aquellos terrenos que no hubieran

llenado los requisitos correspondientes<sup>149</sup>. Vale la pena aclarar que tampoco hay rastro de este inventario ni en el AHA ni en la Gaceta Departamental.

Así mismo, la Ordenanza 18 de 1938 estableció que a quienes se les hubiera otorgado tierras como pago por los bonos del empréstito interno para la construcción de la Carretera al Mar y no hubieran ocupado los lotes por un plazo máximo de diez años, perderían sus derechos, así que esos baldíos volverían a ser propiedad del departamento. Además, si dentro de alguna porción que regresara a ser propiedad departamental se establecía algún colono por un término mayor a dos años, plantaba cultivos, abría monte y construía casa de habitación, tendría derecho a reclamar no más de cien hectáreas<sup>150</sup>. Esta última disposición tuvo algunos cambios menores a través de la Ordenanza 41 de 1942, pero en esencia mantuvo las mismas características<sup>151</sup>.

Entre 1944 y 1948 se expidieron los últimos tres decretos sobre el tema, los cuales hicieron cambios frente al levantamiento de los planos de los baldíos que se reclamaran. El Decreto 320 de 1944 estableció que no era necesario elaborar plano, pero sí se debía hacer una inspección ocular practicada por un funcionario designado desde la Gobernación, de preferencia agrónomo, que además ilustraría un croquis del lote<sup>152</sup>. Con el Decreto 607 de 1946 se ordenó que la inspección ocular no solo debía ser realizada por el funcionario designado por la Gobernación, sino también por el alcalde o inspector de la zona en la que se ubicara el terreno reclamado. Además, se disponía que la inspección ocular debía hacerse en presencia de los dueños y/o reclamantes de los terrenos colindantes al que se reclamara, para que quedara en el expediente si existían disputas por linderos<sup>153</sup>. El último decreto, el 922 de 1948, permitía que quien hiciera la inspección ocular

<sup>149</sup> Asamblea Departamental de Antioquia, “Ordenanza no. 19 (abril 22 de 1936) por la cual se destinan a la colonización unos terrenos vacantes”, en *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones ordinarias de 1936* (Medellín: Imprenta Oficial, 1936), 40-44.

<sup>150</sup> Asamblea Departamental de Antioquia, “Ordenanza no. 18 (junio 7 de 1938) por la cual se aplica el sistema de reversión a favor del Departamento de los terrenos adjudicados a los suscriptores del empréstito interno destinado a la construcción de la Carretera al Mar”, en *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia, en sus sesiones ordinarias de 1938* (Medellín: Imprenta Oficial, 1938), 41-43.

<sup>151</sup> Asamblea Departamental de Antioquia, “Ordenanza Nro. 41 (Junio 30 de 1942) por la cual se fomenta la agricultura en el Departamento y se dictan otras disposiciones”, en *Ordenanzas. Sesiones ordinarias. 1942* (Medellín: Imprenta Oficial, 1942), 106-111.

<sup>152</sup> Secretaría de Hacienda, “Decreto Nro. 320 de 1944 (julio 28), por el cual se reforma el número 84 de 3 de septiembre de 1926 sobre colonos en la región de Occidente”, *Gaceta Departamental*, 4 de agosto de 1944.

<sup>153</sup> Secretaría de Hacienda, “Decreto 607 (diciembre 5) por el cual se reforman los Decretos 84 de 3 de septiembre de 1926 y 320 de julio 28 de 1944, sobre colonos en la región de occidente”, *Gaceta Departamental*, 13 de diciembre de 1946, 303.

fueran dos peritos y cualquiera de ellos podía ilustrar el croquis del terreno. Por lo tanto, si bien tenía que estar el alcalde o el inspector de la zona, no era necesaria la presencia del agrónomo y/o funcionario designado por la Gobernación, haciendo más fácil, en teoría, el procedimiento para legalizar los títulos de propiedad de los baldíos departamentales<sup>154</sup>.

Si se contrasta la reglamentación que se expidió entre 1926 y 1948, con la de los periodos de los capítulos anteriores (1886-1895, 1895-1925), se pueden destacar varios elementos. Con la anexión de una gran porción del Urabá al departamento de Antioquia en 1905 y el inicio de la construcción de la Carretera al Mar en 1926, las cien mil hectáreas ya no eran el extremo más occidental del departamento y tampoco representaban la puerta de los antioqueños para adentrarse en la zona y obtener su salida al mar. El acceso al Caribe ya estaba asegurado desde lo legal y lo jurisdiccional, y próximamente estaría garantizado en la dimensión física a través de una vía que sería apta para los vehículos automotores. Por ello, la perspectiva sobre los baldíos departamentales en Mutatá y Pavarandocito tuvo un cambio, y ya no era necesario fomentar la colonización y el poblamiento como se había intentado hacer hasta el momento, es decir, otorgando auxilios y algunas facilidades para que los colonos legalizaran sus títulos de propiedad. Las cien mil hectáreas pasaron a ser un tramo más de la ruta que conducía a la costa y debían servir para pagar los bonos del empréstito que se había hecho para construir la Carretera. En consecuencia, se derogó el ordenamiento jurídico anterior a 1926, se cambió toda la reglamentación y la Gobernación dejó de patrocinar auxilios para la colonización.

#### ***4.3.2. El desvanecimiento de un sueño decimonónico***

Entre 1931 y 1948 se presentaron otras 26 solicitudes de baldíos dentro de las cien mil hectáreas de Dabeiba y Pavarandocito. De estas se adjudicaron diez, la más pequeña con sesenta hectáreas y la más grande con cien (ver Tabla 7 en Anexos). Sin embargo, como quedó claro en las secciones anteriores, lejos de promover la titulación de propietarios más pequeños, dentro de los baldíos departamentales se entregaron grandes extensiones de tierras, especialmente como pago de bonos del empréstito interno para la construcción de la Carretera al Mar, o por servicios particulares

---

<sup>154</sup> Secretaría de Hacienda, “Decreto 922 de 1948 (octubre 25) por el cual se modifica el 607 de 5 de diciembre de 1946, sobre las adjudicaciones de los colonos en la región de occidente”, *Gaceta Departamental*, 5 de noviembre de 1948.

prestados a la Gobernación, como en el caso de Juan Henrique White. Buscando recuperar las tierras adjudicadas que estaban improductivas, la Asamblea Departamental emitió en 1936 la Ordenanza 19, en la que dictaba las siguientes disposiciones: vender los terrenos vacantes de la hoya del Murrí que habían sido parte hasta 1916 de los antiguos resguardos indígenas, destinar diez mil de las cien mil hectáreas cedidas por la nación para el traslado de la Colonia Penal de Antadó y elaborar un inventario de los baldíos adjudicados por el Departamento para verificar cuáles adjudicatarios estaban cumpliendo sus obligaciones y cuáles no, para declarar la reincorporación de aquellos terrenos que no hubieran llenado los requisitos correspondientes<sup>155</sup>.

Al final, esta ordenanza fue letra muerta porque la Colonia Penal nunca se trasladó a esta zona, aunque en varias ocasiones los políticos antioqueños apoyaron esta propuesta para que los penados fueran utilizados como mano de obra en la construcción de la Carretera al Mar<sup>156</sup>. De igual manera, tampoco se hizo el inventario de los baldíos adjudicados por el Departamento. A pesar de ello, en julio de 1939 el alcalde de Pavaradoncito, Rafael Montoya, le escribió al gobernador informándole que era hora de aplicar la disposición según la cual, si los adjudicatarios que habían obtenido tierras dentro de las cien mil hectáreas a través de los bonos del empréstito de tierras no habían ocupado los baldíos asignados en un término mayor a diez años, perderían sus derechos. Se refería especialmente a los dueños Pablo Lalinde y Compañía<sup>157</sup>, que habían recibido 15.600 hectáreas en 1926 y trece años después no habían cultivado ni hecho aberturas:

De la manera más atenta me permito informarle, que estudiando la Ordenanza 19 de junio 7 de 1936, por la cual se aplica el sistema de reversión a favor del Departamento de los terrenos adjudicados a los suscriptores del empréstito interno de la construcción de la Carretera al Mar, los señores Pablo Lalinde y Cía. de esa ciudad a quien les adjudicaron en este municipio en el año 26 15.600 hectáreas en el sector Tasidó-Mutatá como prima adicional, no han ocupado las dos terceras partes con pastos y ganados, ni han cultivado la quinta parte, más claro, no han dado un machetazo.

Sería conveniente para bien de la colonización de esta región y para impulsar la población rural en este municipio baldío y deshabitado, que su señoría ordenara al suscrito la inspección ocular en asocio de su secretario y de dos testigos expertos, para que se constatará esta información, porque quiero el avance de la parcelación del colono del hacha que produce riqueza pública y bienestar social, en consecuencia, convendría que ordenara el envío a este despacho de los linderos de este lote descomunal y antidemocrático, proscrito

---

<sup>155</sup> Asamblea Departamental de Antioquia, “Ordenanza no. 19 (abril 22 de 1936) por la cual se destinan a la colonización unos terrenos vacantes”, en *Ordenanzas... sesiones ordinarias de 1936*, 40-44.

<sup>156</sup> Bedoya Herrera, “Más bien robar que retornar a los campos”, 87-88.

<sup>157</sup> No se incluyó a *Pablo Lalinde y Compañía* porque no se halló su expediente en el AHA y tampoco se encontró rastro alguno en la Gaceta Departamental.

por nuestro programa ideológico y doctrinario, y que se tomaran los demás datos que se crean convenientes para la identificación.<sup>158</sup>

Los colonos que habitaban en la zona reivindicaban el derecho de propiedad de quien cultivaba la tierra. En una denuncia por problemas de tierra que existía con otro colono llamado Manuel Vásquez, Juan Pablo Úsuga se refería a esto como la posesión obtenida “a título de hacha”. Decía que hacía pocos días le habían notificado que tenía una multa de cincuenta pesos moneda legal y se le ordenaba suspender un trabajo de zocola que estaba haciendo en un monte cercano a los linderos de su propiedad que Manuel Vásquez reclamaba como suyo:

La providencia tomada por usted se debe tal vez al propósito que se tiene por parte de ese despacho de entregar al señor Manuel Vásquez no solo la porción inculta que me corresponde como colono, sino también parte de los cultivos que tengo establecidos en mi referida posesión adquirida a título de hacha que da el verdadero derecho al trabajador.<sup>159</sup>

Aunque desde la década de 1920 se hacía cada vez más claro que el propósito para el que fueron adquiridos estos baldíos departamentales se iba perdiendo, en 1948 se cierra un expediente que puede considerarse representativo porque muestra con claridad cómo se fue desvaneciendo el sueño decimonónico de convertir las cien mil hectáreas en la punta de lanza de la colonización antioqueña en el Urabá. En junio de 1947 María de los Ángeles Aguirre de Úsuga elevó ante el Ministerio de Economía Nacional la solicitud de un baldío ubicado en Dabeiba, dentro de las cien mil hectáreas. Su intención era que el gobierno nacional le concediera la titulación, pues tenía conflictos limítrofes con su vecino Juan Albino Úsuga, quien reclamaba para sí un pedazo de terreno en el que Aguirre había hecho tumbas y había establecido cultivos. Al principio Úsuga había llevado el caso ante el Juzgado Municipal e inició una querrela sumaria de Policía. Como resultado de este litigio el juez conminó a las partes a arreglarse entre ellos o ante otro tribunal porque la Policía únicamente se encargaba de velar por el estatus quo, es decir, por unos derechos de propiedad ya fijados. Sin embargo, al tratarse de tierras baldías no era claro de quién era cada porción de terreno.

Después del fallo del juez municipal Aguirre elevó la petición ya mencionada, pero el expediente se devolvió cuando Úsuga alegó ante el Ministerio que el conflicto ocurría en baldíos departamentales, no nacionales, así que no estaba dentro de su jurisdicción dirimir el asunto:

---

<sup>158</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Secretaría de Hacienda, Minas y Baldíos, carpeta 5122, t. 2, f. 50r.

<sup>159</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Secretaría de Hacienda, Minas y Baldíos, carpeta 5122, t. 2, f. 163r.



[...] es que los baldíos de esa parte no corresponden en propiedad a la Nación, porque hacen parte de las cien mil hectáreas cedidas por la Nación al Departamento de Antioquia por medio de una ley de 1886 que, si no me equivoco, es la marcada con el #40 de dicho año, para fomentar la colonización que se abría con el llamado camino de Occidente, por donde hoy se construye la carretera de Medellín al golfo de Urabá.

Creo, pues, y en consecuencia así lo pido, que la señora Aguirre no tiene derecho a que se le adjudique por la Nación un lote de terreno que es propiedad del Departamento de Antioquia por ley especial que hizo sesión de esos baldíos. Y es que el departamento tiene sus ordenanzas reglamentarias para hacer esta clase de adjudicaciones, tal así, que yo tengo titulado un lote por adjudicación emanada de la Secretaría de Hacienda del Departamento, Sección de Minas y Baldíos [...] solicito que se suspenda el expediente de la Sra. María de los Ángeles Aguirre ha creado [...].<sup>160</sup>

El Ministerio encargó tres interrogatorios a personas que vivían cerca del lote que reclamaba Aguirre, la principal pregunta era si conocían que esas tierras pertenecían a las cien mil hectáreas cedidas por la nación al departamento en 1886 entre Pavarandocito y Dabeiba. Los colonos Estanislao Manco y Bernardo Posada afirmaron que no sabían esta información y mucho menos sabían que pertenecían al departamento. De esta manera, se puede inferir que muchas de las personas que habitaban allí desconocían los procedimientos que se debían seguir para titular los baldíos y nunca llegaron a hacerlo. No siempre los colonos buscaban obtener la legalización de la tenencia de la tierra, esto ocurría más bien cuando se veían amenazados a perderla de facto.

Una vez el Ministerio comprobó que los baldíos pertenecían al departamento de Antioquia remitió el expediente a la Secretaría de Hacienda, en donde en diciembre de 1948 se expidió la adjudicación del terreno a nombre de María de los Ángeles Aguirre. Juan Albino Úsuga adjuntó un memorial al expediente argumentando que él llevaba más de treinta años ocupando el sitio, así que solicitaba la suspensión del trámite. El pedido de Úsuga cayó en saco roto y al final el expediente se cerró de forma oficial en 1951 por haber sido “abandonado”<sup>161</sup>.

La solicitud del baldío de María de los Ángeles Aguirre es el último que se guarda de las cien mil hectáreas de Pavarandocito y Dabeiba en la sección de Secretaría de Hacienda del AHA. Su fecha de cierre, 1948, marca el final de un periodo iniciado en 1886 cuando el gobernador Marceliano Vélez consiguió estas tierras para alcanzar el sueño de la salida al mar a través del Urabá. Fue el

---

<sup>160</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Secretaría de Hacienda, Minas y Baldíos, carpeta 5122, t. 1, f. 201r-v.

<sup>161</sup> En AHA, Gobernación de Antioquia, Secretaría de Hacienda, Minas y Baldíos, carpeta 5122, t. 1, f. 201r-v.

inicio de un proyecto regional decimonónico que se fue desvaneciendo desde la década de 1920 hasta la década de 1948, unos cuantos años antes de que empezara en la región otro de los periodos que marcó de forma profunda la configuración territorial de todo el departamento de Antioquia: La Violencia.

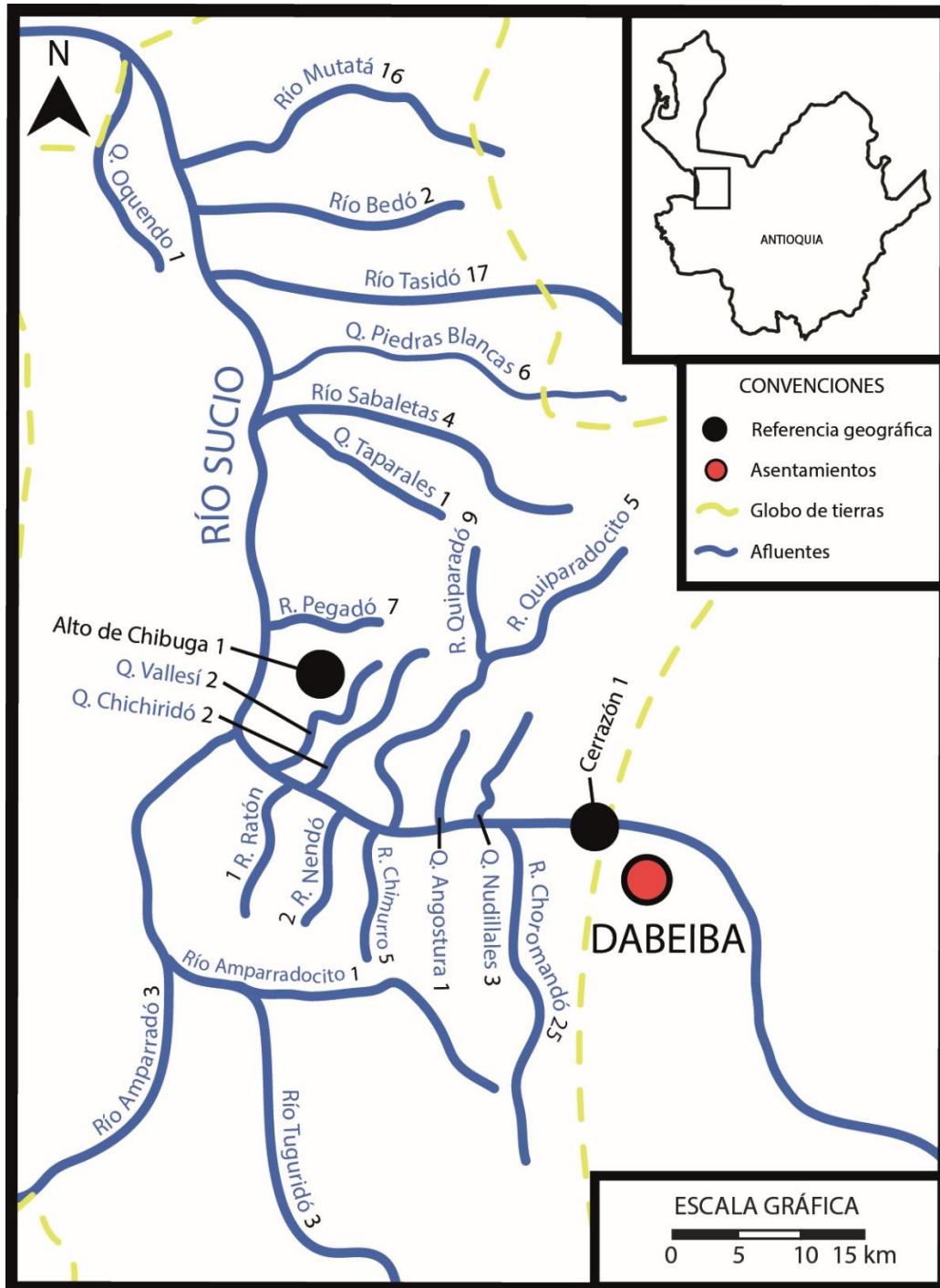
Ahora bien, entre 1926 y 1948 se presentaron 161 solicitudes para titulación de baldíos, de ellas catorce fueron adjudicadas, sumando un total de 6093 hectáreas. Las áreas más grandes que se entregaron fueron 1579 hectáreas a la Comunidad de Hermanos de las Escuelas Cristianas, 1554 a la familia de Sofía Restrepo por herencia de su marido, 1200 a la Sociedad Colonizadora de Occidente<sup>162</sup> y 990 a un grupo compuesto por Javier Arango Ferrer, Humberto Arango Restrepo, Hernán Jiménez Arango, José Ignacio Villa y Alberto Arango Botero. Todas las personas a las que se les entregaron estos grandes globos de tierras eran tenedores de bonos por el empréstito interno de la Carretera al Mar. En contraste, las otras diez adjudicaciones rondaban entre las cien y las sesenta hectáreas, que si bien siguen siendo extensiones vastas no alcanzan las magnitudes de los dueños de bonos. Esto no solo deja en claro que la estructura de la tenencia de la tierra siguió siendo dominada por los grandes latifundistas, sino que lejos de esta idea de que las cien mil hectáreas debían pertenecer a pequeños propietarios, el gobierno antioqueño utilizó estas tierras como moneda de cambio para financiar la salida al mar. Nada más lejos de la utopía de los colonos que a título de hacha reclamaban los montes.

Aparte de las 14 adjudicaciones mencionadas, de las 161 solicitudes, cuatro fueron rechazadas y 143 nunca tuvieron respuesta. Además, de esas 161 peticiones, la mayoría estaban ubicadas en Choromandó (24), Tasidó (17) y Mutatá (16). La tabla 2 (en Anexos) muestra los lugares y las cantidades de solicitudes por cada uno. La Figura 25 muestra la ubicación de 25 lugares, los otros 27 no pudieron ser mapeados porque no se encontraron sus nombres o no se tenía la certeza de su ubicación.

---

<sup>162</sup> Cuyos integrantes eran: Florencio Álvarez M., Bernardo González Villa, Luis Álvarez M., Demetrio Arango, Benjamín Cadavid V., José María Velilla y Alfonso Molina

**Figura 25.** Croquis de solicitudes de adjudicación de baldíos por cuenca hidrográfica y referencias geográficas entre 1926 y 1948 en la zona de estudio



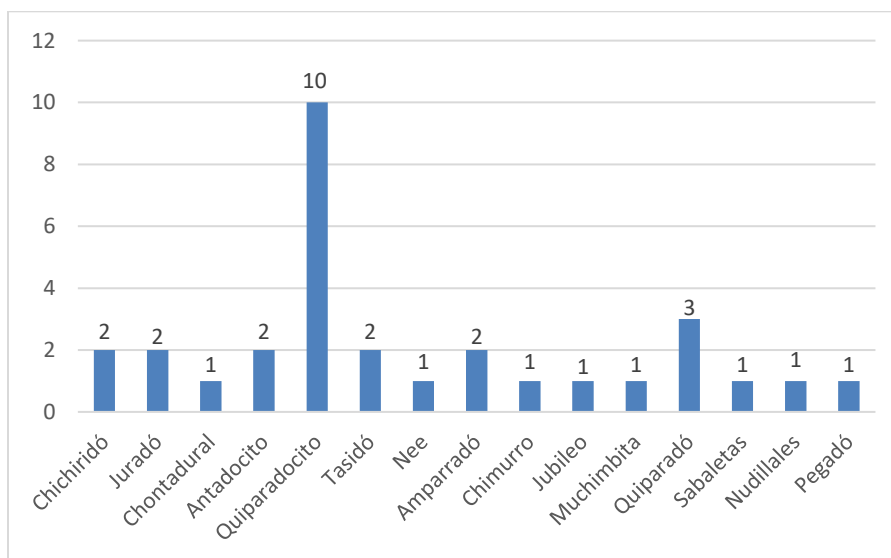
**Fuente:** elaboración propia a partir de la Tabla 7 de los Anexos.

El promedio de hectáreas solicitadas dentro de las 142 peticiones que nunca se respondieron fue de 265 hectáreas. La solicitud más pequeña fue de dos y la más grande de 1050. No obstante, se

debe reconocer que la mayoría rondaron entre las cien y las 300 hectáreas, dejando al aire la pregunta que se viene haciendo desde el inicio de esta investigación: ¿qué se consideraba un pequeño propietario? ¿Cuántas hectáreas poseía un pequeño propietario? Y aquí se debe rescatar de nuevo el asunto que quedó al descubierto en los expedientes de las solicitudes realizadas después del Decreto 39 de 1926 y del que también habló el comisionado Carlos Villegas: muchas personas no tenían los recursos necesarios para hacer los trámites de titulación de tierras, así que la mayoría de los pequeños colonos no llegaban a dejar huella en los archivos del Estado porque confiaban en la posesión de facto que les daba tumbar monte y sembrar cultivos.

