

La fallida colonización de Urabá en el siglo XIX

The Unsuccessful Colonization of Urabá in the Nineteenth Century

Por Luis Fernando Múnera López¹

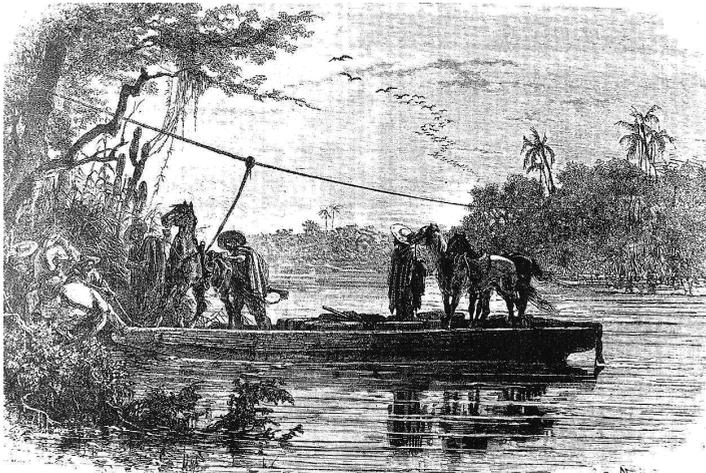
Resumen: en este texto se exponen los esfuerzos conjuntos que se hicieron en el afán de construir para el Estado Soberano de Antioquia una salida al mar por el Urabá durante el siglo XIX; esfuerzos que desafortunadamente y por múltiples razones fueron fallidos. La ruta al mar, a su paso, requería la construcción de caminos y asentamientos, además de la adjudicación de terrenos por parte de la Nación y por ende la fijación de impuestos. Quien más empeño puso en la realización de esta empresa fue el militar Marceliano Vélez, y quien más lamentó su no realización fue el ingeniero don Juan Henrique White, pues era consciente de lo que esto implicaba para la región: el desaprovechamiento de vastos territorios con gran calidad de suelos y la emigración innecesaria de los colonos.

Palabras clave: Estado Soberano de Antioquia, siglo XIX, Urabá, Juan Henrique White, Marceliano Vélez, Occidente de Antioquia.

Abstract: In this text it is presented the joint efforts that were made in order to build to the Antioquia State an outlet to the sea through the Urabá during the Nineteenth Century. Unfortunately, and for many reasons, those efforts were unsuccessful. The route to the sea, in its path, required road and settlements constructions, moreover, it needed the land adjudication by the National Government, and therefore the imposition of taxes. The militar Marceliano Vélez was who most insisted on achieving this goal, and the engineer Mr. Juan Henrique White was who most regretted that this project it was not carried out, because he was aware of the implication of this fact to the region: Wasting vast territories with good-quality soil and the unnecessary migration of settlers.

Keywords: Antioquia State, nineteenth century, Urabá, Juan Henrique White, Marceliano Vélez, Western Antioquia.

1. Ingeniero civil y magíster en Aprovechamiento de Recursos Hidráulicos. Profesor de cursos de Ética y Liderazgo en la Escuela de Ingeniería de Antioquia. Fue director de Planeación, director de Informática y director de Control Interno de EPM. Fue decano de Ingeniería en la Universidad Católica de Oriente y profesor de pregrado y posgrado en la Facultad de Minas y en la Universidad de Medellín. Es autor de *Fidel Cano, su vida, su obra y su tiempo* (Universidad de Antioquia), *Notas de Ética* (Rotary Club de Medellín) y coautor de *Semblanza de Diego Calle Restrepo* (Empresas Públicas de Medellín). Es columnista de opinión en el periódico *El Mundo*, miembro de número de la Academia Antioqueña de Historia.



**Escena decimonónica que muestra
la gesta colonizadora**

Introducción

A lo largo del siglo diecinueve, los antioqueños soñaban con tener comunicación con el mar Caribe en el golfo de Urabá, bien fuese llegando directamente hasta él, o hasta algún punto del río Atrato para continuar por esta vía fluvial.

Los conquistadores españoles entraron y salieron de Antioquia principalmente por la región de Urabá, usando los antiguos caminos indígenas que encontraron en la región. Sin embargo, el movimiento de carga y pasajeros en la época de la Colonia y durante el primer siglo de la República se hizo a través del río Magdalena hasta Cartagena. La provincia de Antioquia embarcaba sus mercancías en los puertos de Nare, San Bartolomé, Puerto Niño y Buenavista del río Magdalena, o en los puertos de Espíritu Santo y Cáceres, sobre el río Cauca.