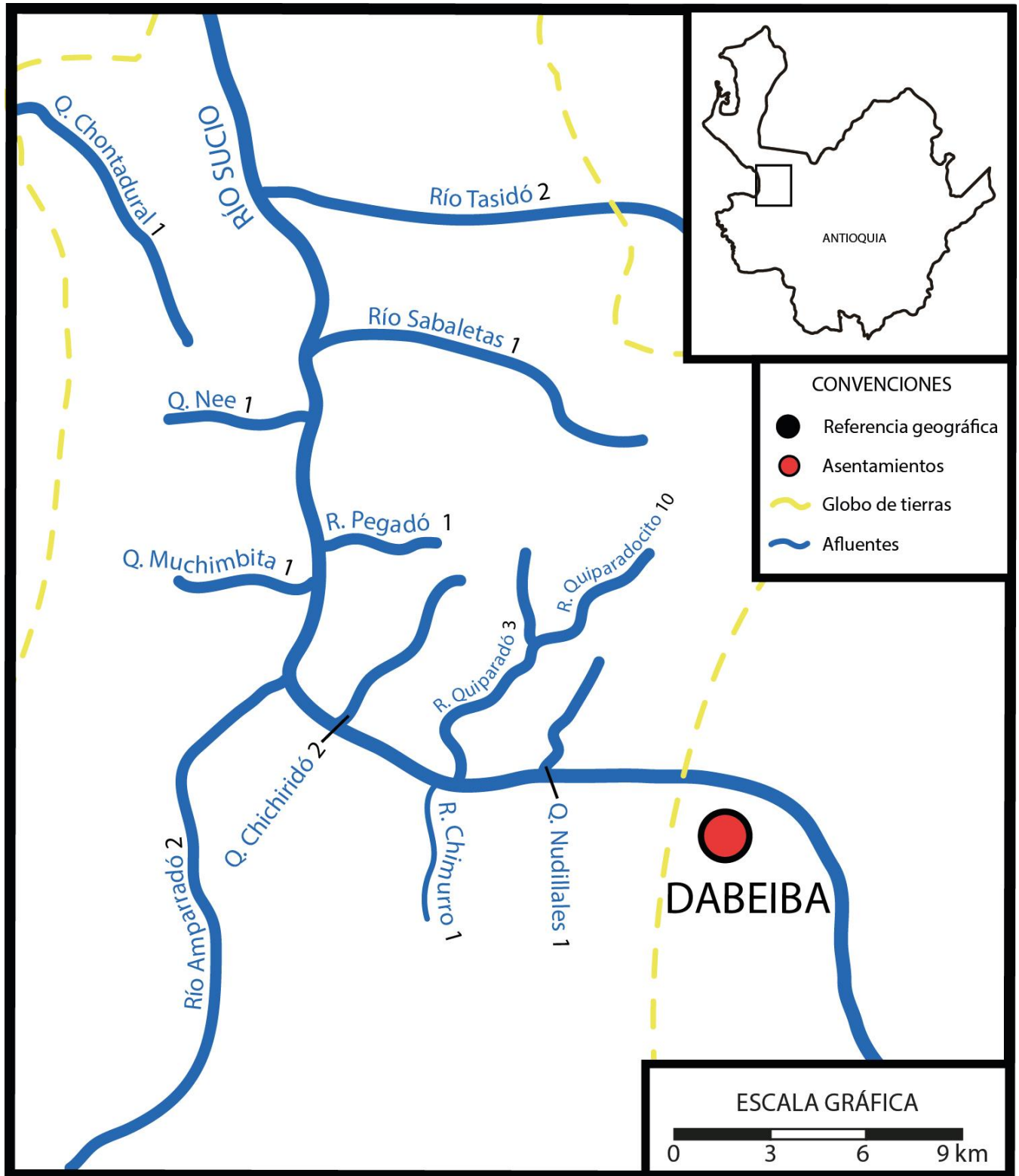
Frente a las minas, entre 1926 y 1950 se hicieron 31 solicitudes, no se sabe si fueron adjudicadas o no. La mayoría de ellas estaban abandonadas y eran de antiguo descubrimiento, por lo tanto, ya habían sido denunciadas por otras personas en periodos anteriores. Quienes denunciaron más minas fueron Darío Retrepo B. (8), Federico Isaza M. (8) y Enrique Arbeláez (8). Además, los lugares en los que se hicieron más solicitudes fueron en Quiparadocito (10) y Quiparadó (3). La Figura 26 representa la cantidad de denuncias que se hicieron por lugar. En la Figura 27 se ubicaron doce de los quince lugares en donde se hicieron denuncia. Las otras tres no se lograron encontrar o no se sabía con certeza su localización.

**Figura 26.** Minas denunciadas en la zona de estudio entre 1926 y 1950



**Fuente:** elaboración propia a partir de la Tabla 9 de los Anexos.

**Figura 27.** Croquis de solicitudes de minas por cuenca hidrográfica entre 1926 y 1948 en la zona de estudio



**Fuente:** elaboración propia a partir de la Tabla 9 de los Anexos.

El periodo abarcado entre 1926 y 1950 fue el momento en el que más se hicieron solicitudes de baldíos, este fenómeno se debe especialmente a la expedición del Decreto 39 de 1926 que buscaba anular el ordenamiento jurídico que le precedía sobre la colonización de los baldíos departamentales ubicados en Dabeiba y Pavarandocito. Su objetivo principal era que estas tierras sirvieran para financiar la construcción de la Carretera al Mar. Ante la perspectiva de perder los lotes que habían obtenido “a título de hacha” muchos colonos informaron que ocupaban varias hectáreas en la zona y temían que la Gobernación se las quitara para vendérselas a los ricos. Al final ninguna de estas solicitudes se respondió, quedando abierta la pregunta de por qué ocurrió esto, por qué la Gobernación nunca dijo nada frente a estos expedientes. Además, únicamente se adjudicaron catorce de las peticiones, cuatro en 1930 correspondientes a personas que tenían bonos del empréstito interno para la construcción de la Carretera al Mar y otras diez que se entregaron entre 1938 y 1948. Al final se reforzó más la estructura de tenencia de la tierra de grandes latifundios que venía constituyéndose en la zona desde 1887.

#### 4.4. A modo de cierre

En 1931 en su texto *Problemas de Urabá*, Carlos Muñoz, quien fuera visitador fiscal para la Gobernación de Antioquia en el Urabá antioqueño, anotaba que uno de los grandes inconvenientes que tenía la región eran los grandes latifundios:

Vista la situación creada para aquellos moradores que en tierra ubérrima no pueden hacerse dueños de un retazo de tierra que les dé la subsistencia, se piensa, entre otras cosas, y lejos de estas apreciaciones ajustadas a la ley, en los inconvenientes de las grandes capitulaciones que quitan a los colonos la posibilidad de establecerse; que se oponen a la parcelación del territorio, base de toda economía agrícola; que desvirtúan el propósito fundamental de la legislación sobre baldíos, cual es el establecimiento de los colonos en los terrenos de la nación, con casa de habitación y plantaciones permanentes, y que crean, a la larga, el problema de los latifundios, que no son otra cosa que el monopolio o el usufructo de los bienes del Estado por un pequeño número de individuos, problema que solo ha podido ser resuelto en países como Méjico y Rusia, a golpe de revoluciones.<sup>163</sup>

Afortunadamente, creía el visitador, el gobernador Camilo C. Restrepo:

[...] hizo que se empezara a talar la selva donde ya debiera oírse la canción del pan en los campos que habrá de cruzar la carretera al mar, obra cuya apertura hambrea el pueblo y necesita el departamento y cuya paralización definitiva sería mañana, entre muchas otras razones por las anotadas en este capítulo, la resultante de un futuro desequilibrio social que, en rigor de verdad, está obligado a evitar el gobierno de Antioquia.<sup>164</sup>

---

<sup>163</sup> Carlos Muñoz, *Problemas de Urabá*, 137.

<sup>164</sup> Carlos Muñoz, *Problemas de Urabá*, 139.

Para justamente evitar ese “desequilibrio social” que podía traer consigo una estructura de la tenencia de la tierra de tipo latifundista, Carlos Muñoz había iniciado la gestión para que la nación le cediera al departamento cien mil hectáreas en el municipio de Turbo destinados únicamente a la colonización. El proyecto para conseguir la cesión se envió a los representantes y senadores antioqueños en 1929 y a través de la Ley 5 de 1930 el Congreso concedió la solicitud.<sup>165</sup>

Se buscaba que dentro de esas cien mil hectáreas se promoviera la colonización. Asimismo, se esperaba que las entidades estatales regionales pudieran legislar y administrar las tierras con autonomía. La experiencia con las cien mil hectáreas conseguidas en 1886 en Pavarandocito y Dabeiba, estudiadas en esta investigación, había dejado muchas lecciones que podrían hacer del nuevo intento con las hectáreas adquiridas en Turbo, algo más exitoso. Ya se sabía que se debía crear un ordenamiento jurídico uniforme y coherente que no permitiera entregar lotes de una extensión mayor a cien hectáreas, pues en Pavarandocito y Dabeiba la reglamentación fue desordenada y no protegió a los pequeños colonos, cuyos intereses finalmente fueron absorbidos por los grandes terratenientes.<sup>166</sup>

En este sentido, Carlos Muñoz confirma una de las ideas que se ha defendido desde el principio en esta investigación: dentro de las cien mil hectáreas de Dabeiba y Pavarandocito se consolidó una estructura de la tenencia de la tierra de tipo latifundista. Entre 1887 y 1948 se adjudicaron 24.432 hectáreas (8659 entre 1887 y 1895, 9600 entre 1896 y 1925 y 6173 entre 1926 y 1948), o, en otras palabras, se concedieron cuarenta solicitudes de baldíos departamentales, de las cuales apenas doce pertenecían a pequeños cultivadores, es decir, medían menos de cien hectáreas, las otras 28 iban de las 106 a las 8000 hectáreas. Las concesiones más grandes se entregaron como forma de pago por servicios prestados (por ejemplo, a Juan Hernique White se le pagó con un lote de 1500 hectáreas por el levantamiento de unos planos), obras públicas (por ejemplo, a la empresa La Colombia se le pagó con un lote de 8000 hectáreas la construcción del tranvía del Medellín) o por bonos que servirían para pagar la Carretera al Mar (por ejemplo, así consiguió la Comunidad de los Hermanos de las Escuelas Cristianas un lote de 1579 hectáreas).

---

<sup>165</sup> Carlos Muñoz, *Problemas de Urabá*, 149-150.

<sup>166</sup> Carlos Muñoz, *Problemas de Urabá*, 149-150.

Igualmente, la denuncia de minas se convirtió en un mecanismo clave para apropiarse de grandes extensiones de tierra. Por ejemplo, entre 1887 y 1895 quienes denunciaron más minas fueron Juan Henrique White, con doce, y Nolasco y Agapito Betancur con cinco denuncias conjuntas. Entre 1896 y 1925 quienes más denunciaron fueron Luis María Flórez, con 22, y la Compañía Minera de Colombia, cuyo dueño, Mariano Ospina Pérez, años después sería gobernador de Antioquia y presidente de Colombia, con 21 denuncias. Finalmente, entre 1926 y 1950 quienes más denunciarían minas serían Darío Restrepo, Federico Isaza y Enrique Arbeláez con ocho denuncias.

Ahora bien, la cesión de las cien mil hectáreas en Pavarandocito y Dabeiba por parte de la nación era solo un componente de un proyecto mucho más amplio que buscaba asegurar la salida de los antioqueños hacia el circuito comercial del Caribe a través del golfo de Urabá. Los otros componentes de ese proyecto eran: construir una vía que conectara a Medellín con el Golfo, liquidar el resguardo indígena de Cañasgordas para que sus tierras quedaran a disposición del mercado y sus habitantes como mano de obra para explotar, evangelizar a los indígenas que vivían en la zona y promover la colonización y el poblamiento de esas tierras. Al final, el proyecto se fue desvaneciendo hasta caer en el olvido en la década de 1940. Las utopías ferroviarias que se intentaron fomentar fueron reemplazadas por la ambición de construir una vía para carros, en consonancia con los últimos avances de los países más industrializados, por ello se iniciaron las obras de la Carretera al Mar, la cual se demoraría 28 años en inaugurarse porque las obras de otras partes del departamento se priorizaron y absorbieron todos los recursos fiscales.

Adicionalmente, la Prefectura Apostólica del Urabá se disolvió en 1941 y para 1947 todos los Carmelitas Descalzos habían salido de la región. Y, a pesar de que el antiguo resguardo indígena de Cañasgordas se liquidó, la adjudicación de títulos para la colonización de las cien mil hectáreas terminó consolidando grandes latifundios gracias a un corpus jurídico desordenado que no facilitaba la titulación de tierras a los pequeños colonos. Finalmente, con la obtención de la banda oriental del río Atrato en 1905, que después sería conocida como el “Urabá antioqueño”, Antioquia ya tenía asegurada jurisdiccional y territorialmente la salida al mar, por lo tanto, las cien mil hectáreas ya no servirían como la punta de lanza para colonizar una zona dominada por otros departamentos. Para 1948 los baldíos departamentales habían perdido su función inicial y empezaban a caer en el olvido institucional y en el imaginario de aquellos que los habitaban. Sería necesario esperar hasta la década de 1960, a que la United Fruit Company empezara su programa



de cultivo de banano en el área de Turbo, para que la economía agroexportadora articulara económicamente el Urabá antioqueño con el resto del departamento.<sup>167</sup>

---

<sup>167</sup> Parsons, *Urabá, salida de Antioquia al mar*, 103.



## Conclusiones

Esta investigación partió con el objetivo de analizar y comprender la forma en la que la élite antioqueña puso en marcha en Dabeiba y Pavarandocito un proyecto regional decimonónico para asegurar la salida de Antioquia al mar a través del Golfo de Urabá. Como hipótesis se planteó que este proyecto estaba anclado en las condiciones sociales y políticas de finales del siglo XIX en Antioquia, marcadas por la falta de un acceso directo al mar Caribe, pues para ese momento Urabá se encontraba en manos del Cauca y Bolívar. Se buscaba que la parte más noroccidental del departamento, ubicada en la banda derecha del río Pavarandó y al sur de las cabeceras del río León, en los distritos de Dabeiba y Pavarandocito, se convirtiera en la punta de lanza de la colonización antioqueña en la zona, permitiendo a la región acceder a un espacio que era crucial para insertarse en las lógicas de los intercambios oceánicos en plena era de crecimiento capitalista.

Sin embargo, cuando Antioquia logró en 1905 acceder a lo que hoy se conoce como el “Urabá antioqueño”, es decir, la banda oriental del río Atrato, el proyecto decimonónico perdió sentido y poco a poco sus componentes cambiaron, se desmoronaron o se desvanecieron: la colonización de las cien mil hectáreas dejó de ser promovida por las entidades estatales y la existencia de estas tierras baldías departamentales cayó en el olvido para sus habitantes y la institucionalidad; las utopías ferroviarias se quedaron en el papel; los misioneros se retiraron después de 1941, cuando se disolvió la Prefectura Apostólica del Urabá; y la Carretera al Mar se llevó hasta Turbo pero fue necesario esperar hasta la década de 1990 para que se completara su ruta hasta Necoclí. . Tal vez el punto más exitoso de todo el plan fue la disolución del resguardo de Cañasgordas y el debilitamiento de las comunidades indígenas que vivían y aún siguen viviendo allí.

Aunque debe reconocerse que la hipótesis se pudo validar en el desarrollo de la investigación, también hay que admitir que queda corta para explicar diferentes preguntas y discusiones. Por ejemplo, es necesario ahondar más en lo que pasó con los procesos de colonización y poblamiento

dentro de lo que fueron las cien mil hectáreas después de 1948, qué pasó con esas tierras, quiénes se asentaron allí, quiénes permanecieron, si se siguió consolidando una estructura de la tenencia de la tierra de tipo latifundista y si este modelo tuvo algo que ver con la forma en la que se vivió La Violencia en el Occidente antioqueño, especialmente en Dabeiba y Mutatá. Estas preguntas también podrían alimentarse con las siguientes: ¿por qué la Gobernación no respondió un gran número de solicitudes de adjudicación de baldíos? ¿Qué pasó con los dueños que dejaron desatendidas sus tierras? ¿Qué pasó con las tierras abandonadas? ¿Regresaron a dominio de la Gobernación? Tal vez lo que más inquieta de estos interrogantes es que durante el periodo estudiado en esta investigación, nunca se hizo un análisis sistemático por parte de la Secretaría de Hacienda para ver cuáles terrenos seguían ocupados y podían ser adjudicados definitivamente y cuáles debían volver a ser propiedad pública. Aquí se entiende la poca claridad que ha existido tanto en el pasado como en el presente acerca de las tierras que están disponibles en el departamento, y posiblemente, también en el país.

Por otra parte, en el desarrollo de este trabajo se habló de cómo los proyectos de colonización impulsados dentro de las cien mil hectáreas por parte de las entidades gubernamentales parecían fracasar en cada nuevo intento. Sin embargo, es hora de cuestionar esta narrativa del *fracasionismo* y preguntarse desde qué perspectiva se emite dicho juicio. Si se habla de aquello de lo que se encontró en el archivo, queda claro que las políticas pensadas desde la Gobernación no podían calar fácilmente en un territorio cuya realidad funcionaba diferente a como era percibido por las élites antioqueñas desde Medellín. Un territorio no puede encajar en los modelos que son pensados desde afuera sin tener en cuenta sus propias dinámicas; muestra de ello es que en Medellín se pensaba que seguramente muchos colonos llegarían a habitar y cultivar las cien mil hectáreas, sin embargo, la mayoría de quienes allí vivían, bien fuera por dinero u otras circunstancias, no llegó a denunciar la tierra que poseía de facto. Al desconocer estos procesos, que no suelen dejar rastros fuertes en el archivo, se llega a la conclusión de que hubo un fracaso.

Igualmente, queda abierto un tema que se planteó de forma tangencial al principio y al final de la investigación: el de las grandes concesiones de baldíos departamentales. Es necesario estudiar qué tan efectivos fueron los otros casos que se mencionaron en los procesos de colonización: el de las 200.000 hectáreas en el nordeste antioqueño, por donde pasaba el Ferrocarril, y el de las 100.000 hectáreas obtenidas en Turbo en 1930. Sobre este último llama la atención que a pesar de que se sabía que la experiencia en Pavarandocito y Dabeiba no había dado los resultados esperados, se

esperaba que en Turbo las cosas fueran diferentes, aunque se siguieran los mismos procedimientos. Esto lleva a preguntarse si la gestión de estas tierras realmente era para el fomento de la colonización o si se esperaba tener allí un reservorio de terrenos que permitiera al departamento convertirlas en moneda de cambio para otros proyectos sin la necesidad de contar con el gobierno nacional como intermediario.

Finalmente, frente a la Carretera al Mar, es importante comprender mejor cómo se dieron los procesos al interior de las entidades estatales regionales durante la crisis fiscal de 1929 a la hora de decidir hacia dónde debían irse los recursos para las obras, se debe ver qué subregiones tenían más fuerza que el Occidente y el Urabá antioqueños, buscar quiénes defendieron la construcción de la Carretera al Mar y cuáles intereses los movían. Además, no deja de ser extraña la cantidad de estudios que se hicieron sobre la zona cada vez que se planeaba alguna obra particular y cómo contrastaba esto con lo que se llevaba a la realidad. Pareciera que el Urabá y las zonas de frontera están condenadas a vivir entre la potencia de lo que pueden ser en el porvenir y la marginalización a la que son relegadas en el eterno presente.

# Bibliografía

## Fuente primaria

Archivo General de la Nación (AGN), Bogotá-Colombia. Mapas y Planos, 1799.

Archivo Histórico de Antioquia (AHA), Medellín-Colombia. Gobernación de Antioquia. Secretaría de Hacienda. Minas y Baldíos, carpeta 5121, carpeta 5122, 1926-1948.

AHA, Gobierno-Municipios, t. 267, 1920.

AHA. Ferrocarril de Antioquia, t. 620, 1919-1920.

AHA. Fondo Notarial, 1893.

AHA. Gobernación de Antioquia. Baldíos, t. 2547, t. 2549, t. 2553, t. 2554, 1886-1896.

AHA. Misceláneo MB8, t. 5784, 1891.

AHA. Planoteca. Mapa 5028, 1885.

Biblioteca Virtual del Banco de la República (BVBR), Cartografía histórica, 1919.

Fundación Sancho el Sabio, Vitoria-España. Archivo Prefectura Apostólica de Urabá, 1918-1950.

## Fuente primaria impresa

“Contrato sobre la Carretera al Mar”. *Gaceta Departamental*, 5 de octubre de 1926, 10947-10949.

“Darién”. *El Guardián*, 10 de agosto de 1878, 51.

“El Mar, el Trabajo y el Paisaje”. *El Colombiano*, 28 de enero de 1955, 21.

“Editorial”. *Territorios Nacionales. Ciencia, ideas e imágenes de Colombia* 3, no. 7, 8 y 9 (1953): [https://www2.sgc.gov.co/geocientificos-destacados/enrique-hubach/Activos\\_digitales/F-1-territorios-nacionales-.PDF](https://www2.sgc.gov.co/geocientificos-destacados/enrique-hubach/Activos_digitales/F-1-territorios-nacionales-.PDF)

Andrade, Lisímaco. “Correspondencia”. *El Colono de Occidente*, 1 de septiembre de 1905, 2.

Asamblea Departamental de Antioquia. “Ordenanza no. 31 (de 25 de abril de 1919) por la cual se dictan algunas disposiciones relativas al estudio del Ferrocarril de Urabá”. *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones de 1919*.

Asamblea Departamental de Antioquia. *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones de 1913*. Medellín: Imprenta Oficial, 1913.

Asamblea Departamental de Antioquia. *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones ordinarias de 1926*. Medellín: Imprenta Oficial, 1926.

Asamblea Departamental de Antioquia. *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones de 1920*. Medellín: Imprenta Oficial, 1920.

Asamblea Departamental de Antioquia. *Ordenanzas expedidas por la Asamblea en sus sesiones ordinarias de 1904*. Medellín: Imprenta Oficial, 1904.

Asamblea Departamental de Antioquia. *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones de 1915*. Medellín: Imprenta Oficial, 1915.

Asamblea Departamental de Antioquia. *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones de 1916*. Medellín: Imprenta Oficial, 1916.

Asamblea Departamental de Antioquia. *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones extraordinarias de 1929*. Medellín: Imprenta Oficial, 1929.

Asamblea Departamental de Antioquia. *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones ordinarias de 1936*. Medellín: Imprenta Oficial, 1936.

Asamblea Departamental de Antioquia. *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia, en sus sesiones ordinarias de 1938*. Medellín: Imprenta Oficial, 1938.

Asamblea Departamental de Antioquia. *Ordenanzas. Sesiones ordinarias. 1940*. Medellín: Imprenta Departamental, 1940.

Asamblea Departamental de Antioquia. *Ordenanzas. Sesiones ordinarias. 1942*. Medellín: Imprenta Oficial, 1942.

Bonis, Manuel María. “Camino al Occidente”. *El Guardián*, 22 de octubre de 1878, 82.

Comisión del Ferrocarril Intercontinental. Volumen I. Informe general de las transacciones de la Comisión y de los estudios y exploraciones en Centro y Sud América, 1891-1898. Washington: Comisión del Ferrocarril Intercontinental, 1898.

*Comisión del Ferrocarril Intercontinental. Volumen II. Informe general de las transacciones de la Comisión y de los estudios y exploraciones en Centro y Sud América, 1891-1898. Washington, 1896.*

Comisión Técnica de Urabá. Informes de la Comisión Técnica de Urabá para la Asamblea de 1920. Medellín: Imprenta Oficial, 1920.

Congreso de Colombia. “Ley 19 de 1904 (noviembre 10) Por la cual se dictan medidas de fomento para la región del Chocó”. *Diario Oficial*, 26 de noviembre de 1904, 1,

Congreso de Colombia. “Ley 22 de 1890 (octubre 23) por la cual se deroga el artículo 4º de la Ley 40 de 1886 (29 de octubre) que hace una cesión”. *Diario Oficial*, 23 de octubre de 1890, 1, [www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1578436#ver\\_1578439](http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1578436#ver_1578439) 1/

Congreso de Colombia. “Ley 43 de 1919” (octubre 25) sobre fijación del itinerario de una vía pública”. *Diario Oficial*, 28 de octubre de 1919, 125, <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/30036404>

Congreso de Colombia. “Ley 5 de 1930 (septiembre 24) sobre destinación de unos baldíos a los Departamentos de Antioquia, Huila y Magdalena, a los Municipios de Dagua, Guapí y El Tambo, y sobre reglamentación de la adjudicación de otros”. *Diario Oficial*, 26 de septiembre de 1930, 1, <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1559827>.

Congreso de Colombia. “Ley 64 de 1913 (noviembre 12) sobre construcción de una vía férrea y auxilio a otra”. *Diario Oficial*, 18 de noviembre de 1913, 2, [www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1615851](http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1615851)

Consejo Nacional Legislativo. “Ley 14 de 1887 (febrero 3) que contiene disposiciones mayormente transitorias sobre administración departamental y municipal”. *Diario Oficial*, 10 de febrero de 1887, 1, <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1570881>



Consejo Nacional Legislativo. “Ley 40 de 1886 (octubre 29) que hace una sesión”. *Diario Oficial*, 29 de octubre de 1886, 1, [www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1595960](http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1595960)

Consejo Nacional Legislativo. “Ley 40 de 1886 (octubre 29) que hace una sesión”. *Diario Oficial*, 29 de octubre de 1886, 1, [www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1595960](http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1595960)

Consejo Nacional Legislativo. “Ley 75 de 1887 (16 de mayo) por la cual se concede un derecho preferente á los dueños de minas situadas en terrenos baldíos”. *Repertorio Oficial*, 1 de junio de 1887, 915.

De Greiff, Carlos Segismundo. “Sobre la distribución y colocación de las tierras baldías que se han cedido al Estado Soberano de Antioquia”. *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia* 27, no. 103 (1971): 221-231.

De la Virgen del Carmen, José Joaquín. *Historia eclesiástica del Urabá*. Bogotá: Casa Editorial Minerva, 1923.

De San José, Máximo. *Álbum de la Carretera al Mar*. Medellín: Imprenta Oficial, 1930.

del Santísimo Sacramento, Pablo. *Además...Novela misional*. Vitoria: Ediciones El Carmen, 1947.

*Diligencias de entregas de las tierras del Valle de Murri*. Medellín: Imprenta Oficial, 1919.

*El Colono de Occidente*, 15 de septiembre de 1905, 3.

Gamboa V., Julio C. “Informe del Prefecto de la Provincia de Urabá”. *Repertorio Oficial*, 10 de julio de 1905, 5974.

Gamboa V., Julio C. “Informe sobre caminos (conclusión). Provincia de Urabá”. *Repertorio Oficial*, 29 de agosto de 1905, 6199-6120

García. “El presidente va a Medellín a inaugurar la Carretera al Mar”. *El Tiempo*, 27 de enero de 1955, 15.

Gaviria, Luis M. *Urabá y la Carretera al Mar*. Medellín: sin editorial, 1930, <https://repositorio.udea.edu.co/bitstream/10495/241/1/UrabaCarreteraAlMar.pdf>

Giraldo, José J. “Informe del Alcalde municipal de Dabeiba”. *Repertorio Oficial*, 18 de mayo de 1889, 2342-2344.

Gobernación de Antioquia. “Decreto N°486 por el cual se reglamenta la Ordenanza 49 del corriente año”. *Gaceta Departamental*, 19 de octubre de 1915, 6850-6851.

Gobernación de Antioquia. “Decreto No. 182 (de 17 de enero de 1895) sobre colonización de los terrenos de Occidente”. *Gaceta Departamental*, 24 de enero de 1895, 1555.

Gobernación de Antioquia. “Decreto no. 188 (de 29 de octubre de 1890) 1890 sobre colonización de las tierras baldías cedidas al Departamento por la ley 40 de 1888”. *Repertorio Oficial*, 3 de noviembre de 1890, 3823-3824.

Gobernación de Antioquia. “Decreto no. 238 (13 de mayo) de 1916 reglamentario de la venta de unos terrenos en la Región de Occidente”. *Gaceta Departamental*, 8 de junio de 1916, 7625-7626.

Gobernación de Antioquia. “Decreto no. 239 de 1916 (13 de mayo) sobre emisión de bonos para sufragar los gastos de medición de 20.000 hectáreas de terrenos en Occidente”. *Gaceta Departamental*, 8 de junio de 1916, 7627.

Gobernación de Antioquia. “Decreto no. 39: 1926 (mayo 17) por el cual se suspenden los efectos de varios Decretos sobre colonización de los terrenos de Occidente y se dicta otra disposición”. *Gaceta Departamental*, 24 de mayo de 1926, 10341.

Gobernación de Antioquia. “Decreto no. 84: 1926 sobre adjudicación a los colonos y a los tenedores de títulos entregados por razón de bonos del empréstito destinado a la Carretera al Mar en las 100.000 hectáreas del Departamento en la región de Occidente”. *Gaceta Departamental*, 7 de septiembre de 1926, 10848.

Gobernación de Antioquia. “Ferrocarril de Urabá”. *Repertorio Oficial*, 31 de julio de 1905, 6046.

Gobernación de Antioquia. “Ferrocarril de Urabá”. *Repertorio Oficial*, 10 de septiembre de 1906, 7381.

Gobernación de Antioquia. “Ferrocarril de Urabá”. *Repertorio Oficial*, 25 de agosto de 1906, 7310.

Gobernación de Antioquia. “Resolución N°3 por la cual se determinan los límites del Resguardo de Murri”. *Gaceta Departamental*, 24 de noviembre de 1915, 6978-6979.

Gobernación de Antioquia. *Informe del Secretario de Hacienda al Sr. Gobernador*. Medellín: Imprenta Oficial, 1914.

Gobernación del Departamento de Antioquia. “Decreto N.º1018 (de 28 de septiembre de 1887) sobre la creación de un nuevo Distrito con el nombre de Pavarandocito”. *Repertorio Oficial*, 8 de octubre de 1887, 1146-1147.

Gobernación del Departamento de Antioquia. “Decreto N.º1020 (de 30 de septiembre de 1887) por el cual se restablece el distrito de Dabeiba”. *Repertorio Oficial*, 8 de octubre de 1887, 1148-1149. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1574705>

Intercontinental Railway Comission. Volume II. Report of Surveys and Explorations made by Corps No. 2 in Costa Rica, Colombia and Ecuador. Washington: Intercontinental Railway Comission, 1896.

James, Charles. *An Universal Military Dictionary in English and French in which are explained the terms of the principal sciences that are necessary for the information of an officer*. Londres: Imprenta de T. Egerton, 1816.

Londoño, Juan B., José M. Martínez, Mariano del Corral y Carlos del Corral. “Camino al Atrato”. *El Guardián*, 4 de octubre de 1878, 62.

López, Alejandro. *El paso de la Quiebra en el Ferrocarril de Antioquia. Tesis para optar grado*. Medellín: Imprenta del Departamento, 1899, <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll10/id/1107>

Madrid, Victoriano. “Cuadro informativo del estado actual de la colonización que se ha fundado en el camino de Occidente entre los Distritos de Dabeiba y Pavarandocito, del cual se tuvo conocimiento en la visita que se practicó en el mes de agosto de 1891”. *Repertorio Histórico*, 17 de noviembre de 1891, 6141.

Martínez, Francisco de P. “Informe del Prefecto de la Provincia de Occidente, sobre caminos”. *Repertorio Oficial*, 12 de noviembre de 1887, 7495.

Marulanda, Jesús M., comp. *Compilación de las disposiciones legales y demás documentos importantes referentes a las cien mil hectáreas de terreno cedidas por la Nación al departamento de Antioquia por la Ley 40 de 1886*. Medellín: Imprenta Oficial, 1920.

Ministerio de Obras Públicas. *Contrato celebrado por el señor Henry G. Granger para la construcción y explotación de una línea de ferrocarril del golfo de Urabá ó Darién á la ciudad de Medellín y Resolución por la cual se declara la caducidad de dicho contrato*. Bogotá: Imprenta Nacional, 1909.

Ministerio de Obras Públicas. Contrato celebrado por el señor Henry G. Granger para la construcción y explotación de una línea de ferrocarril del golfo de Urabá ó Darién á la ciudad de Medellín y Resolución por la cual se declara la caducidad de dicho contrato. Bogotá: Imprenta Nacional, 1909.

Muñoz, Carlos. Problemas de Urabá: informe rendido al señor gobernador del departamento por el visitador fiscal Carlos Muñoz. Medellín: Imprenta Oficial, 1931.

Osorio, Luis F. *Informe número 1 del ingeniero jefe de la Comisión Exploradora del Ferrocarril de Urabá*. Medellín: Imprenta Oficial, 1914.

Ospina Pérez, Mariano, José M. Bernal, Julio Eduardo Ramírez, J. Tobón Quintero y Antonio J. Ospina. *Carretera al Mar. La salvación de Antioquia. Informe de la Comisión de la Asamblea que estudió un memorial de D. Emilio Restrepo Callejas*. Medellín: Imprenta Oficial, 1930.

Palacio, Obdulio. “Relación de los avisos sobre ocupación de baldíos en Occidente”. *Repertorio Oficial*, 20 de marzo de 1907, 8012-8013.

Palacio, Obdulio. “Relación de los avisos sobre ocupación de baldíos en Occidente”. *Repertorio Oficial*, 20 de marzo de 1907, 8012-8013.

Restrepo I., Guillermo. “Oficio del Presidente de la Junta auxiliar del camino de Occidente al cual acompaña un informe del Jefe Municipal de Dabeiba”. *Repertorio Oficial*, 6 de octubre de 1888, 1895-1896.

Restrepo, Guillermo. “Relación de la visita oficial al camino en construcción, denominado de Occidente”. *Repertorio Oficial*, 2 de noviembre de 1887, 1205.

Reyes, Rafael. A través de la América del Sur. Exploraciones de los hermanos Reyes. Bogotá: Flota Mercante Grancolombiana, 1979.

Robledo V., Alonso. “Informe del Sr. Alonso Robledo V., sobre el estado del camino de Occidente”. *Repertorio Oficial*, 19 de septiembre de 1888, 1655.

Secretaría de Agricultura y Fomento. “Documento No. 20 por el cual se reforman los artículos 3 y 4 del Decreto No. 84 de 1926”. *Gaceta Departamental*, 17 de agosto de 1929, 4557. Secretaría de Hacienda. “Contrato celebrado con el Sr. Juan E. White para de cien mil hectáreas de tierras baldías, en la Provincia de Occidente”. *Repertorio Oficial*, 20 de marzo de 1889, 4535.

Secretaría de Hacienda. “Decreto 607 (diciembre 5) por el cual se reforman los Decretos 84 de 3 de septiembre de 1926 y 320 de julio 28 de 1944, sobre colonos en la región de occidente”. *Gaceta Departamental*, 13 de diciembre de 1946, 303.

Secretaría de Hacienda. “Decreto 922 de 1948 (octubre 25) por el cual se modifica el 607 de 5 de diciembre de 1946, sobre las adjudicaciones de los colonos en la región de occidente”. *Gaceta Departamental*, 5 de noviembre de 1948.

Secretaría de Hacienda. “Decreto Nro. 320 de 1944 (julio 28), por el cual se reforma el número 84 de 3 de septiembre de 1926 sobre colonos en la región de Occidente”. *Gaceta Departamental*, 4 de agosto de 1944.

Secretaría de Hacienda. “Denuncias de minas”. *Repertorio Oficial*, 17 de febrero de 1887, 567.

Secretaría de Hacienda. “Denuncias de minas”. *Repertorio Oficial*, 4 de junio de 1887, 874.

Secretaría de Hacienda. “Denuncias de minas”. *Repertorio Oficial*, 13 de julio de 1887, 945.

Secretaría de Hacienda. “Denuncias de minas”. *Repertorio Oficial*, 24 de agosto de 1887, 1032.

Secretaría de Hacienda. “Denuncias de minas”. *Repertorio Oficial*, 14 de septiembre de 1887, 1092-1093.

Secretaría de Hacienda. “Denuncias de minas”. *Repertorio Oficial*, 6 de agosto de 1887, 998.

Secretaría de Hacienda. “Denuncias de minas”. *Repertorio Oficial*, 17 de septiembre de 1887, 1099.

Secretaría de Hacienda. “Denuncias de minas”. *Repertorio Oficial*, 8 de febrero de 1888, 1407.

Secretaría de Hacienda. “Denuncias de minas”. *Repertorio Oficial*, 22 de febrero de 1888, 1439.

Secretaría de Hacienda. “Denuncias de minas”. *Repertorio Oficial*, 20 de septiembre de 1888, 1857.

Secretaría de Hacienda. “Denuncias de minas”. *Repertorio Oficial*, 9 de noviembre de 1888, 1970.

Secretaría de Hacienda. “Denuncias de minas”. *Repertorio Oficial*, 14 de noviembre de 1899, 1659.

Secretaría de Hacienda. “Denuncias de minas”. *Repertorio Oficial*, 10 de septiembre de 1904, 5041.

Secretaría de Hacienda. “Denuncias de minas”. *Repertorio Oficial*, 21 de diciembre de 1904, 5340.

- Secretaría de Hacienda. “Denuncias de minas”. *Repertorio Oficial*, 3 de abril de 1905, 5615-5616.
- Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 8 de diciembre de 1911, 1424.
- Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 10 de septiembre de 1912, 2328.
- Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 5 de octubre de 1912, 2392.
- Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 8 de febrero de 1913, 2826.
- Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 21 de julio de 1913, 3364.
- Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 30 de agosto de 1913, 3455.
- Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 31 de marzo de 1913, 2944.
- Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 3 de febrero de 1913, 2801.
- Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 16 de diciembre de 1913, 3833.
- Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 17 de enero de 1914, 3946.
- Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 4 de junio de 1914, 4695.
- Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 30 de abril de 1914, 4393.
- Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 4 de julio de 1914, 4871
- Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 21 de septiembre de 1914, 5300.
- Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 20 de marzo de 1915, 6020.
- Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 9 de septiembre de 1914, 5254-5255.
- Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 11 de septiembre de 1914, 5260.
- Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 19 de junio de 1915, 6416.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 26 de septiembre de 1918, 10453.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 16 de septiembre de 1922, 4562.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 30 de septiembre de 1922, 4611.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 11 de octubre de 1922, 4660-4661.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 5 de agosto de 1924, 6955.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 12 de mayo de 1925, 7926-7929.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 12 de mayo de 1925, 7929.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 11 de septiembre de 1925, 8506-8508.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 11 de septiembre de 1925, 8509.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 11 de septiembre de 1925, 8510.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 11 de septiembre de 1925, 8511.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 30 de octubre de 1925, 8718.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 30 de octubre de 1925, 8719.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 26 de agosto de 1930, 7229-7230.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 13 de septiembre de 1930, 7355-7356.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 13 de diciembre de 1930, 7956-7957.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 28 de mayo de 1945, 232-233.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 23 de junio de 1947, 242.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 25 de marzo de 1947, 363.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 4 de mayo de 1926, 10257.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 12 de marzo de 1926, 10039.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 28 de enero de 1927, 94.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 24 de septiembre de 1926, 10905.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 15 de julio de septiembre de 1927, 738.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 30 de octubre de 1930, 7669.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 9 de septiembre de 1935, 7111.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 4 de febrero de 1935, 5841-5842.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 22 de mayo de 1935, 6425.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 13 de noviembre de 1935, 7510.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 26 de octubre de 1936, 9508.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 28 de agosto de 1936, 9240-9243.

Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 3 de noviembre de 1939, 171.



- Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 3 de junio de 1940, 230.
- Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 5 de junio de 1940, 236.
- Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 20 de mayo de 1940, 181.
- Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 3 de octubre de 1941, 11.
- Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 15 de abril de 1942, 45.
- Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 17 de junio de 1942, 262.
- Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 30 de noviembre de 1942, 127.
- Secretaría de Hacienda. “Denuncios de minas”. *Gaceta Departamental*, 31 de mayo de 1943, 159.
- Uribe Ángel, Manuel. *Geografía General del Estado de Antioquia en Colombia*. París: Imprenta de Víctor Goupy y Jourdan, 1885.
- Uribe Uribe, Rafael. *Reducción de salvajes*. Cúcuta: Imprenta El Trabajo, 1907.
- Vélez, Juan A. “Informe del Director de los trabajos del Camino de Occidente”. *Repertorio Oficial*, 23 de marzo de 1889, 2412.
- White, Juan Henrique. “Carta del Sr. D. Juan Henrique White al Sr. D. Baltasar Botero U.”. *Repertorio Histórico*, 24 de septiembre de 1891, 5786.
- White, Juan Henrique. “Informe del camino de Occidente”. *Repertorio Oficial*, 18 de enero de 1887, 424.
- White, Juan Henrique. “Informe del Presidente de la Junta Auxiliar del Camino de Occidente”. *Repertorio Oficial*, 28 de agosto de 1889, 5606.
- White, Juan Henrique. “Informe del Presidente de la Junta auxiliar del Camino de Occidente”. *Repertorio Oficial*, 17 de abril de 1889, 4698-4699.
- White, Juan Henrique. “Informe del Presidente de la Junta Auxiliar del Camino de Occidente, relativo a este y los colonos”. *Repertorio Oficial*, 26 de junio de 1893, 8327-8329.
- White, Juan Henrique. “Informe del Presidente de la Junta de Auxiliar del Camino de Occidente”, *Repertorio Histórico*, 18 de noviembre de 1891, 6149.

White, Juan Enrique. “Informe del Presidente de la Junta de Caminos de Occidente”. *Repertorio Oficial*, 25 de septiembre de 1888, 1872.

White, Juan Enrique. “Informe sobre las reparaciones hechas en los caminos públicos de la provincia de Occidente en el corriente año”. *Repertorio Oficial*, 20 de julio de 1887, 958-959.

White, Juan Enrique. “Oficio del Sr. Juan Enrique White, relativo al camino de Occidente”. *Repertorio Oficial*, 3 de febrero de 1888, 1404-1405.

White, Juan Enrique. “Oficio en el cual se pide una licencia y resolución”. *Repertorio Oficial*, 16 de noviembre de 1887, 1236-1237.

White, Juan Enrique. *Compilación de leyes, decretos, resoluciones y demás documentos importantes, relacionados con las 100.000 hectáreas que el departamento tiene en la región de Urabá publicados por orden del gobernador*. Medellín: Imprenta Oficial, 1913.

White, Juan Enrique. *Historia del camino nacional de Frontino a Turbo, pasando por Dabeiba y Pavarandocito al golfo de Urabá*. Sin ciudad: sin editorial, 2009 [1914], <http://tesis.udea.edu.co/bitstream/10495/393/1/CaminoFrontinoTurbo.pdf>

White, Juan Enrique. Informe del señor ingeniero de la zona 5.<sup>a</sup> sobre el proyecto del ferrocarril de Urabá. Medellín: Imprenta Oficial, 1915. Yepes, Francisco de P. “Informe dirigido al Presidente de la Junta Auxiliar del Camino de Occidente”. *Repertorio Histórico*, 17 de noviembre de 1891, 6142.

## Fuentes secundarias

Anderson, Margaret. “Las huestes papales. El resurgimiento católico y la transición europea hacia la democracia”. *Historia y Sociedad* no. 6 (1999): 38-67.

Aprile-Gnisset, Jacques. “La colonización en el Chocó”. En *Colonización del bosque húmedo tropical*, editado por Ernesto Guhl. Bogotá: Banco Popular; Fondo de Promoción de la Cultura; Corporación Araracuara, 1991, 249-274.

Aramburo, Clara Inés. “Región y orden: el lugar de la política en los órdenes regionales de Urabá”. Tesis de maestría en Ciencia Política, Universidad de Antioquia, 2003.

Arias Vanegas, Julio. *Nación y diferencia en el siglo XIX colombiano. Orden nacional, racialismo y taxonomías poblaciones*. Bogotá: Universidad de los Andes, 2007.

Bedoya Herrera, Jorge Alberto. “Más bien robar que retornar a los campos”. Confinamiento y trabajo forzado en Antioquia: el caso de la Colonia Penal de Antadó, 1920-1950”. Tesis de pregrado en Historia, Universidad de Antioquia, 2010.

Bolio Ortiz, Juan Pablo y Héctor Joaquín Bolio Ortiz. “Modalidades de tenencia de la tierra en la Nueva España. Siglos XVI y XVII”. *Revista Mexicana de Historia del Derecho* no. 27 (2013): 29-40.

Botero Herrera, Fernando. *Urabá: colonización, violencia y crisis de Estado*. Medellín: Editorial de la Universidad de Antioquia, 1990.

Botero Villa, Juan José. *Adjudicación, explotación y comercialización de baldíos y bosques nacionales. Evolución histórico-legislativa* (Bogotá: Banco de la República, 1994).

Botero, Clara Isabel. *El redescubrimiento del pasado prehispánico de Colombia. Viajeros, arqueólogos y coleccionistas, 1820-1945*. Bogotá: Universidad de los Andes. ICANH, 2006.

Burgos, Mario. *Mutatá, puerta de entrada a Urabá*. Mutatá: sin editorial, 1997.

Cabrera Becerra, Gabriel. “La fotografía de misiones y los indígenas del Alto Río Negro-Vaupés de Colombia y Brasil (1914-1965)”. *História Unisinos* 22, no. 1 (2018): 33-49, <https://doi.org/10.4013/htu.2018.221.03>

Cabrera Becerra, Gabriel. “Un siglo de fotografías del Alto río Negro, Vaupés, 1865-1965”. *Boletín de Antropología* 33, no. 55 (2018): 151-190, <https://doi.org/10.17533/udea.boan.v33n55a08>

Cabrera Becerra, Gabriel. *La Iglesia en la frontera: misiones católicas en el Vaupés, 1850-1950*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2002.

Cabrera Becerra, Gabriel. *Los poderes en la frontera. Misiones católicas y protestantes, y Estados en el Vaupés colombo-brasileño, 1923-1989*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2015, e-book.

Cano López, Wilmar Alexander. “Ríos en disputa: minería, conflictos territoriales y comercio de oro en el Chocó (1907-1939)”. Tesis de maestría en Historia, Universidad de Antioquia, 2015.

Cardona Botero, Laura Valentina. “De troncales, carreteras y caminos: arterias que propiciaron la integración territorial y desarrollo económico de Colombia, 1930-1946”. Tesis de pregrado en Historia, Universidad de Antioquia, 2019.

Castaño, Carlos Andrés. “El Quinquenio de Rafael Reyes y la transformación del mapa político-administrativo colombiano”. *Anuario de Historia Social y de la Cultura* 38, no. 1 (2011): 51-78.

Castro Hernández, María Patricia. “Las comunidades religiosas femeninas en Antioquia, 1876-1940”. Tesis de maestría en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 2001.

Castro Hernández, María Patricia. “Las comunidades religiosas femeninas en Antioquia, 1876-1940”. Tesis de maestría en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 2001.

Ceballos Bedoya, Edinson Orlando. “Compañías caucheras, colonos, Iglesia y Estado. Transformación territorial del piedemonte caqueteño: 1886-1940”. Tesis de maestría en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 2018.

Christie, Keith. “La colonización antioqueña: mito y realidad”. En *Oligarcas, campesinos y política en Colombia*, 26-53. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1986.

Ciro, Estefanía. “El Estado en las fronteras: proceso de expansión estatal en el piedemonte caqueteño, 1887-1930”. Tesis de maestría en Historia, Universidad de los Andes, 2008

Córdoba Restrepo, Juan Felipe. “En tierras paganas. Misiones católicas en Urabá y en La Guajira, Colombia, 1892-1952”. Tesis de doctorado en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 2012.

Córdoba Restrepo, Juan Felipe. “Las comunidades religiosas masculinas en Antioquia, 1885-1950”. Tesis de maestría en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 2001.

Córdoba Restrepo, Juan Felipe. “Misiones católicas en femenino”. *Boletín Cultural y Bibliográfico* 49, no. 89 (2015): 46-65.

Correa Restrepo, Juan Santiago. “De Puerto Berrío a La Quebra: el ferrocarril de Antioquia y los empresarios nacionales y extranjeros”. Informe, Colegio de Estudios Superiores de Administración, 2009.

Cruz Rodríguez, Edwin. “La nación en Colombia del Radicalismo a la Regeneración (1863-1889): una interpretación política”. *Pensamiento Jurídico* no. 28 (2010): 69-104.

De Greiff A., Alexis. “Fragmentar carreteras sin dividir a la nación en Colombia, c. 1930: una historia material del ‘Estado en acción’”. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 48, no. 1 (2021): 170-171, <https://doi.org/10.15446/achsc.v48n1.91548>

Díaz Baiges, David. “‘Convertir para Dios y transformar para la patria’. Misioneros claretianos y carmelitas descalzos entre los ‘indios errantes’ del Chocó y Urabá, Colombia (1908-1952)”. Tesis de doctorado en Historia, Univesitat de Barcelona, 2018.

Díaz Baiges, David. “‘Sin Frontino, la misión de Urabá queda herida de muerte’. Misioneros en la Prefectura Apostólica del Urabá, Colombia, 1914-1941”. *Boletín Americanista* 68, no. 74 (2017): 203-222.

Elejalde Arbeláez, Ramón. *A la sombra del Plateado. Monografía de Frontino*. Frontino: Gobernación de Antioquia. Alcaldía de Frontino, 2003.

Escobar Guzmán, Brenda. “De conflictos locales a la guerra civil. Tolima (Colombia) a finales del siglo XIX”. Doctorado en Historia, Universidad Ludwig Maximilians, 2011.

Fajardo Montaña, Darío. “Orinoquia: colonización, frontera y estructuración territorial”. En *Colombia Orinoco*. Bogotá: Fondo FEN, 1998, [http://www.bdigital.unal.edu.co/7313/1/ORINOQUIA\\_COLONIZACION\\_Y\\_ESTRUCTURACION\\_TERRITORIAL.pdf](http://www.bdigital.unal.edu.co/7313/1/ORINOQUIA_COLONIZACION_Y_ESTRUCTURACION_TERRITORIAL.pdf)

Fajardo Montaña, Darío. *Espacio y sociedad: formación de las regiones agrarias en Colombia*. Bogotá: Corporación Araracuara, 1993.

Fels, Rending. “American Business Cycles, 1865-79”. *The American Economic Review* 41, no. 3 (1951): 325-349.

Fels, Rending. “The Long-Wave Depression, 1873-97”. *The Review of Economic and Statistics* 31, no. 1 (1949): 69-73.

Ficek, Rosa. “Imperial routes, national networks, and regional projects in the Pan-American Highway, 1884-1977”. *Journal of Transport History* 37, no. 2 (2016): 129-154.

Flórez Ramírez, María Elena. *Mutatá: conflicto, despojo y resistencia*. Medellín: Confiar, 2014.

Franco Cañas, Angélica María e Ignacio De Los Ríos Carmenado. “Reforma agraria en Colombia: evolución histórica del concepto. Hacia un enfoque integral actual”. *Cuadernos de Desarrollo Rural* 8, no. 67 (2011): 93-119.

Gálvez Abadía, Aída Cecilia. *Por obligación de conciencia. Los misioneros del Carmen Descalzo en Urabá (Colombia), 1918-1941*. Bogotá: Editorial de la Universidad del Rosario, 2006.

García, Clara Inés y Clara Inés Aramburo, eds. *Geografías de la guerra, el poder y la resistencia: Oriente y Urabá antioqueños, 1990-2008*. Bogotá: CINEP. INER, 2011.

García, Clara Inés. *Urabá. Región, actores y conflicto*. Bogotá: CEREC, 1996

George, Pierre, *et al.* *Diccionario de geografía*. Madrid: Akal, 1991.

Glance, William. “América Latina y la economía internacional, 1870-1914”. En *Historia de América Latina 7. América Latina: economía y sociedad, c. 1870-1930*, editado por Leslie Bethell, 1-49. Barcelona: Editorial Crítica, 1991).

Gómez López, Augusto Javier. *Putumayo: indios, misión, colonos y conflictos, 1845-1970*. Popayán: Editorial de la Universidad del Cauca, 2010.

González Casanova, Pablo. “Colonialismo interno [una redefinición]”. En *La teoría marxista hoy*, compilada por Atilio A. Boron, Javier Amadeo y Sabrina González, 409-434. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (Clacso), 2006. 409-434.

González Escobar, Luis Fernando. *El Darién. Ocupación, poblamiento y transformación ambiental. Una revisión histórica. Parte I*. Medellín: Fondo Editorial ITM, 2011.

González Gómez, Lina Marcela. “Indios y ciudadanos en Antioquia 1800-1850”. Tesis de pregrado en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 1993.

González Gómez, Lina Marcela. “Territorio, poblamiento y presencia indígena en el Occidente antioqueño durante el siglo XIX”. Tesis de maestría en Ciencias Sociales-Estudios Regionales, Universidad de Antioquia, 1997).

González Gómez, Lina Marcela. *Un edén para Colombia al otro lado de la civilización. Los Llanos de San Martín o Territorio del Meta, 1870-1930*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2015.

González, José Jairo, y Elsy Marulanda. *Historias de frontera: colonización y guerra en el Sumapaz*. Bogotá: Cinep, 1990.