La ruta del Magdalena tenía buen servicio de buques, pero también tenía dos grandes inconvenientes, si se comparaba con el proyecto de la salida directa por Urabá. En primer lugar, la mayor longitud del recorrido, lo cual aumentaba tiempos, costos y riesgos. Además, la navegación por el gran río se volvió peligrosa e incierta a lo largo del siglo diecinueve, debido a las irrupciones de insurgentes que lo bloqueaban en los frecuentes conflictos bélicos. Por esas razones, la idea de abrir un camino directo hasta el mar Caribe por Urabá cobraba fuerza.

La salida del Estado Soberano de Antioquia al mar Caribe podría obtenerse por una de las cinco rutas siguientes, combinando transporte terrestre y fluvial:

1. El camino que salía de Antioquia pasaba por Urrao y llegaba al río Arquía en su tramo inferior, para salir navegando por él hasta el río Atrato y por este al mar.
2. Un camino desde la ciudad de Antioquia por Frontino hasta el río Atrato, aprovechando el valle del río Murrí, el cual es navegable en varios trayectos.
3. Un camino desde Antioquia, por Dabeiba y Mutatá hasta el Atrato, aprovechando el valle del río Sucio, el cual es navegable en su tramo inferior, a partir del puerto El Manso.

4. Un camino desde Santa Fe de Antioquia hasta el río Guacubá o río de León entre las actuales localidades de Mutatá y Chigorodó. Este río es navegable y desemboca en el golfo de Urabá.

5. Construir un camino hasta el golfo de Urabá, que llegase a Turbo o a Necoclí.

2. Intentos iniciales para el camino al mar Caribe

Desde finales del siglo dieciocho, operó el camino de Urrao al río Atrato, que salía de Antioquia, pasaba por ese poblado, cruzaba el río Penderisco, continuaba al Tambo de Orobugo, seguía al caserío de Ocaydó, junto al río del mismo nombre, para bajar al río Arquía. Desde aquí se tomaban barcazas y champanes para bajar al río Atrato y continuar por barco hacia Urabá.

La construcción de un camino directo que permitiera salir desde Antioquia al mar Caribe se menciona por primera vez en una carta dirigida a la Cámara Provincial de Antioquia el 3 de mayo de 1833, por los señores Juan María Gómez, Matías González y José María Barcenilla². En ella sugieren que la Cámara asigne fondos para explorar la apertura de un camino desde Buriticá y Cañasgordas hasta el río Guacubá o de León, para continuar navegando por él hasta el golfo de Urabá. Los dineros para realizar los trabajos exploratorios provendrían de un gravamen de \$15 que la Cámara impondría a los fondos municipales.

El Congreso de Colombia aprobó varias leyes en apoyo de esta iniciativa.³ La Ley del 3 de mayo de 1843 incluyó el proyecto del camino desde Antioquia hasta el golfo de Urabá o hasta algún puerto navegable sobre el río Atrato y le asignó fondos de la Nación. La Ley 6 de 1844 autorizó al Concejo Municipal de Antioquia para que por el término de diez años invierta el producto de las barcas cautivas que operaban en el Cauca en la exploración de un camino que condujera al Golfo de Urabá. La Ley 8 de junio de 1846 asignó hasta \$60 000 del presupuesto nacional para este camino.

La primera empresa que abrió camino por esta ruta la lideró don Carlos Segismundo de Greiff, quien emprendió en 1846 la construc-

2. Oficio dirigido por Juan María Gómez, Matías González y José María Barcenilla a la Cámara Provincial el 26 de septiembre de 1833. Santa Fe de Antioquia, archivo personal de Carlos Alberto Pérez Martínez.