Hernández Ospina, Mónica Patricia. “Formas de territorialidad española en la Gobernación del Chocó durante el siglo XVIII”. *Historia Crítica* no. 32 (2006): 12-37, <https://doi.org/10.7440/histcrit32.2006.01>

Hoyos Salas, Myriam. “Poblamiento y colonización campesina. El caso del área amortiguadora en el Nudo de Paramillo, Ituango 1875-2004”. Tesis de pregrado en Historia, Universidad de Antioquia, 2006.

IAvH, IDEAM, IIAP, INVEMAR, SINCHI. *Informe del Estado del Medio Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables 2010*. Bogotá: IDEAM, 2011.

Jaramillo Velásquez, Roberto Luis. “La colonización antioqueña”. En *Historia de Antioquia*, dirigida por Jorge Orlando Melo, 177-208. Medellín: Suramericana, 1988.

Jaramillo Velásquez, Roberto Luis. “La otra cara de la colonización antioqueña hacia el Sur”. *Revista de Extensión Cultural* no. 18 (1984): 34-43.

Jiménez Meneses, Orián, *et al.* “Configuración regional del Occidente medio de Antioquia. Siglos XVI-XVIII”. Informe de investigación, Universidad Nacional de Colombia. Corantioquia, 2001.

Jiménez Meneses, Orián, *et al.* “Técnicas y rutas en la configuración del territorio antioqueño. Informe final de investigación presentado a la Dirección de Investigaciones Sede Medellín-DIME”. Informe de investigación, Universidad Nacional de Colombia, 2004.

Jiménez Menses, Orián. “¿Cómo nos vemos los antioqueños? Geografía humana, apropiación territorial y diversidad cultural”. En *Antioquia imaginada. Pertenencia, narraciones de identidad y representaciones sociales*, editado por Jorge Giraldo Ramírez y Efrén Giraldo, 104-155. Medellín: Gobernación de Antioquia, Universidad Eafit. Suramericana, 2013.

Kalmanovitz, Salomón. *Nueva historia económica de Colombia*. Bogotá: Taurus. Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2010.

Keep Correa, Fernando. *Monografía de Turbo*. Medellín: sin editorial, 2000.

Keep Correa, Fernando. *Monografía de Urabá. Segunda edición de la Monografía de Turbo*. Medellín: Imprenta Departamental de Antioquia, 2009.

Kuan Bahamón, Misael. “La misión capuchina en el Caquetá y el Putumayo, 1893-1929”. Tesis de maestría en Historia, Pontificia Universidad Javeriana, 2013.

Le Grand, Catherine. “Colonización y violencia en Colombia: perspectivas y debate”. En *El agro y la cuestión social*, compilado por Absalón Manchado Cartagena, 3-26. Bogotá: Tercer Mundo Editores. Banco Ganadero. Caja Agraria. Vecol, 1994.

Leal Correa, Tobías. *Dabeiba de 1900 a 1910*. Medellín: Editorial Universo, 1975.

Leal León, Claudia. “Black Forests. The Pacific Lowlands of Colombia, 1850-1930”. Tesis de doctorado en Geografía, Universidad de California, 2004.

Leal León, Claudia. “Disputas por tagua y minas: recursos naturales y propiedad territorial en el Pacífico colombiano, 1870-1930”. *Revista Colombiana de Antropología* 44, no. 2 (2008): 409-438, <https://doi.org/10.22380/2539472X.1063>

Leal León, Claudia. “La Compañía Minera Chocó Pacífico y el auge del platino en Colombia, 1897-1930”, *Historia Crítica* no. 1 (2009): 150-164, <https://doi.org/10.7440/histcrit39e.2009.08>

Leal León, Claudia. A la buena de Dios. Colonización de La Macerena. Ríos Duda y Guayabero. Bogotá: Cerec; Fescol, 1999. LeGrand, Catherine. *Colonización y protesta campesina en Colombia, 1850-1950*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1988.

Lenis Ballesteros, César. “Las otras colonizaciones en Antioquia. El caso del nordeste antioqueño 1824-1886”. *Historia y Sociedad* no. 16 (2009): 23-48.

Londoño Martínez, Alfonso. “Don Juan Henrique White, el hombre que ‘hizo’ a Urabá”. *Repertorio Histórico de la Academia Antioqueña de Historia* 26, no. 213 (1971): 134-140.



Londoño Motta, Jaime Eduardo. “El modelo de colonización antioqueña de James Parsons. Un balance historiográfico”. *Fronteras de la Historia* no. 7 (2002): 186-226. <https://doi.org/10.30861/9781407306896>

Londoño Vega, Patricia. *Religión, cultura y sociedad en Colombia. Medellín y Antioquia, 1850-1930*. Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2004.

López Trigal, Lorenzo, et al., *Diccionario de geografía aplicada y profesional. Terminología de análisis, planificación y gestión del territorio*. León: Universidad de León, 2015.

Lynch, John. “La Iglesia católica en América Latina, 1830-1930”. En *Historia de América Latina. Volumen 8. América Latina: cultura y sociedad, 1830-1930*, editado por Leslie Bethell, 65-122. Barcelona: Editorial Crítica. Cambridge University Press, 1991.

Lynn Smith, Thomas. “Studies of Colonization and Settlement”. *Latin American Research Review* 4, no. 1 (1969): 93-123.

Machado, Absalón. *Ensayos para la historia política de tierras en Colombia. De la Colonia a la creación del Frente Nacional*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2009.

Martínez Pinzón, Felipe. “Héroes de la civilización. La Amazonía como cosmópolis agroexportadora en la obra del General Rafael Reyes”. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 40, no. 2 (2013): 145-167.

Martins, Paulo Henrique. “El colonialismo interno y los estudios postcoloniales en América Latina”. Ponencia presentada en el XXX Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología, San José, Costa Rica, 2015, <http://sociologia-alas.org/acta/2015/GT-06/El%20colonialismo%20interno%20y%20los%20estudios%20postcoloniales%20en%20Am%C3%A9rica%20Latina%20%20.doc>

Marulanda, Elsy. *Colonización y conflicto: las lecciones del Sumapaz*. Bogotá: Instituto de Estudios Políticos y Relaciones Internacionales, 1991.

Mejía Cubillos, Javier. *Diccionario biográfico y genealógico de la élite antioqueña y viejocaldense. Segunda mitad del siglo XIX y primera del XX*. Pereira: Red Alma Mater, 2012.

Melo, Jorge Orlando. “La Constitución de 1886”. En *Nueva Historia de Colombia. Tomo I. Historia política, 1886-1946*, dirigido por Álvaro Tirado Mejía, 43-64. Bogotá: Planeta Colombiana Editorial, 1989.

Melo, Jorge Orlando. “Las vicisitudes del modelo liberal (1850-1899), en *Historia económica de Colombia* (Bogotá: Editorial Siglo XXI. Fedesarrollo, 1987), 119-171.

Méndez Carmona, Johana Patricia. “Por el más espantoso de los caminos. Las vías de penetración al occidente antioqueño y su relación con el movimiento colonizador en el resguardo indígena de Cañasgordas”. Tesis de pregrado en Antropología, Universidad de Antioquia, 2005.

Montañez Gómez, Gustavo y Ovidio Delgado Mahecha. “Espacio, territorio y región: conceptos básicos para un proyecto nacional”. *Cuadernos de Geografía*, 7, no. 1-2 (1998): 120-134.

Montoya Guzmán, Juan David. “Frontera, despoblamiento y cambios de asentamiento en Antioquia, siglos XVI y XVII”. En *Poblamiento y movilidad social en la historia de Colombia, siglos XVI-XX*, editado por Ana Catalina Reyes y Juan David Montoya Guzmán, 81-119. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2007.

Montoya Guzmán, Juan David. “Jerarquía territorial e independencia: las discontinuidades en el poblamiento antioqueño, 1782-1816”. En *200 años de independencias. Las culturas políticas y sus legados*, editado por Yobenj Aucardo Chicangana Bayona y Francisco Alberto Ortega, 331-367. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2011.

Montoya Upegui, Laura. “Estrategias de evangelización y catequización de las misioneras Lauritas en el Occidente Antioqueño (1914-1925)”. *Revista de Estudios Sociales* no. 51 (2015): 118-131, <https://doi.org/10.7440/res51.2015.09>

Moseley, Fred. “Drepression of 1873-1879”. En *Business Cycles and Depressions. An Encyclopedia*, editado por David Glasner, 148-149. Nueva York: Garland Publishing, 1997.

Mosquera Cetre, Gerson Stiven. “Entre el Estado y la frontera: aportes para una historia regional del Chocó”. Tesis de pregrado en Historia, Universidad de Antioquia, 2020.

Mosquera, José E. *Historia de los litigios de límites entre Antioquia y Chocó. Siglos XVI-XXI*. Medellín: sin editorial, 2006.

Múnera López, Luis Fernando. *El puente de Occidente y la integración de Antioquia*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2018.

Nates Cruz, Beatriz. “Soportes teóricos y etnográficos sobre conceptos de territorio”. *Co-herencia* 8, no. 14 (2011): 209-229.

Negrete Barrera, Víctor. *Urabá: conflictos y educación rural*. Montería: Corporación Universitaria del Sinú, 1998.

Ortiz Mesa, Luis Javier. “Élites de Antioquia, Colombia, en los inicios de la Regeneración, 1886-1896”. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* no. 20 (1992): 27-42.

Osorio Gómez, Jairo. “Pueblos itinerantes de Urabá. La historia de las exclusiones. Retrato”. Tesis de maestría en Historia Latinoamericana, Universidad Internacional de Andalucía, 2006.

Oto, Alejandro y Laura Castelli. “Sobre colonialismo interno y subjetividad. Notas para un debate”. *Tabula Rasa* no. 28 (2018): 229-255, <https://doi.org/10.25058/20112742.n28.10>

Palacios Botero, Alonso. “Francisco Rodríguez Moya. Ingeniero, político, economista y humanista polifacético”. *Repertorio Histórico de la Academia Antioqueña de Historia* 112, no. 192 (2018): 165-182.

Palacios, Marco. *El café en Colombia, 1850-1970. Una historia económica, social y política*. Bogotá: El Áncora Editores, 1983.

Parsons, James. *La colonización antioqueña del occidente de Colombia*. Bogotá: Banco de la República. El Áncora Editores, 1997.

Parsons, James. *Urabá, salida de Antioquia al mar. Geografía e historia de su colonización*. Bogotá: Banco de la República. El Áncora Editores, 1996.

Peralta, Jaime Andrés. “Selva, riqueza y barbarie: el Chocó imaginado por la colonización antioqueña”. *Utopía Siglo XXI* 1, no. 3 (1998): 37-56.

Pérez Benavides, Amada Carolina. “Estelas de trayectorias esparcidas: las tácticas indígenas en el contexto de las misiones. Colombia, 1880-1930”. *Memoria y Sociedad* 20, no. 41 (2016): 43-53, <https://doi.org/10.11144/javeriana.mys20-41.etet>

Pérez Benavides, Amada Carolina. “Fotografía y misiones: los informes de misión como *performance* civilizatorio”. *Maguaré* 30, no. 1 (2016): 103-139.

Pérez Benavides, Amada Carolina. “La escenificación de la diferencia y las fisuras de la representación: un análisis del uso de la fotografía en la *Revista de Misiones*. Colombia, 1925-1930”. En *Sal de la tierra, misiones y misioneros en Colombia. Siglos XIX-XXI*, compilado por Carlos Guillermo Páramo Bonilla, 173-201. Bogotá: ICANH, 2018).

Pérez Ríos, Julián. “‘Los indígenas no saben más que tejer canastros’. Despojos sobre las tierras del resguardo de Cañasgordas al noroccidente de Colombia (1886-1920)”. *Boletín de Antropología* 26, no. 43 (2012): 11-41.

Pérez Ríos, Julián. “Indígenas y colonos. Configuración del territorio en los resguardos del Occidente de Antioquia 1886-1920”. Informe de investigación, Universidad de Antioquia, 2012.

Piazzini Suárez, Carlo Emilio y David Andrés Escobar Cuartas. *Territorios y memorias arqueológicas de Urrao y Frontino*. Medellín: Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia. INER, 2014.

Pimienta Restrepo, Luz Eugenia. “Colonización en el suroeste antioqueño (1750-1870): Titiribí y Fredonia, una comparación de dos procesos de colonización”. Tesis de doctorado en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 2013.

Ramírez Gómez, Mauricio Andrés. “Pensadores económicos de la segunda mitad del siglo XIX en Colombia”. Documentos de trabajo Economía y Finanzas, Universidad Eafit, 2004

Rausch, Jane. *La frontera de los Llanos en la historia de Colombia, 19830-1930*. Bogotá: Banco de la República, 1999. Rausch, Jane. *Una frontera tropical. Los Llanos de Colombia, 1531-1831*. Bogotá: Colección Bibliográfica del Banco de la República, 1994.

Reboratti, Carlos. “Fronteras agrarias en América Latina”. *Geocrítica. Cuadernos Críticos de Geografía Humana* no. 87 (1990): <http://www.ub.edu/geocrit/sv-26.htm> (consultado: 13 de octubre de 2018).

Restrepo Ochoa, Alejandro. “Aspectos de la colonización de Urabá y el Occidente colombiano. El caso de las asambleas departamentales de Antioquia y Bolívar, y su proyecto de inmigración hacia

Turbo, Frontino, Cañasgordas, Dabeiba y Murri”. Tesis de maestría en Historia, Universidad de Antioquia, 2018.

Restrepo, Nicolás. “La Iglesia católica y el Estado colombiano, construcción conjunta de una nacionalidad en el sur del país”. *Tabula Rasa* no. 5 (2006): 151-165, <https://doi.org/10.25058/20112742.272>

Ríos Molina, Andrés. “Identidad y religión en la colonización del Urabá antioqueño”. Informe de investigación, 2001, [http://www.humanas.unal.edu.co/colantropos/files/1514/5615/3770/rios\\_religionuraba.pdf](http://www.humanas.unal.edu.co/colantropos/files/1514/5615/3770/rios_religionuraba.pdf)

Ruffiner Méndez, Yohana Patricia. “El resguardo de Cañasgordas. Una fisura interna del pueblo ‘paisa’”. *Homo Habitus* no. 5 (2008): 1-19.

Rutkow, Eric. *The United States, the Pan-American Highway, and the Quest to Link the Americas*. Nueva York: Scribner, 2019.

Salazar Vargas, Wither Amalia. “Resguardos en Antioquia. Crisis y desintegración 1780-1850”. Tesis de pregrado en Historia, Universidad de Antioquia, 1994.

Salgado Hernández, Elizabeth Karina. “Estrategias de negociación y resistencia indígena a la colonización del occidente de Antioquia, 1880-1920”. *Historia y Sociedad* no. 29 (2015): 171-201. <https://doi.org/10.15446/hys.n29.50594>

Salgado Hernández, Elizabeth Karina. “Una frontera étnica en la colonización del Occidente de Antioquia, 1880-1920”. Tesis de maestría en Historia de América Latina, Mundos Indígenas, Universidad Pablo de Olavide, 2013.

Salvatore, Ricardo D. “Imperial Mechanics: South America’s Hemispheric Integration in the Machine Age”. *American Quarterly* 58, no. 3 (2006): 662-691.

Santos, Milton. *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*. Barcelona: Editorial Ariel, 2000.

Secretariado Nacional de Pastoral Social. *Urabá: desplazamiento forzado en Antioquia*. Bogotá: Editorial Kimpres, 2001.

Serje, Margarita. *El revés de la nación. Territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie*. Bogotá: Universidad de los Andes, 2011.

Sibaja Madera, Francisco Javier. “Arde la frontera: conflictos en los límites entre Antioquia y Córdoba, 1948-1953”. Tesis de pregrado en Historia, Universidad de Antioquia, 2014.

Sibaja Madera, Francisco Javier. “Campesinos y hacendados: colonización y actividad agropecuaria en el San Jorge y Bajo Cauca, 1920-1970”. Tesis de maestría en Historia, Universidad de Antioquia, 2018.

Sorkin, Alan L. “Depression of 1882-1885”. *Business Cycles and Depressions. An Encyclopedia*, editado por David Glasner, 149-151. Nueva York: Garland Publishing, 1997.

Steiner, Claudia. *Imaginación y poder. El encuentro del interior con la costa en Urabá, 1900-1960*. Medellín: Editorial de la Universidad de Antioquia, 2000.

Suárez, Andrés Fernando. *Identidades políticas y exterminio recíproco. Masacres y guerra en Urabá (1999-2001)*. Medellín: La Carreta, 2007.

Torres Guillén, Jaime. “El carácter analítico y político del concepto de colonialismo interno de Pablo González Casanova”. *Desacatos* no. 45 (2014): 85-98, <https://doi.org/10.29340/45.1292>

Tovar Pinzón, Hermes. *Que nos tengan en cuenta: colonos, empresarios y aldeas: Colombia, 1800-1900*. Bogotá: Universidad de los Andes, 2015.

Uribe, María Teresa. “La territorialidad de los conflictos en Antioquia”. En *Realidad Social I*, editado por la Gobernación de Antioquia, 49-112. Medellín: Editorial Edinalco, 1990.

Uribe, María Teresa. *Urabá: ¿región o territorio? Un análisis en el contexto de la política, la historia y la etnicidad*. Medellín: INER. Corpurabá, 1992.

Valencia Chávez, Emperatriz. “Colonización en el Urabá chocoano”. Tesis de Sociología, Universidad Nacional de Colombia, 1983.

Vásquez, José Roberto. “Pedro José Berrío”. *Revista Universidad Pontificia Bolivariana* 27, no. 97 (1965): 343-348.

Vélez Rendón, Juan Carlos. *Los pueblos allende del río Cauca: la formación del suroeste y la cohesión del espacio en Antioquia, 1830-1877*. Medellín: Editorial de la Universidad de Antioquia, 2002.

Vidal Ortega, Antonio. "Fuentes para el estudio del comercio directo en el puerto de Cartagena en los siglos XVI y XVII". *América Latina en la Historia Económica* no. 25 (2006): 157-1.

Villegas, Jorge. *La colonización de vertiente en el siglo XIX*. Medellín: Universidad de Antioquia. Centro de Investigaciones Económicas, 1977.

Wade, Peter. "La relación Chocó-Antioquia: ¿un caso de colonialismo interno?". En *Colombia Pacífico*, volumen 2, editado por Pablo Leyva, 436-456. Bogotá: Fondo Energético Nacional, 1993, [https://www.academia.edu/34116263/La\\_relaci%C3%B3n\\_Choc%C3%B3-Antioquia\\_Un\\_caso\\_del\\_colonialismo\\_interno](https://www.academia.edu/34116263/La_relaci%C3%B3n_Choc%C3%B3-Antioquia_Un_caso_del_colonialismo_interno)

West, Robert C. *Las tierras bajas del Pacífico colombiano*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2000 [1957].

Zambrano Pantoja, Fabio, y Bernard Oliver. *Ciudad y territorio: el proceso de poblamiento en Colombia*. Bogotá: Academia Colombiana de Historia, 1993.

Zapata, Herirberto. *Monografías de Antioquia* (Medellín: sin editorial, 2009 [1941]), [http://bibliotecadigital.udea.edu.co/bitstream/10495/219/1/UnionCerveceria\\_2009\\_Monografias\\_Antioquia.pdf](http://bibliotecadigital.udea.edu.co/bitstream/10495/219/1/UnionCerveceria_2009_Monografias_Antioquia.pdf)

## Anexos

**Tabla 1.** Colonos a los que se les asignaron auxilios para trasladarse y establecerse en los baldíos de Occidente, 1891

<b>Nombre del colono</b>	<b>Lugar de procedencia</b>	<b>Fecha de la resolución de asignación del auxilio</b>	<b>Estipendio asignado</b>	<b>Observaciones</b>
Isaac Manco	Dabeiba	07/03/1891	Doce pesos mensuales para el primer semestre, 25 pesos para herramientas de agricultura.	Aparece como reclamante de un baldío (ver Anexos).
José Fortunato Holguín	Frontino	07/03/1891	Veinte pesos para el traslado de su familia, doce mensuales para el primer semestre, veinte pesos para herramientas de agricultura.	No aparece como reclamante de baldíos.
Luciano Borja	Dabeiba	07/07/1891	Diez pesos mensuales para el primer semestre, 25 pesos para herramientas de agricultura.	No aparece como reclamante de baldíos.
Bonifacio Borja	Dabeiba	07/03/1891	Trece pesos mensuales para el primer semestre, 25 pesos para herramientas de agricultura.	Aparece como reclamante de dos baldíos.
Ignacio Sepúlveda	Dabeiba	07/03/1891	Diez pesos mensuales para el primer semestre, 25 pesos para herramientas de agricultura.	Aparece como reclamante de tres baldíos (ver Anexos).
Indalecio Tobón	Cañasgordas	07/03/1891	25 pesos para el traslado de su familia, diez pesos mensuales para el primer	No aparece como reclamante de baldíos.



			semestre, 25 pesos para herramientas de agricultura.	
Concepción Zapata	Dabeiba	08/04/1891	Catorce pesos mensuales para el primer semestre, 25 pesos para herramientas de agricultura.	Aparece como reclamante de un baldío (ver Anexos).
Ventura Álvarez Jaramillo	Frontino	10/04/1891	Veinte pesos para el traslado de su familia, 26 pesos mensuales para el primer semestre, 25 pesos para herramientas de agricultura.	Aparece como reclamante de un baldío (ver Anexos).
Santiago Guisao	Dabeiba	10/04/1891	Catorce pesos mensuales para el primer semestre, 25 pesos para herramientas de agricultura.	Aparece como reclamante de dos baldíos (ver Anexos).
Juan de la Cruz Borja	Dabeiba	30/04/1891	Diez pesos mensuales para el primer semestre, 25 pesos para herramientas de agricultura.	Aparece como reclamante de un baldío (ver Anexos).
Salvador Tello (padre), Francisco José Tello (hijo) y Juan Bautista Tello (hijo)	Medellín	30/04/1891	Cuarenta pesos para el transporte, quince pesos mensuales para el primer semestre, 25 pesos para herramientas de agricultura.	No aparece como reclamante de baldíos.
Severiano Chavarría	Dabeiba	30/04/1891	Doce pesos mensuales para el primer semestre, 25 pesos para herramientas de agricultura.	Aparece como reclamante de un baldío (ver Anexos).
Mamerto Lozano	Dabeiba	30/04/1891	Nueve pesos mensuales para el primer semestre, 25 pesos para herramientas de agricultura.	Aparece como reclamante de un baldío en las cien mil hectáreas y otro terreno dentro de la jurisdicción del antiguo resguardo indígena

				de Cañasgordas (ver Anexos y capítulo 4). <sup>1</sup>
José María Correa	Dabeiba	30/04/1891	Ocho pesos mensuales para el primer semestre, 25 pesos para herramientas de agricultura.	Aparece como reclamante de un baldío (ver Anexos).
Ildefonso Paramillo	Liborina	10/07/1891	Veinte pesos para el traslado de su familia, nueve pesos mensuales para el primer semestre, 25 pesos para herramientas de agricultura.	No aparece como reclamante de baldíos.
Eugenio Borja	Dabeiba	10/08/1891	Doce pesos mensuales para el primer semestre, 25 pesos para herramientas de agricultura.	Aparece como reclamante de dos baldíos (ver Anexos).
Hipólito Borja	Dabeiba	29/10/1891	Catorce pesos mensuales para el primer semestre, 25 pesos para herramientas de agricultura.	Aparece como reclamante de un baldío (ver Anexos).

**Fuente:** “Copiador de resoluciones dictadas en favor de los colonos de Occidente, de acuerdo con el decreto número 188 de 1890, sobre colonización de las tierras baldías que cedió al departamento la nación por la ley 40 de 1886” (Medellín, 1891), en AHA, Gobernación de Antioquia, Misceláneo MB8, t. 5784, caja 5, carpeta 3, dcto. 8

---

<sup>1</sup> Este caso llama la atención porque Mamerto Lozano solicitó adjudicación de tierras tanto dentro de las cien mil hectáreas, como dentro de los terrenos del antiguo resguardo indígena. Si bien sobrepasa los límites de esta investigación, sería bueno que en un futuro se crucen los datos de quienes solicitaron tierras tanto en una jurisdicción como la otra para comprender mejor los procesos de movilidad de los colonos y los procesos de acumulación de tierras.

**Tabla 2.** Ubicación de los baldíos departamentales solicitados entre 1926 y 1948 dentro de las cien mil hectáreas de Dabeiba y Pavarandocito

<b>Lugar</b>	<b>Cantidad</b>
Ventidero	1
Taparal	1
Playa del Guayabo	1
Cheverrito	1
Crucesitas	1
Remolino	1
Quebrada Saladito	1
Tasidocito	1
Oquendo	1
Cacaos	1
Taparales	1
Murrapal	1
Alto de Chibuga	1
Angostura	1
Amparradocito	1
Quebrada del Perro	1
Cerrazón	1
Crucesitas	1
Tamboquemado	1
Quebrada Honda	1
El Gritadero	1
Ratón	1
Vallesí	2
Chóvar	2
Chevers	2
Nendó	2
Chorrón	2
Bedó	2
Nudillales	3
Malpaso	3
Tuguridó	3
Amparradó	3
Longaní	3
Sabaletas	4
Chichiridó	4
Quiparadó Grande	5

Quiparadocito	5
Chimurro	5
Piedras Blancas	6
Pegadó	7
Desconocido	9
Quiparadó	9
Mutatá	16
Tasidó	17
Choromandó	24

**Fuente:** elaboración propia a partir de la Tabla 7

**Tabla 3.** Personas que llegaron a ocupar algún lote dentro de la zona de estudio entre 1886 y 1895

Esta tabla se realizó con base en diferentes informes de funcionarios (ingenieros, subsecretarios de Hacienda, alcaldes, etc.), solicitudes de adjudicación de baldíos, avisos de ocupación, solicitudes de auxilios para colonos y resoluciones de adjudicación de baldíos.

Nombre(s)	Nombre del terreno	Municipio	Paraje	Hectáreas	Tiempo de ocupación	Adjudicación	Observaciones
José María Correa	Lote N°1 del camino de Occidente	Dabeiba	Choromandocito	200	Desde 1890	Adjudicado el 10/05/1897	Tenía auxilio de la Gobernación de Antioquia. Ante su muerte la adjudicación se le hizo a su esposa Bertolda Borja por cultivo
Mamerto Lozano	Lote N°2 del camino de Occidente	Dabeiba	Choromandó	200	Desconocido	Adjudicado el 17/05/1897	Tenía auxilio de la Gobernación de Antioquia. Adjudicado por cultivo.
Plácido Mejía	Lote N°3 del camino de Occidente	Desconocido	Ogodó	200	Desconocido	Adjudicado el 08/05/1897	Adjudicado por cultivo
Santiago Guisao	Lote N°4 del camino de Occidente	Dabeiba	Ogodó	200	Desconocido	Desconocido	Tenía auxilio de la Gobernación de Antioquia
Eugenio Borja	Lote N°5 del camino de Occidente	Dabeiba	Guineales	200	Desde 1887	Adjudicado el 19/05/1897	Tenía auxilio de la Gobernación de Antioquia Adjudicado por cultivo
Juan Antonio Vélez, Plácido Mejía, Félix A. Vélez, Víctor Álvarez, Juan H. White	Lote N°6 del camino de Occidente	Dabeiba	Guineales	300	Desde 1887	Adjudicado el 12/09/1896	Adjudicado por cultivo
Severiano Chavaría	Lote N°7 del camino de Occidente	Dabeiba	Alto Bonito	200	Desconocido	Adjudicado el 19/05/1897	Tenía auxilio de la Gobernación de Antioquia. Adjudicado por cultivo.
José Joaquín Escobar	Lote N°7 bis del camino de Occidente	Dabeiba	Quiparadó	106	Desconocido	Adjudicado el 18/05/1897	Tenía auxilio de la Gobernación de Antioquia.

Obdulio Toro	Lote N°10 del camino de Occidente	Dabeiba	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	
Juan de la Cruz Borja	Lote N°11 del camino de Occidente	Dabeiba	Amagamiento grande	Desconocido	Desde 1891	Desconocido	Tenía auxilio de la Gobernación de Antioquia
Pedro Antonio Vásquez	Lote N°13 del camino de Occidente	Dabeiba	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	
Carlos Betancur	Lote N°14 del camino de Occidente	Dabeiba	Vallesí	Desconocido	Desconocido	Desconocido	
Manuel Betancur	Lote N°15 del camino de Occidente	Dabeiba	Pegadó	500	Desconocido	Desconocido	
Ignacio Sepúlveda	Lote N°16 del camino de Occidente	Desconocido	Palmares	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Tenía auxilio de la Gobernación de Antioquia
Concepción Zapata	Lote N°17 del camino de Occidente	Dabeiba	Vallesí	200	Desconocido	Adjudicado el 08/05/1897	Tenía auxilio de la Gobernación de Antioquia. Adjudicado por cultivo
Ventura Álvarez	Lote N°18 del camino de Occidente	Dabeiba	Chibugá	200	Desconocido	Adjudicado el 15/05/1897	Tenía auxilio de la Gobernación de Antioquia. Ante su muerte la adjudicación se le hizo a su esposa Virginia Romero de Álvarez por cultivo.
Apolinar Vélez	Lote N°20 del camino de Occidente	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	
Carlos Mejía	Lote N°21 del camino de Occidente	Dabeiba	Ogodó	Desconocido	Desde 1888	Desconocido	
Eusebio Mosquera	Lote N°21 del camino de Occidente	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	
Juan G. Puerta	Lote N°22 del camino de Occidente	Dabeiba	Pegadó	Desconocido	Desde 1890	Adjudicado el 03/03/1897	Adjudicado por cultivo

Segundo Cifuentes	Lote N°29 del camino de Occidente	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	
José María Hurtado	Lote N°31 del camino de Occidente	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	
Aquilino Sierra	Lote N°32 del camino de Occidente	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	
Aquilino Sierra	Desconocido	Dabeiba	Cheverri, Piedras Blancas	800	Desconocido	Adjudicado el 26/07/1899	Adjudicado por cultivo
Alejo López	Lote N°33 del camino de Occidente	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	
Marco A. Hurtado	Lote N°35 del camino de Occidente	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	
Francisco Velilla	Lote N°36 del camino de Occidente	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	
Cleto Ortiz	Lote N°39 del camino de Occidente	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	
José Manuel Toro	Lotes N°56 y 57 del camino de Occidente	Dabeiba	Bedó	200	Desconocido	Adjudicado el 10/10/1896	Tenía auxilio de la Gobernación de Antioquia. Adjudicado por cultivo
Juan Henrique White	Desconocido	Dabeiba	Muchimbita	500	Desde 1886	Desconocido	Este terreno quedaba alrededor de una mina que se le adjudicó a White en 1887.
Hipólito Borja	Desconocido	Dabeiba	Quiparadó	200	Desconocido	Adjudicado el 27/07/1899	Adjudicado por cultivo
Juan Henrique White	Desconocido	Dabeiba	Muchimba, Pegadó	1500	Desde 1887	Adjudicado el 14/09/1896	Como agraciado por decreto 1019 de 1887
Sociedad de Minas Unidas de Ríosucio	Desconocido	Dabeiba	Ratón, Nendó y Chichiridó	Desconocido	Desde 1888	Adjudicado el 14/09/1896	El presidente de esta sociedad era Juan Henrique White. Adjudicado por cultivo

José Encarnación Lemus	Desconocido	Pavarandocito	Mutatá	100	Desde 1889	Adjudicado el 08/05/1897	
Lucio Borja	Desconocido	Dabeiba	Cruces y Tuguridó	200	Desde 1890	Adjudicado el 17/05/1897	Adjudicado por cultivo
José Joaquín Hurtado	Desconocido	Dabeiba	Cheverri	400	Desconocido	Adjudicado el 15/05/1897	Adjudicado por cultivo
José Joaquín Hurtado	Desconocido	Dabeiba	Piedras Blancas	400	Desconocido	Adjudicado el 15/05/1897	Adjudicado por cultivo
José Blaudio Lemus	Desconocido	Pavarandocito	Mutatá	200	Desde 1888	Adjudicado el 08/05/1897	
Nolasco y Agapito Betancur	Desconocido	Dabeiba	Vallesí	2620	Desconocido	Adjudicado el 10/11/1894	Adjudicado por cultivo
José María Toro	Desconocido	Desconocido	Bedó	200	Desconocido	Adjudicado el 10/10/1897	
Lucio Borja y Gregorio Benítez	Desconocido	Dabeiba	Cruces	Desconocido	Desde 1886	Desconocido	
Juan Henrique White Joaquín María Peláez José Vásquez Miguel Cardona Manuel Bernal	Desconocido	Dabeiba	Quiparadó	1000	Desde 1887	Desconocido	
Plácido Mejía, Castor Correa, Jesús María Puerta, Francisco Mejía, Ángel M. Ocho y Francisco de P Jaramillo	Desconocido	Dabeiba	Amparradó	1000	Desde 1887	Desconocido	
Ezequiel Duarte	Desconocido	Dabeiba	Nudillales	Desconocido	Desde 1888	Desconocido	
Juan Henrique White, Francisco A. Vélez y Saturnino Sepúlveda	Desconocido	Dabeiba	Cerrazón del río Sucio	Desconocido	Desde 1888	Desconocido	
Carlos Antonio Mejía	Desconocido	Dabeiba	Quebrada de la Angostura	Desconocido	Desde 1889	Desconocido	



Claudio Úsuga	Desconocido	Dabeiba	Quiparadó	Desconocido	Desde 1889	Desconocido	
Juan G. Puerta	Desconocido	Dabeiba	Tuguridó	Desconocido	Desde 1892	Desconocido	
Juan G. Puerta	Desconocido	Dabeiba	Tuguridó	Desconocido	Desde 1892	Desconocido	
Julián Pereira y Bartolomé Aguirre	Desconocido	Dabeiba	Quiparadó	Desconocido	Desde 1892	Desconocido	
Juan de la Cruz Borja, Bonifacio Borja, Manuel Hoyos, Luciano Hoyos y José Hoyos	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desde 1893	Desconocido	
Alejandro Guisao	Desconocido	Dabeiba	Chimurro	Desconocido	Desde 1893	Desconocido	
Eduvino Delgado	Desconocido	Dabeiba	Chimurro	Desconocido	Desde 1893	Desconocido	
Ignacio Sepúlveda, Manuel Sepúlveda, Segismundo Sepúlveda y Abraham Monsalve	Desconocido	Dabeiba	Tasidó	Desconocido	Desde 1894	Desconocido	
Eugenio Durango	Desconocido	Dabeiba	Quiparadó	Desconocido	Desde 1894	Desconocido	
Valerio Garay	Desconocido	Dabeiba	Tuguridó	Desconocido	Desde 1894	Desconocido	
Fernando Palacio	Desconocido	Dabeiba	Quiparadó	Desconocido	Desde 1894	Desconocido	
Bartolomé Londoño	Desconocido	Pavarandocito	Ampurramiandó	Desconocido	Desde 1894	Desconocido	
Rubén Durango	Desconocido	Dabeiba	Quiparadocito	33	Desde 1895	Adjudicado el 26/09/1905	

**Fuente:** En AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2549, f. 2r-25v, 27r-38v, 41r-42v, 45r-46r, 48r, 61r-78r, 110r-113v, 121r-130r, 134r-138v, 141r-143r, 145r-1450v. En AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2553, f. 318r-328v. En AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2547, f. 308r-314v. José J. Giraldo, “Informe del Alcalde municipal de Dabeiba”, *Repertorio Oficial*, 18 de mayo de 1889, 2342-2344. Victoriano Madrid, “Cuadro informativo del estado actual de la colonización que se ha fundado en el camino de Occidente entre los Distritos de Dabeiba y Pavarandocito, del cual se tuvo conocimiento en la visita que se practicó en el mes de agosto de 1891”, *Repertorio Histórico*, 17 de noviembre de 1891, 6141. Francisco de P. Yepes, “Informe dirigido al Presidente de la Junta Auxiliar del Camino de Occidente”, *Repertorio Histórico*, 17 de noviembre de 1891, 6142. Juan Henrique White, “Informe del Presidente de la Junta de Auxiliar del Camino de Occidente”, *Repertorio Histórico*, 18 de noviembre de 1891, 6148-6150. Obdulio Palacio, “Relación de los avisos sobre ocupación de baldíos en Occidente”, *Repertorio Oficial*, 20 de marzo de 1907, 8012-8013. Juan Henrique White, *Compilación de leyes, decretos, resoluciones y demás documentos importantes relacionados con las 100.000 hectáreas que el departamento tiene en la región de Urabá publicados por orden de la Gobernación* (Medellín: Imprenta Oficial, 1913), 39-40.

**Tabla 4.** Denuncias de minas dentro de la zona de estudio entre 1887 y 1895

Fecha	Mina	Material	Denunciante(s)	Lugar	Observaciones
16/02/1887	Muchimba	Oro de aluvión	José Vásquez, 50% Juan H. White, 50%	Muchimba, Dabeiba	Mina de antiguo descubrimiento
16/02/1887	Muchimbita	Oro de aluvión	José Vásquez, 50% Juan H. White, 50%	Muchimbita, Dabeiba	Mina de antiguo descubrimiento
02/06/1887	Chimurro	Oro de aluvión	José Vásquez, 50% Juan H. White, 50%	Chimurro, Dabeiba	Mina de antiguo descubrimiento
02/06/1887	Don Toribio	Oro de aluvión	José Vásquez, 50% Juan H. White, 50%	Chimurro, Dabeiba.	Mina de antiguo descubrimiento
01/07/1887	Desconocido	Oro de aluvión	Cipriano Echeverri, 20% Elena Londoño de G., 20% Manuel A. Montoya, 15% Victoriano Madrid, 15% Julio Ferrer, 10 % Manuel J. Álvarez, 20%	Quiparadó, Dabeiba.	Mina de antiguo descubrimiento
22/07/1887	Jubileo	Oro de aluvión	Arthur S. Boucher, 50% Juan H. White, 50%, director de la Sociedad.	Río Tasidó, Dabeiba	Mina de antiguo descubrimiento
23/07/1887	Chimurro	Oro de aluvión	Arthur S. Boucher, 50% Juan H. White, 50%, director de la Sociedad.	Chimurro, Dabeiba.	Mina de antiguo descubrimiento
24/08/1887	Nee	Oro de aluvión	Rafael Bravo, 50% Juan H. White, 50%	Desconocido	Mina de antiguo descubrimiento
21/05/1887	Vallesí	Oro de aluvión	Nolasco Betancur, 50% Agapito Betancur, 50%	Vallesí, Dabeiba.	Mina de antiguo descubrimiento
21/05/1887	Pegadó	Oro de aluvión	Nolasco Betancur, 50% Agapito Betancur, 50%	Pegadó, Dabeiba.	Mina de antiguo descubrimiento
03/05/1887	Quiparadó	Oro de aluvión	Nolasco Betancur, 50% Agapito Betancur, 50%	Quiparadó, Dabeiba	Mina de antiguo descubrimiento
03/05/1887	Chichiridó	Oro de aluvión	Nolasco Betancur, 50%	Chichiridó, Dabeiba	Mina de antiguo descubrimiento

			Agapito Betancur, 50%		
25/01/1888	La Cerrazón	Oro de aluvión	Juan H. White, 50% Melitón Morales, 25% Apolinar Vélez, 25%	La Cerrazón, Dabeiba	Mina de antiguo descubrimiento
14/02/1888	Oquendo	Oro de aluvión	Rubén Ferrer	Oquendo, Pavarandocito	Mina de antiguo descubrimiento
13/09/1888	Mutatá	Oro de aluvión	Juan H. White, 25% Rafael Bravo R, 25% Máximo Correa, 25% Alejandro Restrepo R., 25%	Mutatá, Pavarandocito	Mina de antiguo descubrimiento
13/09/1888	Tasidó	Oro de aluvión	Por partes iguales: Juan H. White Rafael Bravo R Arthur S. Boucher	Tasidó, Dabeiba	Mina de antiguo descubrimiento
13/09/1888	Piedras Blancas	Oro de aluvión	Nolasco Betancur, 50% Agapito Betancur, 50%	Piedras Blancas, Dabeiba	Mina de antiguo descubrimiento
12/03/1891	Bedó	Oro de aluvión	Juan Henrique White, 75% Plácido Mejía, 25%	Tasidó, Dabeiba y Pavarandocito	Mina de antiguo descubrimiento
12/03/1891	Endiabladita	Oro de aluvión	Rubén Ferrer, 46% Juan Henrique White, 46% Julio Ferrer, 8%	Oquendo, Pavarandocito	Mina de antiguo descubrimiento

**Fuente:** Secretaría de Hacienda, “Denuncias de minas”, *Repertorio Oficial*, 17 de febrero de 1887, 567. Secretaría de Hacienda, “Denuncias de minas”, *Repertorio Oficial*, 4 de junio de 1887, 874. Secretaría de Hacienda, “Denuncias de minas”, *Repertorio Oficial*, 13 de julio de 1887, 945. Secretaría de Hacienda, “Denuncias de minas”, *Repertorio Oficial*, 6 de agosto de 1887, 998. Secretaría de Hacienda, “Denuncias de minas”, *Repertorio Oficial*, 24 de agosto de 1887, 1032. Secretaría de Hacienda, “Denuncias de minas”, *Repertorio Oficial*, 14 de septiembre de 1887, 1092-1093. Secretaría de Hacienda, “Denuncias de minas”. *Repertorio Oficial*, 17 de septiembre de 1887, 1099. Secretaría de Hacienda, “Denuncias de minas”, *Repertorio Oficial*, 8 de febrero de 1888, 1407. Secretaría de Hacienda, “Denuncias de minas”, *Repertorio Oficial*, 22 de febrero de 1888, 1439. Secretaría de Hacienda, “Denuncias de minas”, *Repertorio Oficial*, 20 de septiembre de 1888, 1857. Secretaría de Hacienda, “Denuncias de minas”, *Repertorio Oficial*, 9 de noviembre de 1888, 1970. *Repertorio Oficial*, 13 de abril de 1891, 4669. Secretaría de Hacienda, “Denuncias de minas”. *Repertorio Oficial*, 30 de marzo de 1891, 4571.

**Tabla 5.** Baldíos denunciados en la zona de estudio entre 1896 y 1925

Esta tabla se realizó con base en diferentes informes de funcionarios, solicitudes de adjudicación de baldíos, avisos de ocupación y resoluciones de adjudicación de baldíos.

Colono(s)	Nombre del terreno	Municipio	Paraje	Hectáreas	Tiempo de ocupación	Adjudicación
Estanislao Echeverri	Desconocido	Dabeiba	Quebrada Angostura	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Ángel María Chavarría	Desconocido	Dabeiba	Quiparadó	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Jesús Borja y Fernando Borja	Desconocido	Dabeiba	El Oso	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Aniceto Guisao Borja	Desconocido	Dabeiba	El Oso	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Santiago Guisao	Desconocido	Dabeiba	Quiparadocito	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Manuel A. Echavarría	Desconocido	Dabeiba	Quiparadógrande	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Eugenio y María Luisa Borja	Desconocido	Dabeiba	Nudillales	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Isaac, José y Benito Manco	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Alejandro y Miguel A. Guisao	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Eugenio Durango y Ruperto Sepúlveda	Desconocido	Dabeiba	Quiparadocito	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Nacianceno Gómez	Desconocido	Dabeiba	Quiparadocito	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Venancio Graciano	Desconocido	Dabeiba	Tuguridó	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Sebastián Arias	Desconocido	Dabeiba	Quiparadocito	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Eladio y Juan A. Úsuga, Nacianceno Gutiérrez y Brígido	Desconocido	Dabeiba	Tasidó	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Juan G. Puerta y Aureliano Valderrama	Desconocido	Dabeiba	Cerrazón	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Aparicio Álvarez, Félix A. Jaramillo, Epifanio Durango y Arcadio A. Góez	Desconocido	Dabeiba	Jeganaturadó	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Aparicio Álvarez, Félix A. Jaramillo, Epifanio Durango y Arcadio A. Góez	Desconocido	Dabeiba	Amoladora	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Eugenio Borja	Desconocido	Dabeiba	Ogodó	Desconocido	Desconocido	Desconocido

Víctor Álvarez y Ruperto Sepúlveda	Desconocido	Dabeiba	Chimurro	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Víctor Álvarez	Desconocido	Dabeiba	Ranchocaído	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Miguel A. y Alejandro	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Román M. Góez y Timoteo López	Desconocido	Dabeiba	Uraca	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Heliodoro González, Patricio Varelas y Concepción Pulgarín	Desconocido	Dabeiba	Tasidó	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Marcelino y Faustino Herrera	Desconocido	Dabeiba	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Heliodoro González, Francisco Correo y Dionisio Correo	Desconocido	Dabeiba	Tasidó	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Hipólito, Jacinto y Cruz Cañapa	Desconocido	Dabeiba	Antadó de Murrí, Cañaverál, Jeganaturadó y Pantanito	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Nacianceno Gómez y Federico Vásquez U	Desconocido	Dabeiba	Julio	Desconocido	Desconocido	Desconocido
José María Vásquez	Desconocido	Dabeiba	Piedragrande	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Carlos H. Escobar	Desconocido	Dabeiba	Carare	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Samuel Escobar	Desconocido	Dabeiba	Carepa	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Mariano J. Gómez	Desconocido	Dabeiba	Tambo	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Federico Vásquez T.	Desconocido	Dabeiba	El Alto	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Joaquín G. Escobar	Desconocido	Dabeiba	Termal	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Ismael Gómez	Desconocido	Dabeiba	Paso de El Oso	800	Desconocido	Adjudicado el 19/01/1914
Paulo Emilio Vásquez	Desconocido	Dabeiba	Fuemia	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Hipólito Gómez	Desconocido	Dabeiba	Higuerón	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Nacianceno Gómez	Desconocido	Dabeiba	El Indio	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Gonzalo Cuartas	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Epifanio Durango y Cipriano Carvajal	Desconocido	Dabeiba	Chuscal	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Jenaro Estrada	Desconocido	Dabeiba	Piedras Blancas	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Manuel Salvador, Nepomuceno Roldán, Eulogio Ríos y Eugenio Durango	Desconocido	Dabeiba	Quiparadó	Desconocido	Desconocido	Desconocido

Jesús María y Antonio María Góez	Desconocido	Dabeiba	Julio	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Manuel Durango	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Fructuoso Manco y Manuel Arias	Desconocido	Dabeiba	Quiparadó	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Daniel Escobar	Desconocido	Dabeiba	Vallesí y Palmar	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Venancio Graciano y Manuel A. Echavarría	Desconocido	Dabeiba	Julio	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Manuel Durango, Gabriel Duarte, Roseudo Guisao y Jesús Arias	Desconocido	Dabeiba	Aguadas de Norillales	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Alejandro Cuartas y Cenón Totres	Desconocido	Dabeiba	Crucesitas	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Juan P. Úsuga	Desconocido	Dabeiba	Quiparadó	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Lucas M. Quirós, Tobías Leal y Rafael Bravo	Desconocido	Dabeiba	Pavarandocito	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Reyes Echavarría y José Concepción Jiménez	Desconocido	Dabeiba	Chóvalo	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Juan, Alonso y Eladio Úsuga, Brígido Oquendo y Santos Higueta	Desconocido	Dabeiba	Tasidó	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Jesús María y Antonio María Góez	Desconocido	Dabeiba	Quiparadó	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Estanislao Echeverri	Desconocido	Dabeiba	Quiparadó	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Rubén y Benjamín Durango <sup>1</sup>	Desconocido	Dabeiba	Quiparadó	800	Desconocido	Adjudicado el 28/09/1905
La Colombia <sup>2</sup>	Desconocido	Desconocido	Desconocido	8000	Desconocido	Adjudicado el 08/04/1901
Bonifacio Borja	Desconocido	Dabeiba	Chimurro	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Nacienceno Gómez	Desconocido	Dabeiba	Termal	200	Desconocido	Desconocido

<sup>1</sup> Adjudicado por concesión.

<sup>2</sup> Adjudicado por concesión.

Manuel José Álvarez y Cipriano Echeverri	Desconocido	Dabeiba	Tasidó	500	Desconocido	Desconocido
Juan P. Pereira y otros	Desconocido	Dabeiba	Tasidó	800	Desconocido	Desconocido
Joaquín M. Arango	Desconocido	Dabeiba	Piedras Blancas	500	Desconocido	Desconocido
José Joaquín Hurtado	Desconocido	Dabeiba	Quiparadó	1000	Desconocido	Desconocido
Salvador Palacio	Desconocido	Dabeiba	Oquendo	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Herederos de José A. Bailarín	Desconocido	Dabeiba	Chuscal	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Anselmo Domicó	Desconocido	Dabeiba	Tuguridó	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Faustino Domicó	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Calixto Carupia	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Saturnino Sepúlveda	Desconocido	Dabeiba	Chimurro	Desconocido	Desconocido	Desconocido

**Fuente:** elaboración a partir de: AHA, Gobernación de Antioquia, Baldíos, t. 2549, f. 43r. White, *Compilación de leyes*, 39-40. Obdulio Palacio, “Relación de los avisos sobre ocupación de baldíos en Occidente”, *Repertorio Oficial*, 20 de marzo de 1907, 8012-8013.

**Tabla 6.** Minas denunciadas en la zona de estudio entre 1896 y 1925

<b>Fecha</b>	<b>Mina</b>	<b>Material</b>	<b>Denunciante(s)</b>	<b>Lugar</b>	<b>Observaciones</b>
08/11/1899	Oquendo	Oro de aluvión	Juan G. Puerta, 25% Ezequiel Arango, 25% Jesús María Hurtado, 25% Francisco A. García, 12.5% Pedro Pascasio Pineda, 12.5%	Oquendo, Pavarandocito	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. Se reporta que sus antiguos dueños eran los mismos reclamantes.
20/08/1904	Quiparadó 2º	Oro de aluvión	Celso A. Hurtado, 25% Andrés Vásquez, 25% Salvador Pérez, 25% Uladiaslao Mesa, 25%	Quiparadó, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
20/11/1904	La Cerrazón	Oro de aluvión	Gabriel Mejía, 16% Alejo Santamaría, 16% Jorge Enrique Delgado, 16% Elías Isaza, 16% Miguel Restrepo Uribe, 16% Oliverio Phillips, 16%	Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. Se reporta que sus antiguos dueños eran Juan Henrique White, Melitón Morales y Apolinar Vélez.
09/03/1905	La Oquendo	Oro de aluvión	Luis María Flórez	Oquendo, Pavarandocito	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
27/07/1905	Continuación norte de la mina de Oquendo	Oro de aluvión	Alfredo F. Secombe	Oquendo, Pavarandocito	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
27/07/1905	Continuación occidental de la mina Oquendo	Oro de aluvión	Alfredo F. Secombe	Oquendo, Pavarandocito	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
27/07/1905	Continuación occidental de la continuación norte de la mina de Oquendo	Oro de aluvión	Alfredo F. Secombe	Oquendo, Pavarandocito	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
15/11/1911	La Reina	Oro de aluvión	Luis M. Flórez, 50% Juan G. Puerta, 50%	Chorrón, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
15/11/1911	La Reina	Cobre nativo	Estacio A. Toro, 42% Luis M. Flórez, 33% Efraím Zapata, 15% José Manco, 8%	Choromandó, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
20/11/1911	Continuación Sudeste de La Reina	Cobre nativo	Estacio A. Toro, 33% Luis M. Flórez, 50% Efraím Zapata, 17%	Choromandó, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.