3. White, Juan Enrique (1).

ción del camino en Frontino, cruzó el río Verde, donde construyó un puente de buenas especificaciones, levantó el caserío de Dabeiba, allí giró al occidente para llegar al río Atrato en Murindó, y continuar por esta vía fluvial al mar. El señor De Greiff terminó el camino, pero tuvo dificultades para mantenerlo operando, pues no consiguió motivar colonos que se asentaran en las tierras vecinas. Además, se vio perjudicado por decisiones del gobierno del presidente Mosquera, y hubo de abandonarlo.⁴

El camino de don Carlos Segismundo de Greiff fue sustituido por otro que seguía el cauce del río Murri, ruta más descansada y corta hasta el río Atrato, que resultaba atractiva además por sus llanuras extensas, ricas en oro.⁵

Unos años más tarde, el 6 de diciembre de 1854, la Nación asignó por Decreto a la Compañía de Mutatá 16 000 hectáreas de terrenos baldíos como auxilio para la construcción de un camino que pasase por Buritica y terminase en los ríos Sucio o León. La idea era que esa tierra fuese entregada a los colonos que se localizaran en la zona. Los empresarios de este proyecto eran don Andrés Londoño Gómez, hombre de mentalidad progresista y muy conocedor del terreno, y don Ramón de Diego. Este camino fue conocido con el nombre de Los Antioqueños, pasaba el río Sucio en el lugar de la cabecera del distrito de Dabeiba, a 385 metros sobre el mar, y trepaba a la cordillera en el sitio La Cerrazón, hasta la altura de 1800 metros, para descender a los llanos de Quiparadó y seguir hasta Mutatá.⁶ La destinación de estos terrenos para ser entregados a los posibles colonos puede considerarse como uno de los primeros intentos de abrir la colonización de las tierras de Urabá. La iniciativa no tuvo acogida entre la población y fue desechada.

Un hito importante para el estímulo de la apertura del camino a Urabá fue la Ley 16 de 1877, que estableció un impuesto sobre la producción de anís, muy importante en el distrito de Giraldo y vecindades, con destinación específica a la apertura de un camino que de la ciudad de Antioquia condujese a un río navegable, pasando por Cañasgordas y Frontino.

4. El Monitor, serie II, N.º 20, 1.º de mayo de 1886, p. 158.

5. White, Juan Enrique (1).

6. Ídem.

3. El camino y el movimiento colonizador de Marceliano Vélez y Juan Enrique White

El jefe civil y militar del Estado Soberano de Antioquia, Marceliano Vélez, fue uno de los hombres que mayor empeño puso en abrir las ricas tierras

de Urabá a la producción agropecuaria y en construir el camino de Antioquia al mar, o camino de Occidente, como se le llamó en la época. En su ánimo de mejorar las comunicaciones de la provincia, se había apersonado de liderar el proyecto de un camino que brindase una salida al mar por Urabá, apoyando así la iniciativa en tal sentido de grupos de ciudadanos y empresarios, principalmente de la ciudad de Antioquia. Esa vía permitiría no solamente conectar la región con el comercio internacional, sino también abrir para la economía nuevas y ricas tierras. Sin duda era un proyecto ambicioso, un camino que podría tener más de 280 kilómetros de longitud, a través de una región cubierta en buena parte por selva.

Para evitar repetir la experiencia negativa de don Carlos de Greiff, quien se vio obligado a abandonar el camino por falta de usuarios, proponía que el gobierno de Antioquia promoviese la conformación de colonias agrícolas a los lados del mismo, de tal manera que las familias que las habiten y cultiven garanticen que se mantenga abierto. Pidió al Gobierno Nacional que asignase los terrenos baldíos y al Departamental, que facilitase a los colonos materiales de construcción, herramientas y animales.

Esta iniciativa representa una intención formal de empezar a colonizar la región de Urabá, no solamente mediante un camino de atravesamiento, sino con el establecimiento de aparceros que habitaran el territorio, abrieran la selva y construyeran fincas productivas.

El Gobierno Nacional respondió favorablemente a esta iniciativa, pues cedió al departamento de Antioquia, mediante la Ley 40 de 1886, 100 000 hectáreas de baldíos localizados entre la cabecera del distrito de Frontino y la orilla oriental del río Atrato, para que fueran entregadas a personas interesadas en establecerse en la zona, con el fin de incentivar la colonización del territorio. Facultó a la Asamblea de Antioquia y al gobernador, en el tiempo en que esta estuviese en receso, para que hicieran las adjudicaciones de

los baldíos a los colonos. También facultó al gobernador para que hiciese las adjudicaciones provisionales de las minas que se encontraran.

La Gobernación se apersonó del asunto y envió una comisión para que recorriera la zona y verificara si efectivamente los terrenos estaban desocupados. Como el resultado fue favorable, el administrador general del Tesoro del departamento de Antioquia denunció formalmente los terrenos como baldíos y, el 12 de julio de 1887, ordenó que se publicara en el periódico oficial y se anunciara mediante edicto en el distrito de Frontino. Estableció como requisitos para quienes recibieran la adjudicación de una parcela que establecieran en ella su casa de habitación, abrieran la selva en al menos el diez por ciento de la extensión asignada, avisaran al departamento sobre su asentamiento y se responsabilizaran de mantener limpio de malezas y derrumbes el tramo del camino que cruzara al frente de su parcela. En la ciudad de Antioquia había gran expectativa por los anuncios del señor Vélez, pues la ciudad y la región venían sufriendo una grave depresión económica. En los periódicos locales se encuentran expresiones de preocupación por la situación que se vivía y de confianza en el gobierno de Marceliano Vélez para impulsar tanto la vía al mar como el puente sobre el Cauca. No faltaban exhortaciones a los líderes naturales de la villa para que aportaran su voz, sus esfuerzos e, incluso, sus recursos personales con ese fin.⁷

En 1886 Marceliano Vélez empezó a tomar medidas que condujeran al desarrollo del Occidente del departamento. Su primera decisión fue trasladar a los municipios la renta departamental del año; en el primer año esta aumentó el 120 %. Ordenó aumentar los recursos para las escuelas y nombró más profesores para que se encargaran de los alumnos.

El gobernador Vélez contrató en junio de 1886 al director de la compañía minera Frontino and Bolivia Gold Mines, Juan Henrique White, para construir el camino de Occidente y dio instrucciones de empezar obras de inmediato. El trazado empezaría en el paso del río Sucio y se extendería hasta Mutatá, para luego seguir hasta El Manso, sobre el río Sucio, o hasta Bujíos, dependiendo de que las condiciones fuesen favorables para la llegada de los vapores

7. El Monitor, Serie II N.º 17, 15 de marzo de 1886, p. 173.

por el río Atrato. Para ese fin asignó un cuerpo de cien zapadores del ejército del Estado Soberano de Antioquia como trabajadores para la ejecución de la obra, bajo el mando del general Francisco Jaramillo Uribe.

El camino propuesto requería solucionar el cruce del río Cauca. El gobernador Vélez acogió en febrero de 1886 la propuesta de un grupo de ciudadanos de Santa Fe de Antioquia de promover la construcción del puente de Occidente sobre el Cauca, les solicitó que se encargaran de promover la conformación de una sociedad que se encargara del proyecto y, además, contrató al ingeniero José María Villa para que realizara el estudio de factibilidad técnica y económica de la obra. Estas gestiones fueron exitosas, de tal manera que en mayo de 1887 se suscribió el contrato para la construcción del puente y las obras iniciaron en diciembre del mismo año.

El trabajo empezó con total entusiasmo de todos los participantes e interesados, vale decir el director, el cuerpo de zapadores, la comunidad de la región y el Gobierno. El ingeniero White destaca que “los habitantes del Distrito están mostrando mucho interés en componer sus vías de comunicación”, pues hacía once años que no se hacían mejoras en ellas.

Los aprovisionamientos también se hacían adecuadamente, gracias a que los campesinos de la zona acudían al campamento a vender sus productos. Una dificultad era conseguir bestias de carga para traer el arroz, la panela, el fríjol y la sal. El señor White se refiere a ello de esta manera:

Para la manutención de los Zapadores se suministra carne de res a precio muy favorable, de doce y medio a quince centavos la libra, carne de marrano barata, dulce a cuatro libras por veinte centavos, fríjol a veinte centavos pucha, arroz a algo menos, se compran arepas a precio módico, y se consiguen plátanos.⁸

Para tener una idea de estos precios, téngase en cuenta que, en la construcción del puente de Occidente, poco más de un año más tarde, el salario diario de los oficiales era del orden de \$1,50 y el de los peones, de 70 centavos.

8. White, Juan Enrique (3).

El sitio de La Cerrazón del río Sucio constituía una barrera importante en el camino. Así se desprende de esta parte del informe del señor Juan Enrique White:

El camino pasa en partes por precipicios por los cuales, a fuerza de gran interés y aprovechamiento de cualquier proyección en la peña, se ha logrado abrir un camino por casi toda La Cerrazón; digo casi toda, porque el trabajo se compone de la manera siguiente: 425 metros en conjunto de peñol que necesitaba pólvora para abrir paso por unos precipicios, y donde la carga arrancada fue a dar al río, 200 metros más abajo del camino; 645 metros de banqueo en un terreno compuesto de 8 un carguero de piedras muy grandes; 345 metros de banqueo en un carguero de piedras menos pesado; (...) 205 metros de un banqueo muy fuerte; 360 metros, donde no hubo que hacer más que limpiar, y el resto del trayecto en falda favorable para banquear; quedan aún unos 80 metros de peñol y 8 cuadras de banqueo duro para salir de la parte de La Cerrazón.