08/08/1912	La Carmelita	Oro de veta	Juan G. Puerta	Antadocito, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
09/09/1912	El Tesoro	Cobre nativo	Luis M. Flórez, 87.5% Carlos S. Londoño, 4.1% Angelino Ruiz, 4.1% Manuel Ruiz, 4.1%	Chichiridó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
09/09/1912	Montecristo	Cobre nativo	Luis M. Flórez, 87.5% Carlos S. Londoño, 4.1% Angelino Ruiz, 4.1% Manuel Ruiz, 4.1%	Chichiridó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
11/01/1913	Pavarandó o Gañote	Oro de aluvi3n	Pedro Restrepo P.	Rionegro (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
02/06/1913	La Frontino	Oro de veta	Luis M. Fl3rez	Quiparadocito (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
30/06/1913	La Evoluci3n	Oro de veta	V3ctor M. V3lez, 25% F3lix A. V3lez, 25% Marciano P3rez, 25% Guillermo White U., 25%	Quiparadocito (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
30/06/1913	Cana N32 <sup>3</sup>	Oro de veta	Luis M. Fl3rez, 91.6% Andr3s A. Puerta, 8.3%	Quiparad3 (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
05/08/1913	La Rionegro	Oro de aluvi3n	Rafael Restrepo P.	Rionegro (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
09/08/1913	El Potos3	Oro de veta	Emiliano 3suga, 21% Vidal H. Pereira, 21% 3ngel M. Echavarr3a, 25% Juan B. Guisao M. 8% Manuel A. Echavarr3a, 25%	Quiparadocito (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. Se reporta que su 3ltimo due3o fue Emiliano 3suga.
17/01/1914	La Perseverancia	Oro de veta	Juan G. Puerta	Quiparadocito (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. Se reporta que sus 3ltimos due3os fueron Guillermo White y Manuel A. Echavarr3a.
05/02/1914	Salto Betania	Oro de veta	Guillermo White U., 50% Manuel A. Echavarr3a, 16.6%	Antadocito (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.

<sup>3</sup> No se encontr3 ninguna referencia a la mina Cana N31.

			Vidal H. Pereira, 16.6% Jesús E. Guerrero, 16.6%		
24/02/1914	Australia	Oro de aluvión	Manuel A. Echavarría, 23% Ángel María Echavarría, 28% Vidal H. Pereira, 17% Emiliano Úsuga, 17% Guillermo White, 8% Juan B. Guisao, 7%	Quiparadocito (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
23/04/1914	La Brújula	Oro de veta	Marciano Pérez, 16.6% Antonio Elejalde, 16.6% Félix A. Vélez, 16.6% Pedro A. Elejalde, 16.6% Víctor M. Vélez, 16.6%	Quebrada Chorrón (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
04/05/1914	La Cascada	Oro de veta	Emiliano Úsuga, 33.3% Manuel A. Echavarría, 33.3% Ángel María Echavarría, 33.3%	Quiparadó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
31/05/1914	El Silencio	Oro y cobre de veta	Guillermo White Uribe	Antadocito (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
10/06/1914	Choromandó	Cobre nativo	Vicente B. Villa, 31.25% Nolasco Betancur B., 18.75% Nolasco Betancur Toro, 12.5% Obdulio Betancur Toro, 12.5% Manuel Betancur Toro, 8.3% Luis María Flórez O., 8.3% Carlos S. Londoño G., 8.3%	Choromandó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
10/06/1914	Continuación norte de Choromandó	Cobre nativo	Vicente B. Villa, 31.25% Nolasco Betancur B., 18.75% Nolasco Betancur Toro, 12.5% Obdulio Betancur Toro, 12.5%	Choromandó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.

			Manuel Betancur Toro, 8.3% Luis María Flórez O., 8.3% Carlos S. Londoño G., 8.3%		
10/06/1914	Continuación sur de Choromandó	Cobre nativo	Vicente B. Villa, 31.25% Nolasco Betancur B., 18.75% Nolasco Betancur Toro, 12.5% Obdulio Betancur Toro, 12.5% Manuel Betancur Toro, 8.3% Luis María Flórez O., 8.3% Carlos S. Londoño G., 8.3%	Choromandó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
10/06/1914	Continuación occidental de la mina del Tesoro	Cobre nativo	Vicente B. Villa, 31.25% Nolasco Betancur B., 18.75% Nolasco Betancur Toro, 12.5% Obdulio Betancur Toro, 12.5% Manuel Betancur Toro, 8.3% Luis María Flórez O., 8.3% Carlos S. Londoño G., 8.3%	Chichiridó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
10/06/1914	La Reina	Cobre nativo	Vicente B. Villa, 31.25% Nolasco Betancur B., 18.75% Nolasco Betancur Toro, 12.5% Obdulio Betancur Toro, 12.5% Manuel Betancur Toro, 8.3% Luis María Flórez O., 8.3% Carlos S. Londoño G., 8.3%	Chichiridocito (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
10/06/1914	Continuación norte La Reina	Cobre nativo	Vicente B. Villa, 31.25%	Chichiridocito (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.

			Nolasco Betancur B., 18.75% Nolasco Betancur Toro, 12.5% Obdulio Betancur Toro, 12.5% Manuel Betancur Toro, 8.3% Luis María Flórez O., 8.3% Carlos S. Londoño G., 8.3%		
10/06/1914	Continuación sur La Reina	Cobre nativo	Vicente B. Villa, 31.25% Nolasco Betancur B., 18.75% Nolasco Betancur Toro, 12.5% Obdulio Betancur Toro, 12.5% Manuel Betancur Toro, 8.3% Luis María Flórez O., 8.3% Carlos S. Londoño G., 8.3%	Chichiridocito (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
22/05/1915	La Florida	Oro de aluvión	Aureliano Aguilar	Cheverri (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
14/09/1918	Julito	Oro y cobre de veta	Ernesto White	Tuguridó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
14/09/1918	Tuguridó	Oro y cobre de veta	Jorge L. White	Julio (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
14/09/1918	Julio	Oro y cobre de veta	Ernesto White	Julio (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
16/06/1922	El Timbal	Oro de veta	Félix A. Vélez, 50% Luis María Flórez, 50%	Quiparadocito (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. Sus últimos dueños fueron Manuel A. Echavarría y Emiliano Úsuga.
13/09/1922	La Lusitania	Oro de veta	Tomás M. Peláez, 50% Félix A. Vélez, 50%	Quiparadocito (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. Sus últimos dueños fueron Manuel A. Echavarría y Emiliano Úsuga.
25/08/1922	Costa de Oro	Oro de aluvión	Luis María Flórez, 50% Manuel A. Ruiz, 50%	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.

25/08/1922	Costa de Oro N°2	Oro de aluvión	Luis María Flórez, 50% Manuel A. Ruiz, 50%	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
25/08/1922	Costa de Oro N°3	Oro de aluvión	Luis María Flórez, 50% Manuel A. Ruiz, 50%	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
26/08/1922	Lipondio N°1	Oro de aluvión	Luis María Flórez, 50% Manuel A. Ruiz, 50%	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
26/08/1922	Lipondio N°2	Oro de aluvión	Luis María Flórez, 50% Manuel A. Ruiz, 50%	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
29/12/1924	La California	Oro y plata de veta	Antonio Elejalde G., 16.6% Félix A. Betancur, 27.1% Jesús A. Cardona, 27.1% Diafanor Urrego, 8.3% Carlos E. Cardona, 8.3% Maximiliano Sepúlveda, 4.2% Anacleto Correa, 4.2% Templo de la Virgen del Carmen y San Antonio de Dabeiba, 4.2%	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
13/02/1925	Amparradó	Oro y platino de aluvión	Compañía Minera de Colombia: presidente Mariano Ospina Pérez y primer suplente Carlos Gutiérrez	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
13/02/1925	Amparradó N°1	Oro y platino de aluvión	Compañía Minera de Colombia: presidente Mariano Ospina Pérez y primer suplente Carlos Gutiérrez	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
13/02/1925	Amparradó N°2	Oro y platino de aluvión	Compañía Minera de Colombia: presidente Mariano Ospina Pérez y primer suplente Carlos Gutiérrez	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
13/02/1925	Amparradó N°3	Oro y platino de aluvión	Compañía Minera de Colombia: presidente Mariano Ospina Pérez y	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.

			primer suplente Carlos Gutiérrez		
13/02/1925	Amparradó N°4	Oro y platino de aluvión	Compañía Minera de Colombia: presidente Mariano Ospina Pérez y primer suplente Carlos Gutiérrez	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
13/02/1925	Amparradó N°5	Oro y platino de aluvión	Compañía Minera de Colombia: presidente Mariano Ospina Pérez y primer suplente Carlos Gutiérrez	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
13/02/1925	Rionegro	Oro y platino de aluvión	Compañía Minera de Colombia: presidente Mariano Ospina Pérez y primer suplente Carlos Gutiérrez	Rionegro (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
13/02/1925	Rionegro N°1	Oro y platino de aluvión	Compañía Minera de Colombia: presidente Mariano Ospina Pérez y primer suplente Carlos Gutiérrez	Rionegro (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
13/02/1925	Riosucio	Oro y platino de aluvión	Compañía Minera de Colombia: presidente Mariano Ospina Pérez y primer suplente Carlos Gutiérrez	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
13/02/1925	Riosucio N°1	Oro y platino de aluvión	Compañía Minera de Colombia: presidente Mariano Ospina Pérez y primer suplente Carlos Gutiérrez	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
17/03/1925	Amparradó N°1	Oro y platino de aluvión	Francisco Gómez E.	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
17/03/1925	Amparradó N°2	Oro y platino de aluvión	Francisco Gómez E.	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
17/03/1925	Amparradó N°3	Oro y platino de aluvión	Francisco Gómez E.	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
17/03/1925	Amparradó N°4	Oro y platino de aluvión	Francisco Gómez E.	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.

17/03/1925	Amparradó N°5	Oro y platino de aluvión	Francisco Gómez E.	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
17/03/1925	Amparradó N°6	Oro y platino de aluvión	Francisco Gómez E.	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
17/03/1925	Amparradó N°7	Oro y platino de aluvión	Francisco Gómez E.	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
17/03/1925	Amparradó N°8	Oro y platino de aluvión	Francisco Gómez E.	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
17/03/1925	Amparradó N°9	Oro y platino de aluvión	Francisco Gómez E.	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
17/03/1925	Amparradó N°10	Oro y platino de aluvión	Francisco Gómez E.	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
17/03/1925	Amparradó N°11	Oro y platino de aluvión	Francisco Gómez E.	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
17/03/1925	Amparradó N°12	Oro y platino de aluvión	Francisco Gómez E.	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
17/03/1925	Amparradó N°13	Oro y platino de aluvión	Francisco Gómez E.	Amparradó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
14/10/1925	Amparradocito	Oro y platino de aluvión	Compañía Minera de Colombia: presidente Mariano Ospina Pérez y primer suplente Carlos Gutiérrez	Amparradocito (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
14/10/1925	Amparradocito N°1	Oro y platino de aluvión	Compañía Minera de Colombia: presidente Mariano Ospina Pérez y primer suplente Carlos Gutiérrez	Amparradocito (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
14/10/1925	Rionegro N°2	Oro y platino de aluvión	Compañía Minera de Colombia: presidente Mariano Ospina Pérez y primer suplente Carlos Gutiérrez	Amparradocito (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
14/10/1925	Rionegro N°3	Oro y platino de aluvión	Compañía Minera de Colombia: presidente Mariano Ospina Pérez y primer suplente Carlos Gutiérrez	Amparradocito (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.

14/10/1925	Tuguridó	Oro y platino de aluvión	Compañía Minera de Colombia: presidente Mariano Ospina Pérez y primer suplente Carlos Gutiérrez	Tuguridó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
14/10/1925	Tuguridó N°1	Oro y platino de aluvión	Compañía Minera de Colombia: presidente Mariano Ospina Pérez y primer suplente Carlos Gutiérrez	Tuguridó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
14/10/1925	Tuguridó N°2	Oro y platino de aluvión	Compañía Minera de Colombia: presidente Mariano Ospina Pérez y primer suplente Carlos Gutiérrez	Tuguridó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
14/10/1925	Tuguridó N°3	Oro y platino de aluvión	Compañía Minera de Colombia: presidente Mariano Ospina Pérez y primer suplente Carlos Gutiérrez	Tuguridó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
14/10/1925	Genganaturadó	Oro y platino de aluvión	Compañía Minera de Colombia: presidente Mariano Ospina Pérez y primer suplente Carlos Gutiérrez	Genganaturadó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
14/10/1925	Genganaturadó N°1	Oro y platino de aluvión	Compañía Minera de Colombia: presidente Mariano Ospina Pérez y primer suplente Carlos Gutiérrez	Genganaturadó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.
14/10/1925	Genganaturadó N°2	Oro y platino de aluvión	Compañía Minera de Colombia: presidente Mariano Ospina Pérez y primer suplente Carlos Gutiérrez	Genganaturadó (Dabeiba)	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.

**Fuente:** Secretaría de Hacienda, “Denuncias de minas”, *Repertorio Oficial*, 14 de noviembre de 1899, 1659. Secretaría de Hacienda, “Denuncias de minas”, *Repertorio Oficial*, 10 de septiembre de 1904, 5041. Secretaría de Hacienda, “Denuncias de minas”, *Repertorio Oficial*, 21 de diciembre de 1904, 5340. Secretaría de Hacienda, “Denuncias de minas”, *Repertorio Oficial*, 3 de abril de 1905, 5615-5616. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 8 de diciembre de 1911, 1424. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 10 de septiembre de 1912, 2328. Secretaría de Hacienda,



“Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 5 de octubre de 1912, 2392. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 3 de febrero de 1913, 2801. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 8 de febrero de 1913, 2826. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 31 de marzo de 1913, 2944. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 21 de julio de 1913, 3364. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 30 de agosto de 1913, 3455. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 16 de diciembre de 1913, 3833. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 17 de enero de 1914, 3946. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 30 de abril de 1914, 4393. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 4 de junio de 1914, 4695. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 4 de julio de 1914, 4871. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 9 de septiembre de 1914, 5254-5255. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 11 de septiembre de 1914, 5260. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 21 de septiembre de 1914, 5300. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 20 de marzo de 1915, 6020. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 19 de junio de 1915, 6416. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 26 de septiembre de 1918, 10453. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 16 de septiembre de 1922, 4562. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 30 de septiembre de 1922, 4611. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 11 de octubre de 1922, 4660-4661. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 5 de agosto de 1924, 6955. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 12 de mayo de 1925, 7926-7929. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 12 de mayo de 1925, 7929. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 11 de septiembre de 1925, 8506-8508. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 11 de septiembre de 1925, 8509. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 11 de septiembre de 1925, 8510. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 11 de septiembre de 1925, 8511. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 30 de octubre de 1925, 8718. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 30 de octubre de 1925, 8719.

**Tabla 7.** Baldíos denunciados en la zona de estudio entre 1926 y 1948

Esta tabla se realizó con base en solicitudes de adjudicación de baldíos y resoluciones de adjudicación de baldíos.

<b>Después del Decreto 39 de 1926</b>							
<b>Colono(s)</b>	<b>Nombre del terreno</b>	<b>Municipio</b>	<b>Paraje</b>	<b>Hectáreas</b>	<b>Tiempo de ocupación</b>	<b>Adjudicación</b>	<b>Fechas expediente</b>
José María Higuita	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desde 1921	Desconocido, expediente sin respuesta	04/06/1926-17/09/1926
Efraín Estrada José María Puerta Benicia Úsuga Raimundo Monroy	Desconocido	Dabeiba	Tasidó	Desconocido	Desde 1922	Desconocido, expediente sin respuesta	04/06/1926-17/09/1926
Juan de Dios Gómez	Desconocido	Dabeiba	Quiparadó Grande	Desconocido	Desde 1920	Desconocido, expediente sin respuesta	07/06/1926-17/09/1926
Jesús A. Sepúlveda Félix A. Sepúlveda	Desconocido	Dabeiba	Quiparadó Grande	Desconocido	Desde 1920	Desconocido, expediente sin respuesta	07/06/1926-17/09/1926
Jesús M. Guisao	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desde 1922	Desconocido, expediente sin respuesta	07/06/1926-17/09/1926
Ricardo Borja	Desconocido	Dabeiba	Quiparadó	Desconocido	Desde 1911	Desconocido, expediente sin respuesta	07/06/1926-17/09/1926
José de los Santos Hidalgo	Desconocido	Dabeiba	Chóvar	Desconocido	Desde 1917	Desconocido, expediente sin respuesta	07/06/1926-17/09/1926
Diafanador Correa Víctor Manuel Correa	Desconocido	Pavarandocito	Mutatá	Desconocido	Desde 1916	Desconocido, expediente sin respuesta	07/06/1926-18/09/1926
Pedro Luis Góez	Desconocido	Pavarandocito	Mutatá	Desconocido	Desde 1923	Desconocido, expediente sin respuesta	07/06/1926-17/09/1926
Leopoldo Arias Ricardo Borja	Desconocido	Dabeiba	Chichiridó	Desconocido	Desde 1905	Desconocido, expediente sin respuesta	09/06/1926-17/09/1926

Gurmecindo Durango Felisa Guisao	Desconocido	Dabeiba	Quiparadocito	Desconocido	Desde 1901	Desconocido, expediente sin respuesta	10/06/1926-17/09/1926
Pablo Domicó	Desconocido	Dabeiba	Chimurro	Desconocido	Desde 1901	Desconocido, expediente sin respuesta	11/06/1926-17/09/1926
Juan D. Aguirre	Desconocido	Dabeiba	Quiparadó Grande	Desconocido	Desde 1914	Desconocido, expediente sin respuesta	12/06/1926-17/09/1926
Roberto Chavarría	Desconocido	Dabeiba	Pegadó	Desconocido	Desde 1912	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
Roberto Chavarría Victoriano Chavarría	Desconocido	Dabeiba	Pegadó	Desconocido	Desde 1916	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
Epifanio Duarte José A. Echavarría Ceferino Silva	Desconocido	Dabeiba	Amparradó	Desconocido	Desde 1916	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
Joaquín María Osorio	Desconocido	Dabeiba	Piedras Blancas	Desconocido	Desde 1921	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
Joaquín María Osorio	Desconocido	Dabeiba	Sabaletas	Desconocido	Desconocido	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
Julio Chavarría	Desconocido	Dabeiba	Alto de Chibuga	Desconocido	Desde 1912	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
Julio Campos	Desconocido	Dabeiba	Chimurro	Desconocido	Desde 1922	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
Isaac Osorio y herederos de su padre Jorge Osorio	Desconocido	Dabeiba	Ventiadero	Desconocido	Desde 1896	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
María de los Santos Chavarría	Desconocido	Dabeiba	Chevers	Desconocido	Desde 1912	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926

Emigdio A. Arango	Desconocido	Dabeiba	Taparal	Desconocido	Desde 1917	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
Justiniano Benítez	Desconocido	Dabeiba	Angostura	Desconocido	Desde 1912	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
Justiniano Benítez Julio J. Oquendo Pedro Navales	Desconocido	Dabeiba	Nudillales	Desconocido	Desde 1921	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
Juan de Dios Arango	Desconocido	Dabeiba	Chevers	Desconocido	Desde 1901	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
Julio M. Chavarría Ángel M. Chavarría	Desconocido	Dabeiba	Pegadó	Desconocido	Desde 1923	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
Juan B. Tuberquia Rafael Tuberquia Juan A. Tuberquia	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desde 1923	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
Faustino Borja	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desde 1921	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
Abel A. Rengifo Juan Bautista Echavarría, Heriberto Echavarría	Desconocido	Dabeiba	Pegadó	Desconocido	Desde 1916	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
Victoriano Chavarría	Desconocido	Dabeiba	Pegadó	Desconocido	Desde 1912	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
Manuel A. Borja	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desde 1922	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
Nicanor Macías	Desconocido	Dabeiba	Tasidó	Desconocido	Desde 1923	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
Jesús María Escobar	Desconocido	Dabeiba	Nendó	Desconocido	Desde 1906	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926

Vidal Domicó	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desconocido	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
Eleazar Jiménez	Desconocido	Dabeiba	Playa del Guayabo	Desconocido	Desde 1923	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
Francisco Osorio	Desconocido	Dabeiba	Sabaletas	Desconocido	Desde 1922	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
Carlos Domicó	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desde 1921	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
Andrés A. Borja	Desconocido	Dabeiba	Pegadó	Desconocido	Desde 1915	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
Efraín Giraldo Carlos Giraldo	Desconocido	Dabeiba	Quiparadó Grande	Desconocido	Desde 1916	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
Graciano Ramírez Estanislao Manco	Desconocido	Dabeiba	Amparradocito	Desconocido	Desde 1923	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
Ricardo Arango	Desconocido	Dabeiba	Malpaso	Desconocido	Desde 1923	Desconocido, expediente sin respuesta	14/06/1926-17/09/1926
Antonio María Bran	Desconocido	Dabeiba	Sabaletas	Desconocido	Desconocido	Desconocido, expediente sin respuesta	15/06/1926-17/09/1926
Jesús María Domicó	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	100	Desde 1911	Desconocido, expediente sin respuesta	15/06/1926-17/09/1926
Donaciano Bedoya	Desconocido	Dabeiba	Chimurro	Desconocido	Desde 1925	Desconocido, expediente sin respuesta	15/06/1926-17/09/1926
Miguel Jumí	Desconocido	Dabeiba	Sabaletas	Desconocido	Desde 1911	Desconocido, expediente sin respuesta	15/06/1926-17/09/1926
Miguel A. Chavarría	Desconocido	Dabeiba	Chorrón	Desconocido	Desde 1923	Desconocido, expediente sin respuesta	15/06/1926-18/12/1926

Telésforo Durango José Durango							
Zoraida Zuluaga	Desconocido	Dabeiba	Vallesí	Desconocido	Desde 1922	Desconocido, expediente sin respuesta	15/06/1926-17/09/1926
Antonio María Torres	Desconocido	Dabeiba	Chichiridó	Desconocido	Desde 1916	Desconocido, expediente sin respuesta	15/06/1926-17/09/1926
Herederos de Julio Posada	Desconocido	Dabeiba	Chimurro	Desconocido	Desde 1896	Desconocido, expediente sin respuesta	15/06/1926-17/09/1926
Cupertino Henao Leónidas Manco Inocencio Higuita	Desconocido	Dabeiba	Chimurro	Desconocido	Desde 1925	Desconocido, expediente sin respuesta	15/06/1926-17/09/1926
Heliodoro Vásquez	Desconocido	Dabeiba	Quiparadó	Desconocido	Desde 1917	Desconocido, expediente sin respuesta	15/06/1926-17/09/1926
Félix de Balvis Correa	Desconocido	Pavarendocito	Mutatá	Desconocido	Desconocido	Desconocido, expediente sin respuesta	15/06/1926-19/09/1926
Eleazar Jiménez Juan Bautista Quevedo Soledad Monroy	Desconocido	Dabeiba	Nudillales	Desconocido	Desde 1914	Desconocido, expediente sin respuesta	16/06/1926-03/07/1926
Juan Bautista Oquendo Matías Durango Juan de Dios Durango Mercedes Durango	Desconocido	Dabeiba	Nudillales	Desconocido	Desde 1906	Desconocido, expediente sin respuesta	16/06/1926-17/09/1926
Julio C. Sierra	Desconocido	Dabeiba	Quebrada del Perro	Desconocido	Desde 1921	Desconocido, expediente sin respuesta	16/06/1926-17/09/1926
Emiliano Ruiz Isaac Osorio	Desconocido	Dabeiba	Malpaso	Desconocido	Desde 1920	Desconocido, expediente sin respuesta	16/06/1926-17/09/1926

Emilio Ruíz	Desconocido	Pavarandocito	Mutatá	Desconocido	Desde 1918	Desconocido, expediente sin respuesta	16/06/1926-17/09/1926
Jesús María Puerta	Desconocido	Dabeiba	Chichiridó	Desconocido	Desde 1921	Desconocido, expediente sin respuesta	17/06/1926-17/09/1926
Ernesto Sepúlveda Ricardo Borja	Desconocido	Dabeiba	Chichiridó	Desconocido	Desde 1905	Desconocido, expediente sin respuesta	17/06/1926-17/09/1926
Benjamín Arias	Desconocido	Dabeiba	Tasidó	Desconocido	Desde 1923	Desconocido, expediente sin respuesta	17/06/1926-17/09/1926
José Alfredo Arias	Desconocido	Dabeiba	Quiparadó	Desconocido	Desde 1918	Desconocido, expediente sin respuesta	17/06/1926-17/09/1926
Lisandro Urrego	Desconocido	Dabeiba	Quiparadó Grande	Desconocido	Desde 1921	Desconocido, expediente sin respuesta	17/06/1926-07/03/1926
Casimiro Manco Isaac Manco Juan José Manco Herederos de Benito Manco.	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desde 1896	Desconocido, expediente sin respuesta	17/06/1926-17/09/1926
Tomás Durango	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desde 1922	Desconocido, expediente sin respuesta	17/06/1926-17/09/1926
Heliodoro Martínez	Desconocido	Dabeiba	Tasidó	45	Desde 1911	Desconocido, expediente sin respuesta	18/06/1926-17/09/1926
Antonio María Giraldo	Desconocido	Dabeiba	Cheverrito	Desconocido	Desde 1913	Desconocido, expediente sin respuesta	19/06/1926-17/09/1926
Tomás María Giraldo	Desconocido	Dabeiba	Quiparadó	Desconocido	Desde 1901	Desconocido, expediente sin respuesta	21/06/1926-17/0/1926
Domingo Correa	Desconocido	Pavarandocito	Mutatá	Desconocido	Desde 1914	Desconocido, expediente sin respuesta	21/06/1926-01/04/1928