Es de recordar que los españoles no pudieron pasar esta cerrazón sino volteando por encima. Don Carlos Segismundo de Greiff lo consideró impracticable y rompió el camino con preferencia a Murindó.⁹

White se refiere a un hecho curioso y dramático:

En la mitad de La Cerrazón vive o vivía un indio, retirado enteramente de sus semejantes, llamado por los otros indios Cimarrón, y por los libres el Indio Remontado. Su camino se componía, en puntos peligrosos, de bejuco por los cuales lograba escalar los peñoles. Este pobre ermitaño, quien había buscado este punto de miedo a la gente, ha abandonado su choza, y el camino pasa por el centro de su aperturita.

Otro detalle interesante en este informe es la utilización de pólvora en los trabajos:

En La Cerrazón dejaré los mineros ensanchando los pasos estrechos, lo cual había suspendido un poco por la falta de pólvora; pero ya don Juan Enrique [White] me mandó y se ha emprendido la tarea. (...) Ojalá todavía exista en el parque una pólvora negra allí había y tenga a bien ordenar que me la remitan, pues yo la necesito mucho aquí y es con la única que se despedazan algo los corricochos de piedra.

9. Ídem.

Una dificultad para el camino hacia el golfo de Urabá era la necesidad de atravesar el resguardo indígena que cubría buena parte de los distritos de Cañasgordas, Frontino y Dabeiba, para llegar a los terrenos baldíos cedidos por la Nación. Existía también otro resguardo en el valle del río Murrí. La extensión total de los dos era de 210 000 hectáreas.¹⁰ Además de las normas legales que restringían el uso de las 9 tierras de resguardos, la administración de estos estaba en gran desorden, no estaban identificados los indígenas adjudicatarios ni sus lotes respectivos, así como no había registro de algunos lotes que los nativos habían vendido a colonos blancos. En 1887 Marceliano Vélez comisionó al señor Alejandro Restrepo R. para levantar un plano detallado de esos resguardos, identificando los lotes de los indígenas y los que estos hubiesen vendido a terceros, con el fin de legalizarlos. Tras un trabajo de trece meses, logró determinarse la propiedad de unos 1240 predios sobre una extensión de 100 000 hectáreas, favoreciendo especialmente a los indígenas y a algunos colonos a quienes los primeros habían vendido ciertos terrenos. En principio, esta gestión debería facilitar la construcción del camino por la zona y regularizar la propiedad de la tierra, respetando los derechos de los indígenas. Me referiré a este asunto más adelante.

En enero de 1888, un año y medio después de iniciado, el camino ya había avanzado 45 kilómetros y había sido adjudicado el noventa por ciento de los baldíos cedidos por la nación. Además, el Departamento había recibido de don Rafael Bravo un plano del camino y de los lotes adjudicados, realizado con gran cuidado, por medio de la brújula y la cadena.

No obstante, muchos de los adjudicatarios no se habían desplazado a su parcela, por mala información sobre el avance del camino o por falta de fe y de entusiasmo en el proyecto. La gran mayoría de los colonos adjudicatarios de los terrenos a lo largo de la vía estaban incumpliendo sus obligaciones, sin que nadie se las exigiese. Esto se debía, en parte, a la desconfianza que tenían que el gobierno les legalizara los títulos de propiedad oportunamente. Como si lo anterior fuese poco, el gobierno departamental venía incumpliendo en la asignación de las partidas ordenadas por la Ley para el mantenimiento del camino.

El costo de las obras hasta ese punto ascendía aproximadamente a \$47 000, correspondientes a \$25 000 pagados por el departamento y \$22 000 gastados por el Gobierno Nacional en las raciones del

10. White, Juan Enrique (4).

batallón Zapadores.¹¹ En el distrito de Frontino, el camino sí había generado resultados tangibles favorables, pues había estimulado los negocios en explotación de caucho y oro, por un valor cercano a los \$18 000 por año. De esta forma, en el distrito de Frontino, que dos años atrás estaba en clara decadencia, a esa fecha circulaban \$10 000 mensuales adicionales, de tal forma que las rentas generadas superaban en diez veces la inversión hecha en la apertura de la ruta. Para tener la idea del orden de magnitud de estos valores, es bueno tener en cuenta que la construcción del puente de Occidente costó \$136 000, que son equivalentes aproximadamente a \$6 000 000 de hoy.