José Sepúlveda Jesús Jiménez	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desde 1923	Desconocido, expediente sin respuesta	21/06/1926- 17/09/1926
Belisario Torres	Desconocido	Dabeiba	Tasidó	Desconocido	Desde 1921	Desconocido, expediente sin respuesta	21/06/1926- 17/09/1926
Raimundo Ibarra	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desde 1921	Desconocido, expediente sin respuesta	21/06/1926- 15/07/1926
Ernesto Chavarría Nemecio Chavarría Víctor Manuel Chavarría	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desde 1924	Desconocido, expediente sin respuesta	21/06/1926- 17/09/1926
Hermenegildo Manco José Manco	Desconocido	Dabeiba	Tasidó	Desconocido	Desde 1919	Desconocido, expediente sin respuesta	21/06/1926- 17/09/1926
Eleazar Borja Bautista Borja Claudio Rodríguez	Desconocido	Dabeiba	Quiparadó	Desconocido	Desde 1896	Desconocido, expediente sin respuesta	21/06/1926- 18/09/1926
Florencio Gaviria	Desconocido	Pavarandocito	Tasidó	Desconocido	Desde 1923	Desconocido, expediente sin respuesta	21/06/1926- 21/06/1926
Joaquín J. Gaviria	Desconocido	Pavarandocito	Tasidó	Desconocido	Desde 1920	Desconocido, expediente sin respuesta	21/06/1926- 17/09/1926
Rubén Torres	Desconocido	Pavarandocito	Tasidó	Desconocido	Desde 1918	Desconocido, expediente sin respuesta	21/06/1926- 17/09/1926
Roberto Durango	Desconocido	Pavarandocito	Bedó	Desconocido	Desde 1920	Desconocido, expediente sin respuesta	21/06/1926- 17/09/1926
Miguel A. Correa Julio E. Correa	Desconocido	Pavarandocito	Mutatá	Desconocido	Desde 1924	Desconocido, expediente sin respuesta	21/06/1926- 17/09/1926
Pedro Pablo Durango	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desde 1925	Desconocido, expediente sin respuesta	22/06/1926- 17/09/1926



Juan B. Gaviria	Desconocido	Pavarandocito	Tasidó	Desconocido	Desde 1922	Desconocido, expediente sin respuesta	22/06/1926-17/09/1926
Juan B. Durango	Desconocido	Dabeiba	Tasidó	Desconocido	Desde 1914	Desconocido, expediente sin respuesta	24/06/1926-17/09/1926
Eleazar Jiménez Andrés Castaño Carlos Castaño	El Horizonte	Dabeiba	Piedras Blancas	Desconocido	Desde 1924	Desconocido, expediente sin respuesta	25/06/1926-17/09/1926
Carlos E. Torres	Desconocido	Pavarandocito	Mutatá	Desconocido	1 año	Desconocido, expediente sin respuesta	26/06/1926-17/09/1926
Tomás María Arroyave Ramón Tabares	Desconocido	Dabeiba	Malpaso	Desconocido	Desde 1916	Desconocido, expediente sin respuesta	28/06/1926-17/09/1926
Juan N. Ruíz	Desconocido	Pavarandocito	Mutatá	Desconocido	Desde 1920	Desconocido, expediente sin respuesta	28/06/1926-24/07/1926
Jenaro Gaviria Julio Gaviria	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desde 1921	Desconocido, expediente sin respuesta	30/06/1926-17/09/1926
Manuel Arango T.	Desconocido	Dabeiba	Crucesitas	Desconocido	Desde 1922	Desconocido, expediente sin respuesta	03/07/1926-17/09/1926
Ramón Dávila	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desde 1920	Desconocido, expediente sin respuesta	03/07/1926-17/09/1926
Pedro María Giraldo	Desconocido	Dabeiba	Tuguridó	Desconocido	Desde 1911	Desconocido, expediente sin respuesta	04/07/1926-18/01/1926
Jesús Sepúlveda Julio Sierra	Desconocido	Dabeiba	Chóvar	Desconocido	Desconocido	Desconocido, expediente sin respuesta	05/07/1926-17/09/1926
Vicente A. Durango	Desconocido	Pavarandocito	Desconocido	Desconocido	Desde 1914	Desconocido, expediente sin respuesta	05/07/1926-17/09/1926
Abraham Rodríguez	Desconocido	Dabeiba	Murrapal	Desconocido	Desconocido	Desconocido, expediente sin respuesta	05/07/1926-17/09/1926

Emilio A. Torres	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	80	Desde 1922	Desconocido, expediente sin respuesta	06/07/1926-17/09/1926
Florentino Maco	Desconocido	Dabeiba	Cerrazón	Desconocido	Desde 1921	Desconocido, expediente sin respuesta	06/07/1926-17/09/1926
Isaac Úsuga	Desconocido	Pavarandocito	Bedó	Desconocido	Desconocido	Desconocido, expediente sin respuesta	06/07/1926-17/09/1926
Roberta Jumí	Desconocido	Dabeiba	Nendó	Desconocido	Desde 1916	Desconocido, expediente sin respuesta	12/07/1926-17/09/1926
Félix A. Sepúlveda Ignacio Sepúlveda	Desconocido	Dabeiba	Quiparadó	Desconocido	Desde 1925	Desconocido, expediente sin respuesta	13/07/1926-17/09/1926
Angelino Estrada	Desconocido	Dabeiba	Tasidó	Desconocido	Desde 1921	Desconocido, expediente sin respuesta	19/07/1926-17/09/1926
Adriano Guisao	Desconocido	Pavarandocito	Mutatá	20	Desde 1919	Desconocido, expediente sin respuesta	19/07/1926-14/09/1926
Leónidas Góez Antonio María Góez	Desconocido	Dabeiba	Tuguridó	Desconocido	Desde 1911	Desconocido, expediente sin respuesta	02/08/1926-17/09/1926
Santiago Sepúlveda	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desde 1912	Desconocido, expediente sin respuesta	02/08/1926-17/09/1926
Juvenal Robles Manuel Rueda Enrique Montoya Emilio Quintero	Desconocido	Dabeiba	Cruces	Desconocido	Desde 1904	Desconocido, expediente sin respuesta	11/08/1926-17/09/1926
<b>Después del Decreto 84 de 1926</b>							
<b>Colono(s)</b>	<b>Nombre del terreno</b>	<b>Municipio</b>	<b>Paraje</b>	<b>Hectáreas</b>	<b>Tiempo de ocupación</b>	<b>Adjudicación</b>	<b>Fechas expediente</b>
Marco A. Jaramillo	Desconocido	Dabeiba	Piedras Blancas	Desconocido	Desde 1920	Desconocido, expediente sin respuesta	29/09/1926-04/01/1926

Vidal Sepúlveda	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desde 1901	Desconocido, expediente sin respuesta	06/10/1926-17/09/1926
Soledad Monroy	Buenos Aires	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desde 1914	Desconocido, expediente sin respuesta	09/10/1926-11/10/1926
Emiliano Ruíz	Desconocido	Pavarandocito	Mutatá	Desconocido	Desde 1921	Desconocido, expediente sin respuesta	11/10/1926-20/10/1926
Familia Ernesto Arbeláez: esposa Carmen Chavarriaga V. de Arbeláez e hijos Carlos, Carlota, Lorenza, Inés, Alfonso, Elena, Carmen y Margarita Arbeláez Chavarriaga	Desconocido	Dabeiba	Piedras Blancas	1000	Desconocido	Desconocido, expediente sin respuesta	16/10/1926-31/08/1934
Juan Bautista Sepúlveda	Desconocido	Dabeiba	Chorrón	100	Desde 1906	Desconocido, expediente sin respuesta	06/11/1926-16/06/1926
Jesús A. Guisao	Desconocido	Dabeiba	Piedras Blancas	Desconocido	Desde 1923	Desconocido, expediente sin respuesta	08/11/1926-10/11/1926
Belisario Torres	Desconocido	Dabeiba	Tamboquemado	300	Desde 1919	Desconocido, expediente sin respuesta	12/11/1926-12/04/1926
Silvestre Castaño	Desconocido	Dabeiba	Remolino	100	Desde 1921	Desconocido, expediente sin respuesta	15/11/1926-04/01/1926
Joaquín Osorio	Desconocido	Dabeiba	Piedras Blancas	200	Desde 1920	Desconocido, expediente sin respuesta	15/11/1926-01/04/1926
Segismundo Sepúlveda	Desconocido	Dabeiba	Quebrada Saladito	150	Desconocido	Desconocido, expediente sin respuesta	15/11/1926-01/03/1926

Nicanor Macías	Desconocido	Dabeiba	Quebrada Honda	200	Desde 1920	Desconocido, expediente sin respuesta	15/11/1926-01/04/1926
José Sepúlveda	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desde 1921	Desconocido, expediente sin respuesta	24/11/1926-01/04/1928
Faustino Borja	Desconocido	Dabeiba	Tasidó	140	Desde 1920	Desconocido, expediente sin respuesta	24/11/1926-01/03/1926
Jesús María Arroyave María Luisa Leal de Arroyave	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desde 1924	Desconocido, expediente sin respuesta	29/11/1926-25/01/1926
Tomás Durango	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	300	Desde 1923	Desconocido, expediente sin respuesta	20/12/1926-04/01/1926
Juan Bautista Sepúlveda	Desconocido	Dabeiba	Quiparadocito	Desconocido	Desde 1924	Desconocido, expediente sin respuesta	10/08/1927-12/09/1927
Alfredo de Jesús Vásquez	Desconocido	Dabeiba	Quiparadocito	Desconocido	Desde 1921	Desconocido, expediente sin respuesta	28/09/1927
Ernesto Cano Jesús Cano	Desconocido	Dabeiba	Amparradó	Desconocido	Desconocido	Desconocido, expediente sin respuesta	04/08/1929-20/08/1929
Eugenio Durango	Desconocido	Dabeiba	Quiparadocito	Desconocido	Desde 1919	Desconocido, expediente sin respuesta	08/08/1929-20/08/1929
Jesús M. Giraldo	Desconocido	Dabeiba	Quiparadó	23	Desde 1921	Desconocido, expediente sin respuesta	10/08/1929-15/08/1929
Pedro Serna Manuel Guzmán	Desconocido	Dabeiba	Choromandó	Desconocido	Desde 1922	Desconocido, expediente sin respuesta	12/08/1929-20/08/1929
Joaquín Emilio Manco Miguel A. Guzmán	Desconocido	Dabeiba	Vallesí	Desconocido	Desconocido	Desconocido, expediente sin respuesta	18/08/1929-05/08/1929

Vidal Domicó	Desconocido	Dabeiba	Quiparadocito	Desconocido	Desde 1919	Desconocido, expediente sin respuesta	18/08/1929-21/08/1929
Arturo Velásquez	Desconocido	Dabeiba	Tasidó	Desconocido	Desde 1926	Desconocido, expediente sin respuesta	19/08/1929-21/08/1929
<b>Tenedores de títulos en razón de los bonos del empréstito interno para la Carretera al Mar</b>							
<b>Colono(s)</b>	<b>Nombre del terreno</b>	<b>Municipio</b>	<b>Paraje</b>	<b>Hectáreas</b>	<b>Tiempo de ocupación</b>	<b>Adjudicación</b>	<b>Fechas expediente</b>
Comunidad de los Hermanos de las Escuelas Cristianas	Desconocido	Dabeiba	Tasidocito	1579	Desconocido	Adjudicado el 14/07/1930	14/07/1930
Javier Arango Ferrer Humberto Arango Restrepo Hernán Jiménez Arango José Ignacio Arango Villa Alberto Arango Botero	Desconocido	Dabeiba	Tasidó	990	Desconocido	Adjudicado el 12/06/1930	12/07/1930
Ana Restrepo Ricardo Wills	Desconocido	Dabeiba	Desconocido	1050	No se había ocupado al momento de la solicitud <sup>4</sup>	Desconocido, expediente sin respuesta	03/09/1930
Peláez Hermanos Sofía Restrepo, viuda de Peláez Sofía Peláez R. Rafael Peláez R. Luis Peláez R.	Desconocido	Dabeiba	Tasidó	1554	Desconocido	Adjudicado el 14/10/1930	14/10/1930
Sociedad Colonizadora de Occidente (Florencio Álvarez M., Bernardo González	Desconocido	Dabeiba	Pegadó	1200	Desconocido	Adjudicado el 02/12/1930	02/12/1930

<sup>4</sup> Esta es una solicitud de nombramiento de agrimensor para levantar un plano de los baldíos obtenidos por medio de los bonos del empréstito interno de la Carretera al Mar.

Villa, Luis Álvarez M., Demetrio Arango, Benjamín Cadavid V., José María Velilla y Alfonso Molina)							
<b>Entre 1931 y 1948</b>							
<b>Colono(s)</b>	<b>Nombre del terreno</b>	<b>Municipio</b>	<b>Paraje</b>	<b>Hectáreas</b>	<b>Tiempo de ocupación</b>	<b>Adjudicación</b>	<b>Fechas expediente</b>
Rafael Ramírez	La Pradera	Pavarandocito	Mutatá	80	Desde 1923	Adjudicado el 22/09/1938	05/09/1938- 22/09/1938
Juan Pablo Úsuga	Desconocido	Pavarandocito	El Gritadero	2	Desde 1935	Desconocido, expediente sin respuesta	22/09/1941
Miguel A. Correa	El Recreo	Pavarandocito	Mutatá	60	Desconocido	No se adjudicó	06/02/1940- 27/01/1940
Abel Úsuga	Desconocido	Pavarandocito	Longaní	10	Desde 1937	No se adjudicó	20/02/1940- 30/07/1940
Roberto Durango	Quebrada Honda	Pavarandocito	Desconocido	50	Desconocido	No se adjudicó	10/05/1940- 30/07/1940
Pedro J. Correa	La Lucha	Pavarandocito	Mutatá	100	Desde 1931	Desconocido	04/10/1942- 27/04/1945
Rafael Manco	El Bosque	Pavarandocito	Mutatá	80	Desde 1940	Desconocido, expediente sin respuesta	27/10/1944- 04/04/1944
Santiago Abreu	Villa Hermosa	Dabeiba	Amparradó	50	Desde 1941	Desconocido, expediente sin respuesta	07/02/1945- 11/05/1945
José Domingo Correa	El Recreo	Pavarandocito	Oquendo	100	Desde 1939	Desconocido, expediente sin respuesta	06/04/1945
Rafael A. Correa	La Ilusión	Pavarandocito	Cacaos	100	Desconocido	Desconocido, expediente sin respuesta	07/04/1945
Mariano González T.	Desconocido	Dabeiba	Tuguridó	200	Desde 1926	Desconocido, expediente sin respuesta	16/04/1945- 26/04/1945
Clímaco Miranda	Desconocido	Pavarandocito	Mutatá	100	Desde 1942	Desconocido, expediente sin respuesta	21/04/1945

Jovita Guisao Jaramillo	Mutatá	Pavarandocito	Mutatá	50	Desde 1944	Desconocido, expediente sin respuesta	24/04/1945-19/05/1945
Gerardo Restrepo	La Soledad	Dabeiba	Quiparádó	100	Desde 1938	Adjudicado el 14/05/1945	14/05/1945
Juan Pablo Montoya Joaquín E. Ruiz	Desconocido	Dabeiba	Quiparádó	250	Desde 1943	Desconocido, expediente sin respuesta	18/05/1945-25/05/1945
Enrique Osorno	La Pradera	Pavarandocito	Longaní	100	Desconocido	No se adjudicó	17/08/1945-25/01/1946
Libardo A. Sánchez	Desconocido	Dabeiba	Taparales	Desconocido	Desde 1942	Desconocido, expediente sin respuesta	02/09/1945
José Jesús Hurtado	Las Mercedes	Dabeiba	Ratón	100	Desde 1916	Adjudicado el 10/12/1946	27/12/1945-10/12/1946
Luis Olarte R.	Marrupal	Dabeiba	Desconocido	100	Desde 1943	Adjudicado el 21/05/1946	01/02/1946-21/05/1946
Elías Londoño	Escocia	Dabeiba	Desconocido	100	Desde 1943	Adjudicado el 13/06/1946	13/06/1946-05/07/1946
Arturo Mejía	Alaska	Dabeiba	Desconocido	70	Desde 1942	Adjudicado el 09/12/1946	22/06/1946-05/12/1946
Raúl Uribe	La Laguna	Dabeiba	Desconocido	60	Desde 1942	Adjudicado el 18/12/1946	09/10/1946-03/12/1945
Roberto Ruíz	Ucrania	Dabeiba	Desconocido	60	Desde 1943	Adjudicado el 10/07/1947	15/10/1946-04/06/1947
Manuel J. Vásquez	El Porvenir	Pavarandocito	Longaní	80	Desde 1939	Desconocido	30/10/1946-14/11/1946
Pedro Luis Zapata	Siberia	Dabeiba	Desconocido	80	Desde 1942	Adjudicado el 12/03/1947	09/12/1946-12/03/1947
María de los Ángeles Aguirre	El Rosal	Dabeiba	Tasidó	100	Desde 1944	Adjudicado el 11/12/1948	10/01/1947-11/12/1948

**Fuente:** elaboración propia a partir de: AHA, Gobernación de Antioquia, Secretaría de Hacienda, t. 5121, carpeta 1. AHA, Gobernación de Antioquia, Secretaría de Hacienda, t. 5121, carpeta 2. AHA, Gobernación de Antioquia, Secretaría de Hacienda, t. 5121, carpeta 3. AHA, Gobernación de Antioquia, Secretaría de Hacienda, t. 5122, carpeta 1. AHA, Gobernación de Antioquia, Secretaría de Hacienda, t. 5122, carpeta 2. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 26 de agosto de 1930, 7229-7230. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 13 de septiembre de 1930, 7355-7356. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 13 de diciembre de 1930, 7956-7957. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 28 de mayo de 1945, 232-233. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 23 de junio de 1947, 242. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 25 de marzo de 1947, 363.





**Tabla 8.** Tierras adjudicadas por Carlos Villegas a indígenas y colonos que habitaban en los antiguos resguardos indígenas en 1916

Esta tabla se realizó a partir de la información que el comisionado Carlos Villegas dejó en el libro *Diligencias de entregas de las tierras del Valle de Murri*, el informe oficial en el que evidenció cómo organizó los títulos de propiedad de la parte sur del antiguo resguardo indígena de Cañasgordas. Esa parte del antiguo resguardo, que se encontraba principalmente alrededor de la olla del río Murri, se dividió en cuatro zonas. En cada una de ellas se hicieron los siguientes procedimientos para organizar los títulos: primero se recibieron y validaron los títulos de los descendientes o subrogatorios de los indígenas a quienes se les entregaron tierras en 1832, cuando se intentó liquidar por primera vez el resguardo. Si el adjudicatario original no tenía descendientes, abandonó el terreno o simplemente nadie reclamó como suya la porción que se le había entregado, su lote quedaba en manos de los municipios. Después se adjudicaron títulos a los colonos que habían estado viviendo dentro del área del antiguo resguardo. Finalmente, se alinderaron algunos lotes que quedaban vacantes y a disposición de los municipios. Se debe anotar que en el informe no se dejó consignado cuántas hectáreas le tocaban a cada persona en la mayoría de adjudicaciones colectivas.

<b>Diligencias y adjudicatarios</b>				
<b>#</b>	<b>Adjudicatario original</b>	<b>Descendientes o subrogatarios</b>	<b>Hectáreas</b>	<b>Zona</b>
<b>1</b>	Diego Jarupia	Antonio María Gutiérrez	826	
		Daniel de los Ríos M.		
		Rubén Gaviria		
		Carlos Góez		
		Rosa Arango		
		Macario Pérez		
		Miguel Ángel María Urrego		
		Nacianceno Gómez		
		Herederos de Cupertina Góez		
		Jesús María David		
		Fernando Suescún		
		Manuel Arango		
		Isaac Aguirre		
<b>2</b>	Isabel Manco	Daniel de los Ríos M.	452	1
		Rubén Gaviria		
		Juan de la Cruz Gaviria H.		
		Juan E. Zapata		
<b>3</b>	Domigo Domicó	Sinforoso Domicó	172	
		Quintiliano Domicó		
		Cantalicio Domicó		
		Adelina Domicó		
		María Jesús Domicó		
		Juan E. Zapata		
		Juan B. Martínez		
		Maximiliano Correa		
<b>4</b>	Esteban Cuñapa	Herederos de Esteban Cuñapa	657	
		Juan E. Zapata		

		Juan B. Martínez	
		Maximiliano Correa	
5	José M. Majoré	Rubén Gaviria H.	326
		Herederos de Aureliana Hurtado de Gaviria	
		Eusebio Pereira	
		Juan Pablo Pereira	
		Víctor M. Pereira	
		Juan B. Martínez	
		Juan E. Zapata	
		Maximiliano Correa	
		6	
Herederos de Sinforoso Gaviria			
Herederos de Acisclo Gaviria			
Herederos de Valeriano Gaviria			
Teodosio Hurtado			
Justiniano Duarte			
Daniel de los Ríos			
Rubén Gaviria			
7	Martín Majoré	Herederos de Martín Majoré	208
8	José María Roque Jumí	Laureano Jumí	269
		Fidelio Jumí	
		Faustina Jumí	
		María Inés Jumí	
		Dolores Jumí	
		Obdulio Jumí	
		Pedro Antonio Jumí	
		Celia Jumí	
		Juan B. Martínez	
		Juan E. Zapata	
		Maximiliano Correa	
		9	
Bautista Londoño			
José María Londoño			
10	Domingo Casamá	Herederos de Domingo Casamá	208
		Juan B. Martínez	
		Juan E. Zapata	
		Maximiliano Correa	
11	Tomasa Durango	Justiniano Zapata	461
		Nacienceno Gómez	
		Carlos Góez	

		Rosa Arango	
		Manuel José Gutiérrez	
		Herederos de Luis Londoño	
		Elena Londoño de Gutiérrez	
		Ulpiano Echeverri	
		Julio Velásquez M.	
<b>12</b>	José Manuel Jarupia	Herederos de José Manuel Jarupia	486
		Juan B. Martínez	
		Juan E. Zapata	
		Maximiliano Correa	
<b>13</b>	Manuela Guisao	Herederos de Wenceslao Pérez	368
		Herederos de Basilio Rueda	
<b>14</b>	José C. Majoré	Francisco Luis Ortíz	306
		Tobías Puerta	
		José María Gutiérrez	
<b>15</b>	Francisca Majoré	Herederos de Francisco Majoré	469
		Carlos Góez	
<b>16</b>	José M. Pernilla	Herederos de Jacindo Hernández	314
		Eudoxia Gómez	
		Emeterio Hurtado	
		Beatriz Hurtado	
<b>17</b>	Francisco M. Pernilla	Herederos de Jacinto Hernández	394
		Próspero Hurtado	
		Emeterio Hurtado	
		Beatriz Hurtado	
<b>18</b>	Carlos Sapia	Herederos de Carlos Sapia	349
<b>19</b>	Jacinto Giraldo	Daniel de los Ríos	386
		Rubén Gaviria	
		Herederos de Indalecio Hurtado	
		Juan de la Cruz Gaviria H.	
<b>20</b>	José Majoré	Herederos de José Majoré	125
<b>21</b>	José M. Majoré	Herederos de José María Majoré	515
		Juan B. Martínez	
		Juan E. Zapata	
		Maximiliano Correa	
<b>22</b>	Pedro Chavarí	Herederos de Pedro Chavarí	330
		Juan B. Martínez	
		Juan E. Zapata	
		Maximiliano Correa	

23	Rosario Jumí	Herederos de Rosario Jumí	289
		Juan B. Martínez	
		Juan E. Zapata	
		Maximiliano Correa	
24	José María Majoré	Herederos de José María Majoré	429
		Juan B. Martínez	
		Juan E. Zapata	
		Maximiliano Correa	
25	Florencio Rueda	Antonio Elejalde	434
		Tobías Puerta	
		Juan D. Pérez	
		Miguel Mesa	
		Manuel José Gutiérrez	
		Elena Londoño de Gutiérrez	
		Herederos de Luis Londoño	
		Ulpiano Echeverri	
		Julio Velásquez M.	
26	Carlos Domicó	Herederos de Carlos Domicó	683
		Juan B. Martínez	
		Juan E. Zapata	
		Maximiliano Correa	
27	Martín Majoré	Herederos de Martín Majoré	362
		Juan E. Zapata	
28	José Jarupia	Municipio de Frontino	
29	José A. Domicó	Herederos de José Antonio Domicó	459
		Juan B. Martínez	
		Juan E. Zapata	
		Maximiliano Correa	
30	Bruno Domicó	Herederos de Bruno Domicó	588
		Juan B. Martínez	
		Juan E. Zapata	
		Maximiliano Correa	
31	Juan C. Cañapa	Herederos de Juan Esteban Cuñapa	475
		Juan B. Martínez	
		Juan E. Zapata	
		Maximiliano Correa	
32	Dionisio Cañapa	Municipio de Frontino	488
33	Francisco Chavarí	Municipio de Frontino	173
34	Cornelio Domicó	Herederos de Cornelio Domicó	364
		Juan B. Martínez	

		Juan E. Zapata	
		Maximiliano Correa	
35	Ventura Nandá	Municipio de Frontino	
36	Victorino Arias	Herederos de Victorino Arias	374
37	Julián Guisao	Herederos de Julián Guisao	296
		Domingo A. Rodríguez	
		Constantino Vásquez	
38	Bárbara Posso	Germán Uribe H.	256
39	Martín Arias	Herederos de Laureano Uribe y Vaviria	356
		Manuel José Gutiérrez	
		Herederos de Rafael Obando	
40	Santos Arias	Antonio María Gutiérrez	289
41	Marcos Majoré	Herederos de Marcos Domicó	173
		Juan B. Martínez	
		Juan E. Zapata	
		Maximiliano Correa	
42	Carlos Domicó	Herederos de Carlos Domicó	300
		Juan B. Martínez	
		Juan E. Zapata	
		Maximiliano Correa	
43		Magín Jarupia	50
		Gabriel Bailarín	
		Lisímaco Jarupia	
		Cupertino Bailarín	
		Cipriano Domicó	
		Isabel Domicó	
44		Herederos de Florencio Rueda	50
45		Agustín Guacerucamá e hijos	50
46		Marco Antonio Bailarín e hijos	50
47		Manuel José Gutiérrez	30
48		Manuel S. Giraldo	56
49		Marco Antonio Villa e hijos	1
50		Agustín Domicó	132
		Fabriciano Domicó	
		Pastora Domicó	
		Margarita Domicó	
		Francisco Domicó	
		Marceliano Domicó	
		Bertoldina Domicó	