El camino y el proceso de colonización avanzaban en medio de logros y dificultades. El ingeniero Juan Enrique White le manifiesta al gobierno departamental que el proyecto está en una situación delicada, con riesgo de no llegar a feliz término. Propone que se levante un plano de los lotes adjudicados y realmente ocupados, y que se faculte a los alcaldes de Dabeiba y Pavarandocito para exigirles a los colonos cumplir con las obligaciones que adquirieron, so pena de que el gobernador declare vacantes o insubsistentes las adjudicaciones de quienes no lo hagan. Y que el gobierno del departamento agilice la entrega de los títulos de los adjudicatarios que cumplan. Encarece que esto se haga a la mayor brevedad, inclusive acortando los plazos inicialmente establecidos por el Decreto Nacional que ordenó la entrega de estos predios, so pena de que el camino se vuelva intransitable por falta de sostenimiento.

De manera realista, y sin duda con gran pesadumbre, recomienda que, por lo pronto y mientras no se solucione satisfactoriamente esa situación, no continuar abriendo el camino desde Pavarandocito hacia el golfo de Urabá. Agrega que sería mejor que el Gobierno Nacional se dedicara a incentivar y proteger la navegación por los ríos Atrato y León. A partir de ese momento, la apertura del camino se estanca y tanto el gobierno como los colonos parecen caer en la indiferencia y el marasmo. Así lo expresa el ingeniero White dos años más tarde, en 1890: "Poco se ha hecho desde 1888 para sostener el camino en buen estado".¹² Destaca los hechos siguientes: los fondos destinados al sostenimiento son muy insuficientes, pues solo se cuenta con las exiguas rentas de los distritos de la zona y

11. Ídem.

12. White, Juan Enrique (5).

del peaje del puente sobre el río Sucio, mientras que el Tesoro no volvió a aportar dinero con ese fin. Inexplicablemente, las rentas del impuesto del anís, valoradas en unos \$10 000 en el último bienio, no se estaban utilizando para el camino como estaba claramente mandado, sino que fueron destinadas por el Gobierno de Antioquia a otros fines. Los colonos continúan incumpliendo sus obligaciones de limpieza del tramo de camino que cruza por su propiedad, mientras que el Gobierno también ha desatendido tanto el seguimiento y control de los habitantes ya establecidos en la zona, como la adjudicación de nuevos baldíos a más gentes interesadas.

White destaca que el hecho de que el puente de Occidente no se haya terminado también incide en la baja utilización del camino. Para el momento de esta comunicación, 1890, la obra del puente iba en algo menos de la mitad, faltaban aún cinco años para terminarlo. Espera que el uso del camino aumentará cuando aquél entre en funcionamiento.

Afortunadamente, los reiterados llamados del ingeniero Juan Enrique White cumplen su cometido, pues para principios de 1891 el gobernador Baltasar Botero Uribe ordena la continuación del camino de Occidente. En una comunicación del 12 de marzo, el ingeniero da cuenta de los avances siguientes:¹³

- La renta del anís fue nuevamente asignada a la ejecución de la obra, en una cuantía de \$450 mensuales.
- Se avanzó en la construcción de una variante del camino entre Frontino y Dabeiba, que permitiría reducir a la mitad el tiempo de viaje entre esas dos localidades.
- Se mejoró el tramo del camino entre el puente de Antadó, sobre el río Sucio, y Mutatá, en una longitud de 45 kilómetros, el cual se rozó, se mejoraron drenajes y puentes y se hicieron dos pequeños desvíos.
- El difícil cruce por La Cerrazón del río Sucio se mantuvo operando en buenas condiciones. Se retiraron los derrumbes y se limpió la banca.
- Se repararon las cerchas del puente de Antadó, que estaban seriamente deterioradas, evitando el colapso de la estructura. Sin embargo, advierte, este puente requerirá una reforma total.

13. White, Juan Enrique (6).

- Se avanzó en la construcción de un puente colgante en madera en el sitio de Guaduas, sobre el río Sucio, de veintiséis metros de luz, con la expectativa de terminarlo para el mes siguiente.

No termina aquí la reacción favorable del gobierno de Antioquia. El gobernador Baltasar Botero Uribe suscribió el 11 de marzo de 1891 un nuevo contrato con el ingeniero Juan Henríque White para levantar el plano detallado de las 100 000 hectáreas de tierras baldías que el Gobierno Nacional había entregado a Antioquia en cumplimiento de la Ley 40 de 1886, comprendidas entre la cabecera de Frontino y la orilla derecha del río Atrato, para estimular la colonización de Urabá, plano por el cual White venía abogando insistentemente.¹⁴

Mediante este contrato, White se comprometía a delimitar los linderos de la zona referida, identificando en ella todas las concesiones de minas de aluvión que estaban funcionando a la fecha, con el fin de excluirlas de los baldíos entregados. Incluiría también los linderos de los baldíos entregados a los colonos y los terrenos que estuviesen siendo explotados efectivamente por ellos. Para el cálculo de las 100 000 hectáreas se excluirían tanto las concesiones mineras como los baldíos adjudicados por el departamento de Antioquia con anterioridad. El plazo del contrato se estipuló en doce meses a partir del 1.º de mayo de 1891 y el valor se fijó en \$7500. White se comprometía a entregar al Gobierno dos ejemplares del plano levantado, acompañados de una memoria científica que explicase el procedimiento seguido en el trabajo.

En el resto de ese año se mantuvo la mejoría en las condiciones del camino. Con evidente entusiasmo, en su informe del 2 de noviembre de 1891, White dice que a la fecha el camino está mejor que cuando se abrió cuatro años atrás. Durante ese año, los colonos habían cumplido de una mejor manera su compromiso de mantener limpio el camino en el frente de sus parcelas. Además, el Gobierno hizo mantenimiento en un total de 27 kilómetros.

El ingeniero White hace una bella reseña del avance de la colonización, que nos da una imagen clara del significado de este proceso para la región. Dice así:

14. Repertorio Oficial de Antioquia, archivo de Bernardo González White.

Sólo hay once colonos establecidos con el auxilio del gobierno, pero es consolador ver que esta gente está trabajando con interés, que demuestran ambición de tener buenas fincas y casas, etc., etc.

Aunque hace poco tiempo que están allí, ya hay algunos con bastantes comodidades, especialmente Mamerto Lozano, de Choromandocito, quien se encuentra hoy en capacidad de auxiliar a sus hermanas y cuñados para establecerse con él, como lo está haciendo. Hay en su lote cuatro casitas, y todos los que las habitan parecen contentos.

El colono Eugenio Borja, en Guineales, tiene ya buena casa, y como desde antes tenía aberturas en su lote, cuenta hoy con maíz y plátano para él y su familia y pasto suficiente para diez o doce reses. 14 Severiano Chavarriaga, en Alto Bonito, que sigue a Borja, ha hecho casa nueva, dejando la vieja para hospedaje de los transeúntes. Tiene una manguita, hierba, buen platanar, maíz y caña.

Hipólito Borja está construyendo una casa muy buena, y, si la concluye bien, este colono dará un buen ejemplo de cómo se deben hacer las cosas. Tiene buen platanar y yucal y va a sembrar pará.

Juan de la Cruz Borja está completamente establecido en Amagamiento Grande y quizá ha cumplido lo que exige el Decreto; no ha recibido sino tres mensualidades de los primeros seis meses, y si sigue como ha principiado, será mucho lo que hace con el auxilio de los meses venideros.

Concepción Zapata, establecido en Palmares, tiene buena abertura y pronto cumplirá las obligaciones de los primeros seis meses.

Ventura Álvarez, establecido en Chivuga, principiante, no fue muy afortunado al comenzar, pues le hizo mucho verano al sembrar la hierba de pará y murió mucha.

José Manuel Toro, establecido en Bedó, va muy bien, según cuentan los pasajeros; ya tendrá llenadas las obligaciones primeras, menos la referente a casa, que hará pronto.

Santiago Guisao va bien, ya cogió su roza de maíz y tiene buena casa.

Ignacio Sepúlveda tiene abertura regular, pero la casa de habitación de hoy no satisface.

José María Correa tiene también buenas aberturas en Choromandocito, pero le falta mejorar su casa.

Mucha falta está haciendo un pueblo o caserío abajo de La Cerrazón, y un sacerdote que tomara interés por el progreso material de sus feligreses, además del espiritual.