	Isabelina Domicó	
	Belisario Domicó	
	Brígido Domicó	
	Ismael Domicó	
	Jesús Antonio Domicó	
	Emilio Domicó	
	Cupertina Domicó	
	Mercedes Domicó	
	Olegario Domicó	
	Delfina Domicó	
	Eladio Domicó	
	Eduvino Domicó	
<b>51</b>	Arcesio Góez	
	Efraím Góez	
	Francisco Góez	
	Balvaneda Góez	
	Rosa Góez	
<b>52</b>	Arcesio Góez	En reclamo
	Efraím Góez	
	Francisco Góez	
	Balvaneda Góez	
	Rosa Góez	
<b>53</b>	Herederos de Carlos Domicó	En reclamo
<b>54</b>	Valeriano Bailarín	150
	Domigo Bailarín	
	Cripina Jumí	
<b>55</b>	Floretino Jarupia	58
	Justo Jumí	
<b>56</b>	Herederos de José María Roque Jumí	
<b>57</b>	Mamerto Lozano e hijos	56
<b>58</b>	Cantalicio Restrepo	56
	Néstor Urrego	
<b>59</b>	Eliseo Moreno	46
<b>60</b>	Para fundación	25
<b>61</b>	Leonardo Bailarín	327
	Francisco Bailarín	
	Claudio Singüí	
	Jesús Singüí	
	Adolfo Guacerucamá	
	Vacante 1	132

		Vacante 2	584	
		Vacante 3	630	
		Vacante 4	535	
		Vacante 5	527	
		Vacante 6	3300	
<b>1</b>	Francisco Antonio Domicó	Herederos de Francisco Antonio Domicó	396	
<b>2</b>	Manuel Siniguí	Abandonado, para el municipio de Urrao	300	
<b>3</b>	Mateo Bailarín	Abandonado, para el municipio de Urrao	332	
<b>4</b>	Gregorio Domicó	Herederos de Petronlia Martínez de Ortiz	375	
<b>5</b>	José Ignacio Domicó	Herederos de José Ignacio Domicó	383	
<b>6</b>	Carlos Domicó	Herederos de Carlos Domicó	418	
<b>7</b>	Pedro Domicó	Herederos de Pedro Domicó	315	
<b>8</b>	Lucas Domicó	Herederos de Lucas Domicó	352	
<b>9</b>	Juan Domicó	Abandonado, para el municipio de Urrao	396	
<b>10</b>	Cruz Bailarín	Descendientes de Tomás Bailarín	396	
<b>11</b>	Tomás Bailarín	Herederos de Valentín Bailarín	381	
<b>12</b>	Valentín Bailarín	Herederos de Cruz Bailarín	357	
<b>13</b>	Joaquín Jumí	Herederos de Joaquín Jumí	535	
<b>14</b>	Atanasio Pernilla	Herederos de Atanasio Perilla Pascacio Gómez Manuel Hurtado	247	
<b>15</b>	Juan A. Majoré	Abandonado, para el municipio de Urrao	210	2
<b>16</b>	Elorencio Guisao	Herederos de Segundo y Gregoria Guisao Josefa Campillo Bárbara Campillo de Ferrer Sinforiana Campillo	361	
<b>17</b>	Isidiro Arias	Herederos de Antonio Guisao	265	
<b>18</b>	Patricia Arias	Herederos de Isidoro Arias	215	
<b>19</b>	Pablo Guisao	Herederos de Remigio y Juana Castaño	449	
<b>20</b>	Sebastián Guisao	Herederos de Pablo Guisao	320	
<b>21</b>	Sebastián Guisao	Felipe Ballesteros Paula Ballesteros Leona Ballesteros Adelina Ballesteros Urbano Alcaraz	296	
<b>22</b>	Patricio Guisao	Herederos de Patricio Guisao	342	
<b>23</b>	María del Pilar Arias	Herederos de María del Pilar Arias	320	
<b>24</b>	Anastasio Durango	Narciso Torres	243	
<b>25</b>	Micaela Arias	Herederos de Micaela Arias	221	

26	Isidora Durango	Manuel Dimas Londoño	221
		Herederos de Isidora Durango	
27	Santos Guisao	Herederos de Santos Guisao	345
28	Martina Durango	Herederos de Martina Durango	236
29	Fernando Zapata		
	Manuel Salvador Zapata		
	Alejandro Zapata		
30	Manuel Bedoya		312
	María Bedoya		
	Carmen Bedoya		
	Catalina Ruiz		
31		Mauricio Ruda	898
31	Juan de Dios Hernández		100
	Ramón Montoya		
	Antonio Serna		
	Apolinar Serna		
	Pablo Jiménez		
	Valerio Garay		
	Efraím Zea		
	Prudencio Flórez e hijos		
	María Eustacia		
	María Benigua Ruda		
	Evaristo Ruda		
	Evarista Ruda		
	Juan Alberto Ruda		
32	Apolinar Serna		100
33	Bernabé Sepúlveda		100
34	Bernabé Montoya		157
35	Ricardo Durango		230
36	Juan A. Sapia		217
	Eloísa Sapia		
	Hersilia Sapia		
	Quintiliano Sapia		
37	Desiderio Sapia		183
	Martiniano Bailarín		
38	Juan José Quejada		124
39	Juan Arcindo Perea		103
	Francisco Perea		
40	Mario Quejada		242
	María de las Nieves Quejada		



41	Cipriano Perea	20
42	José Dolores Perea	21
43	Juan Abelardo Perea	122
44	Victorino Rentería	1038
	Tomás de Aquino Quejada	
	Pablo Palma	
	Silvestre Serna	
	Eduardo Escobar	
	Manuel Z. Quejada	
	Salvador Perea	
	Concepción Santos	
	Ascensión Mena	
	Isidra Perea	
	María Dominga Santos	
	Eduardo Lozano	
	Pompilio Perea	
	Antonio Quejada	
Antonio Perea		
45	María del Carmen Perea	24
46	Para una fundación	1400
47	Manuel María Sapia	112
	Juan de Laca Sapia	
	Agustín Molina	
48	María Lucrecia Molina	154
	Vicente Molina	
	Abel Molina	
	María Virginia Molina	
49	Municipio de Frontino	
50	Arcesio Molina (a. Cherra)	900
	Hermenegilda Sapia	
	Froilán Sapia	
	Pablo Emilio Molina	
	Julio Molina (a. Barralú)	
51	Fernando Salvador	En reclamo
	Manuel Salvador	
	Néstor Zapata	
52	Parroquia de Cañasgordas	En reclamo
53	Francisco Luis Ortiz	En reclamo
	Vacante 1	7700

		Vacante 2	5600	
		Vacante 3	2426	
		Vacante 4	3673	
		Vacante 5	1400	
		Vacante 6	650	
		Vacante 7	850	
		Vacante 8	396	
<b>1</b>	Municipio de Frontino			
<b>2</b>	Gregorio Domicó	Herederos de Gregorio Domicó	400	
<b>3</b>	Waldo Domicó	Herederos de Waldo Domicó	472	
		Juan Bautista Martínez		
		Maximiliano Correa		
		Juan E. Zapata		
<b>4</b>	Pedro Majoré	Herederos de Casimiro Zapata	230	
		Herederos de Pedro Majoré		
<b>5</b>	José María Domicó	Herederos de José María Domicó	477	
<b>6</b>	Raimundo Domicó	Municipio de Frontino	462	
<b>7</b>	Gregorio Majoré	Herederos de Gregorio Majoré	487	
		Juan Bautista Martínez		
		Maximiliano Correa		
		Juan E. Zapata		
<b>8</b>	Higinio Domicó	Herederos de Higinio Domicó	580	
		Juan Bautista Martínez		
		Maximiliano Correa		
<b>9</b>	José Cañapa	Herederos de José Cañapa	361	
		Juan Bautista Martínez		
		Maximiliano Correa		
		Juan E. Zapata		
		Municipio de Frontino		
<b>10</b>	Joaquín Bailarín	Herederos de Joaquín Bailarín	1127	
		Juan Bautista Martínez		
		Jesús María López		
		Marco A. Osorio		
<b>11</b>	Anselma Domicó	Herederos de Anselma Domicó	1225	
		Juan Bautista Martínez		
		Maximiliano Correa		
		Juan E. Zapata		
<b>12</b>	Pedro Sinigüí	Herederos de Pablo Sinigüí	166	
<b>13</b>	Manuel Salvador Casamá	Herederos de Manuel Salvador Casamá	400	
		Juan Bautista Martínez		

		Maximiliano Correa	
		Juan E. Zapata	
14	Lucas Bailarín	Herederos de Lucas Bailarín	422
		Juan Bautista Martínez	
		Maximiliano Correa	
		Juan E. Zapata	
15	Miguel Guacercamá	Agustín Guacercamá	640
		Marcos Guacercamá	
16	Bonifacio Casamá	Herederos de Bonifacio Casamá	900
		Juan Bautista Martínez	
		Maximiliano Correa	
		Juan E. Zapata	
17	José María Domicó	Municipio de Frontino	306
		Juan Bautista Martínez	
		Maximiliano Correa	
		Juan E. Zapata	
18	Marcelo Sinigüí	Herederos de Marcelo Sinigüí	275
19	Andrés Durango	Herederos de Andrés Durang	327
20	Pedro Giraldo	Herederos de Pedro Giraldo	183
		Germán Uribe	
21	Locario Guisao	Herederos de Locario Guisao	240
		Ismael Osorio	
		Federico A. Góez	
		Fernando Suescún	
		Justiniano Zapata	
		David Zapata	
		Aureliano Londoño L.	
		Ezequiel Jiménez	
		Lisandro Uribe U.	
22	Felipe Guisao	Pedro Balo Martínez	310
23	Isidro Guisao	Herederos de Isidro Guisao	198
24	Marcos Guisao	Herederos de Marcos Guisao	332
		Julio C. Gamboa	
25	Isidro Guisao	Herederos de Isidro A. Guisao (a. El Mentiroso)	928
		Marciano Pérez	
		María de las Mercedes Guisao	
26	María Guisao	Herederos de María Guisao	229
		Germán Uribe H.	
27	Juan J. Durango	Herederos de Juan J. Durango	320

28	María Arias	Herederos de Eustacio A. Torres	1419	
		Cipriano Gómez		
		Miguel A. Isaza		
		Jesús María Góez		
		Joaquín Hoyos		
29	Jorge Arias	Herederos de Jorge Arias	480	
30	Fabiana Durango	Herederos de Fabiana Durango	306	
		Juan E. Zapata		
31	Victoria Guisao	Celestino Flórez	342	
		Andrés Flórez		
		Paula Flórez		
		Victoriana Flórez		
		Madilte Flórez		
		Justiniana Flórez		
		Fermín Flórez		
		Jorge Flórez		
		Estanislao Flórez		
Juana María Flórez				
32	Ceberino Guisao	Herederos de Ceberino Guisao	347	
33	Bartola Arias	Herederos de Bartola Arias	210	
		Escuelas del Municipio de Frontino		
34	Emidio Bailarín		600	
	Daniel Bailarín			
	Ismael Majoré			
35	Juan Henrique White		Sin información	
	Herederos de Francisco A. Pineda			
36	Reclamo		En reclamo	
37	Municipio de Frontino			
38	Manuel A. Sapia		77	
39	Reclamo de los herederos de Gregorio Domicó			
	Vacante 1		2764	
	Vacante 2		1506	
	Vacante 3		2890	
	Vacante 4		1370	
1	Pedro Domicó	Herederos de Pedro Domicó	396	4
		Juan B. Martínez		
		Juan E. Zapata		
		Maximiliano Correa		
2	Luis Sinigüí	Herederos de Luis Sinigüí	320	
3	Manuel Majoré	Municipio de Frontino	488	

4	José Antonio Pernilla	Herederos de José Antonio Pernilla	386
5	Victorino Jumí	Herederos de Victoriano Jumí	330
6	Jacinto Domicó	Herederos de Jacinto Domicó	325
7	Nicasio Domicó	Herederos de Nicasio Domicó	414
		Juan B. Martínez	
		Juan E. Zapata	
		Maximiliano Correa	
8	Manuel Majoré	Herederos de Manuel Majoré	396
9	Roso Domicó	Municipio de Frontino	400
10	José Domicó	Antonio María Gutiérrez	333
		Ambrosio Duarte	
		Herederos de Rafael Obando	
		José María Arango	
		Andrés Abelino Jiménez	
11	Salvador Dantravia	Municipio de Frontino	394
12	Miguel Bailarín	Herederos de Miguel Bailarín	402
13	Ambrosio Bailarín	Herederos de Ambrosio Bailarín	400
		Juan B. Martínez	
		Juan E. Zapata	
		Maximiliano Correa	
14	Felipe Bailarín	Herederos de Felipe Bailarín	418
		Juan B. Martínez	
		Juan E. Zapata	
		Maximiliano Correa	
15	Manuel A. Casamá	Municipio de Urrao	431
16	José Domicó	Municipio de Frontino	449
17	Agapito Majoré	Herederos de Agapito Majoré	360
18	Francisco Domicó	Municipio de Frontino	441
19	Manuel J. Cuñapa	Herederos de Manuel J. Cuñapa	340
		Juan B. Martínez	
		Juan E. Zapata	
		Maximiliano Correa	
20	Manuel Domicó	Herederos de Sotero Escobar	633
		Herederos de Pedro C. Ortiz	
21	Santiago Durango	Herederos de Santiago Durango	324
		Rafael Osorio T.	
		Leandro Oquendo	
22	Juan Durango	Jesús Durango	325
		Juan Nepomuceno Durango	

23	Benedicto Giraldo	Herederos de Benedicto Giraldo	350
24	José Guisao	Herederos de José Guisao	198
25	Manuel Guisao	Herederos de Pedro Gaviria	412
		Sotero Escobar Vélez	
26	Pedro Guisao	Herederos de Pedro Guisao	303
		Ismael Osorio	
27	Andrés Arias	Maximiliano Escobar	525
28	Alejo Arias	Herederos de Alejo Arias	209
29	Lorenza Arias	Herederos de Lorenza Arias	237
30	Blas Góez	Herederos de Blas Góez	310
		Garmán Uribe H.	
31	Salustiana Durango	Herederos de Salustiana Durango	400
32	Petrona Manco	Herederos de Petrona Manco	407
33	Anselmo Guisao	Juan N. Restrepo	494
34	Alejandro Durango	Herederos de Alejandro Durango	407
		Pedro Pascacio Gómez	
35	Ramón Tuberquia	Herederos de Ramón Tuberquia	494
36	Epifanio Varela	Herederos de Epifanio Varela	360
37	Josefa Manco	Herederos de Josefa Manco	405
38	Pastor Majoré		342
	Maximiliano Majoré		
39	Ricardo Sapia e hijos		259
	Andrés Domicó		119
	Laureano Jumí		332
	Ramón Jumí		
	Tomás de Aquino Guacernamá		192
	Luciano Cañapa		293
	Bautista Sapia		
40	Juan Francisco Montoya		120
	Pedro A. Restrepo P.		200
	Antonio J. Pineda		156
	Antonio María Gómez		204
	Pascual González		109
	Julio Rodríguez		200
	Emeterio Aguirre		133
	Manuel A. Piedrahita J.		175
	Manuel Londoño		235
	Francisco Osorio		
	Gustavo Góez		132
	Manuel Jovito		260

	Milagros Londoño	
	Severiano Arredondo	400
	José D. David	
	Andrés Suescún	195
	Adolfo Suescún	
	José A. Londoño	185
	Nicolasa Londoño	
	Gregorio Acebedo e hijos	135
	Jesús González	166
	Servando Júncar	
	Ponciano Júncar	584
	Ana Gregoria Júncar	
	Ana Eva Júncar	
	Pablo Palma	40
	Rudesino Santos	20
	Rubén Córdoba	180
	Amador Perea	60
	Teodoro García	40
	Bernabé Quejada	30
	Celestino Escudero	156
41	Pedro A. Londoño Corral	147
	Bautista Londoño Corral	
42	Terrenos de las escuelas de Frontino, Urrao, Cañasgordas, Dabeiba y Abriaquí	10000
43	Reclamo	En reclamo
	Vacante 1	5657
	Vacante 2	9749
	Vacante 3	4344
	Vacante 4	8122
	Vacante 5	1806
	Terrenos de Frontino	23467
	<b>Total</b>	167906

**Fuente:** Diligencias de entregas de las tierras del Valle de Murri

**Tabla 9.** Minas denunciadas dentro de la zona de estudio entre 1926 y 1950

<b>Fecha</b>	<b>Mina</b>	<b>Material</b>	<b>Denunciante(s)</b>	<b>Lugar</b>	<b>Observaciones</b>
04/05/1926	Mirasol	Cobre nativo	Julio C. Gamboa V., 33% Nazir T. Yabur, 33% Julio Vélez U., 33%	Chichiridó, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. No se sabe quiénes eran sus antiguos dueños.
03/03/1926	Palonegro	Cobre nativo	Julio C. Gamboa V., 33% Nazir T. Yabur, 33% Julio Vélez U., 33%	Chichiridó, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. No se sabe quiénes eran sus antiguos dueños.
01/02/1926	Carretera de Urabá	Mina de oro y de platino	Julio C. Gamboa, 50% Nazir T. Yabur, 50%	Juradó, Pavarandocito	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. No se sabe quiénes eran sus antiguos dueños.
Desconocido	La Vida	Desconocido	Antonio M. Gutiérrez Alfredo White U. Julio C. Gamboa V.	Juradó, Pavarandocito	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. No se sabe quiénes eran sus antiguos dueños.
23/05/1926	Chontadural	Oro de aluvión	Eugenio Calderón B., 50% Jesús Abalo, 50%	Chontadural, Pavarandocito	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. No se sabe quiénes eran sus antiguos dueños.
23/09/1926	Potosí	Oro de veta	Tomás M. Peláez	Antadocito, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. Se reporta que sus antiguos dueños eran Félix Betancur, Rafael Osorio y otros.
06/06/1927	La Calandra	Oro de aluvión	Ángel M. Echavarría	Quiparadocito, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. Se reporta que sus antiguos dueños eran Emiliano Úsuga, Vidal H. Pereira, Manuel A. Echavarría y otros.
06/09/1930	La Calandra	Oro de aluvión	Ángel M. Echavarría, 33% Simón de R. Echavarría, 33% Ángel María Echavarría David, 33%	Quiparadocito, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. Se reporta que sus antiguos dueños eran



					María de los Ángeles Aguilar, Vidal H. Pereira, Juan B. Guisao, Manuel A. y Ángel M. Echavarría
17/12/1934	El Palmar	Oro de veta	Manuel A. Velásquez Arturo A. Velásquez	Quiparadocito, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. No se sabe quiénes eran sus antiguos dueños.
02/04/1935	Potosí	Oro de veta	Ángel M. Echavarría Simón de R. Echavarría Ángel María Echavarría David	Quiparadocito, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. Se reporta que sus antiguos dueños eran Tomás M. Arroyave y Delfina Arroyave.
30/04/1935	El Desengaño	Oro de veta	Juan P. Pereira	Quiparadocito, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. No se sabe quiénes eran sus antiguos dueños.
11/09/1935	Continuación Oriental de Cerrazón	Oro y plata de aluvión	Margarita Saldarriaga, 50% Carmen Emilia Saldarriaga, 12.5% Guillermo Saldarriaga, 12.5% Alfonso Saldarriaga, 12.5% Alberto Saldarriaga, 12.5%	Antadocito, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. No se sabe quiénes eran sus antiguos dueños.
03/07/1936	Irma	Oro de aluvión	Luis Álvarez, 33% Gustavo White Uribe, 33% Ernesto White Uribe, 33%	Pegadó, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. Se reporta que sus antiguos dueños eran los herederos de Juan Henrique White, es decir, Enrique, Alfredo, Guillermo, Gustavo y Ernesto White Uribe y Helena de Álvarez y Mercedes de Vieira
25/08/1936	Tajidó	Oro y platino de aluvión	Darío Restrepo B., 33% Federico Isaza M., 33% Enrique Arbeláez, 33%	Tasidó, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento.

					No se sabe quiénes eran sus antiguos dueños.
06 /08/1936	Tajidó N°2	Oro y platino de aluvión	Darío Restrepo B., 33% Federico Isaza M., 33% Enrique Arbeláez, 33%	Tasidó, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. No se sabe quiénes eran sus antiguos dueños.
06 /08/1936	Nee	Oro y platino de aluvión	Darío Restrepo B., 33% Federico Isaza M., 33% Enrique Arbeláez, 33%	Nee, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. No se sabe quiénes eran sus antiguos dueños.
06 /08/1936	Amparadó	Oro y platino de aluvión	Darío Restrepo B., 33% Federico Isaza M., 33% Enrique Arbeláez, 33%	Amparradó, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. No se sabe quiénes eran sus antiguos dueños.
06 /08/1936	Chamurro	Oro y platino de aluvión	Darío Restrepo B., 33% Federico Isaza M., 33% Enrique Arbeláez, 33%	Chimurro, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. No se sabe quiénes eran sus antiguos dueños.
06 /08/1936	Jubileo	Oro y platino de aluvión	Darío Restrepo B., 33% Federico Isaza M., 33% Enrique Arbeláez, 33%	Jubileo, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. No se sabe quiénes eran sus antiguos dueños.
06 /08/1936	Muchimbita	Oro y platino de aluvión	Darío Restrepo B., 33% Federico Isaza M., 33% Enrique Arbeláez, 33%	Muchimbita, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. No se sabe quiénes eran sus antiguos dueños.
06 /08/1936	Muchimba	Oro y platino de aluvión	Darío Restrepo B., 33% Federico Isaza M., 33% Enrique Arbeláez, 33%	Amparradó, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. No se sabe quiénes eran sus antiguos dueños.
22/09/1939	El Silencio	Oro de veta	Arturo Ruiz, 33% Servio Tulio Rodríguez, 33% Francisco Urrego, 33%	Quiparadó, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. No se sabe quiénes eran sus antiguos dueños.
28/02/1940	La Clara	Oro de veta	Arturo Ruiz, 33% Servio Tulio Rodríguez, 33% Francisco Urrego, 33%	Quiparadó, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. Se reporta que sus antiguos dueños eran José María Zapata y Juan Bautista Zapata.

18/05/1940	El Chorrón	Oro de veta	Emiliano A. Urrego, 18.75% Rubén Urrego, 18.75% Félix A. Betancur, 8.3% Francisco Urrego Q., 8.3% Ramón Elejalde, 33.3% Jesús M. Peláez, 4.16% José J. Trujillo B., 4.16% Jesús M. Quirós M., 4.16%	Quiparadocito, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. Se reporta que su último denunciante fue Bernardo Delgado
10/05/1940	La Linda	Oro de veta	Gerardo Caro G.	Sabaletas, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. Se reporta que sus antiguos dueños eran Joaquín M. Rojas y Jorge Guevara.
02/06/1941	La Candelaria	Cobre y otros metales	Roberto Tisnés J. Juan Tisnés	Nudillales, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. Se reporta que su último dueño fue Roberto Tisnés J.
29/11/1941	La Clara	Oro y plata de veta	Arturo Ruiz	Quiparadocito, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. No se sabe quiénes eran sus antiguos dueños.
18/05/1942	El Palmar	Oro y plata de veta	Félix A. Vélez, 14.6% Pedro Vallejo, 14.6% Luis Aníbal Zapata, 14.6% Ester Gamboa de Zapata, 27% Amado Zapata, 14.6% Juan B. Zapata G., 14.6%	Quiparadocito, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. No se sabe quiénes eran sus antiguos dueños.
20/10/1942	El Potosí	Oro de veta	Arturo Velásquez, 50% Delfina Correa de Velásquez, 50%	Quiparadó, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. Se reporta que su último dueño fue José Dolores Velásquez.
20/02/1943	Siberia	Oro de veta	José Ángel Castañeda, 33.3% Arturo Ruiz G., 66.6%	Quiparadocito, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. No se sabe quiénes eran sus antiguos dueños.

10/03/1949	El Recuerdo	Oro de veta	Jorge Jaramillo R., 50% Simón de Rojas Echavarría D., 50%	Quiparadocito, Dabeiba	Mina abandonada y de antiguo descubrimiento. No se sabe quiénes eran sus antiguos dueños.
------------	-------------	-------------	---	------------------------	---

**Fuente:** Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 12 de marzo de 1926, 10039. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 4 de mayo de 1926, 10257. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 24 de septiembre de 1926, 10905. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 28 de enero de 1927, 94. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 15 de julio de septiembre de 1927, 738. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 30 de octubre de 1930, 7669. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 4 de febrero de 1935, 5841-5842. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 22 de mayo de 1935, 6425. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 9 de septiembre de 1935, 7111. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 13 de noviembre de 1935, 7510. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 28 de agosto de 1936, 9240-9243. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 26 de octubre de 1936, 9508. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 3 de noviembre de 1939, 171. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 20 de mayo de 1940, 181. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 3 de junio de 1940, 230. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 5 de junio de 1940, 236. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 3 de octubre de 1941, 11. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 15 de abril de 1942, 45. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 17 de junio de 1942, 262. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 30 de noviembre de 1942, 127. Secretaría de Hacienda, “Denuncios de minas”, *Gaceta Departamental*, 31 de mayo de 1943, 159.