Con otros diez colonos como los que hoy hay, no tengo miedo del porvenir del camino, pues a la vuelta de dos o tres años se cuadruplica el número con los agregados que vayan resultando.¹⁵

15. White, Juan Enrique (7).

White se refiere también al avance de los trabajos de mensura de los baldíos. En cumplimiento de su contrato, tenía organizadas dos comisiones de agrimensores, con ocho y diez peones respectivamente, que venían recorriendo el territorio desde el mes de mayo. Establecieron el campamento principal en la orilla izquierda del río Sucio, cerca de la desembocadura del río Pavarandó. A la fecha, principios de noviembre de 1891, ya habían completado el levantamiento de los terrenos de la margen derecha del río Sucio y se aprestaban a iniciar el del río Amparadó. White se detiene en detalle en dos aspectos: el primero, la necesidad de que el Gobierno resolviese con flexibilidad el asunto de los resguardos de indios que entorpecían la entrada de nuevos colonos. El segundo, la enorme belleza y el gran potencial que encontraban en los valles del Atrato y sus afluentes para la apertura de zonas agrícolas, zonas comprendidas entre las llanuras aluviales del río, inadecuadas para los cultivos por ser inundables, y las grandes cordilleras del oriente, conformadas por la serranía de Abibe y el alto de Paramillo.

En octubre de 1892, Juan Henrique White terminó el levantamiento del plano de las 100 000 hectáreas de baldíos concedidas por la Nación. Resume así el resultado del trabajo:

Se ha alinderado un globo de 99.999 hectáreas 8.989 metros cuadrados. El globo no tiene forma regular, porque las condiciones expresadas en la Ley no lo permitían y para definir bien las parcelas entregadas a los cultivadores convenían límites fijos. Así se ha delimitado un globo situado entre la cabecera del distrito de Frontino y la orilla oriental del río Atrato hasta los límites del Departamento. Por el Este limita con los resguardos indígenas; por el Sur, con los baldíos; por el Oeste con el departamento del Cauca, y por el Norte con los baldíos de la Nación.¹⁶

Sobre el censo de los colonos que habían cumplido con las condiciones de la Ley para la adjudicación, informa que depuró la lista entregada por la Secretaría de Hacienda y Fomento, porque había nombres repetidos y porque algunos colonos no habían cumplido con las tareas de limpieza exigidas. De esa forma, validó los derechos de 34 colonos, los cuales identifica por sus nombres y sitio de localización.

El gobernador de Antioquia sometió al Gobierno Nacional el levantamiento planimétrico y el censo de los colonos asentados. El ministro

16. Repertorio Oficial de Antioquia, 1892, p. 8657.

de Hacienda, señor Pedro Bravo, respondió, mediante Resolución del 22 de noviembre de 1892, aprobando el informe y dejando en firme la adjudicación de las parcelas a los colonos mencionados.

En 1894, el camino de Occidente estaba construido hasta Pavarandocito, sobre el río Sucio, 25 kilómetros más adelante de Mutatá. La obra había conseguido avanzar unos 100 kilómetros desde Frontino, donde arrancó, y le faltaban ciento cinco más para llegar al caserío de Turbo en el golfo de Urabá.

Desafortunadamente, el proyecto del camino y de la colonización de Urabá que hemos descrito fracasaron completamente poco después. Para su realización se habían conjugado el entusiasmo y el esfuerzo del departamento de Antioquia, de los privados que acompañaron las obras, en particular don Juan Henrique White, y, sobre todo, de los colonos que pusieron sus ahorros y sus esfuerzos en la apertura de las parcelas asignadas, pero resultaron vanos porque estalló la guerra de 1895 y entonces el gobernador de Antioquia, Julián Cock, desvió los recursos que habían sido apropiados para la obra, con el fin de atender el conflicto armado. Para mayor ironía, esto ocurrió justamente el año en que se terminó la construcción del puente de Occidente.

Poco después, el camino se cerró por completo, los tres puentes construidos entre Dabeiba y Pavarandocito se cayeron y los colonos establecidos en los terrenos asignados por la Nación empezaron a abandonarlos paulatinamente, perdiendo sus trabajos, los cuales, según la estimación que hace White, podrían ascender a más de \$50 000 en oro, “sin incluir sus sudores”.¹⁷

4. El resguardo de indígenas de Cañasgordas y Murri

Veamos en detalle la visión de don Juan Henrique White sobre la situación de los resguardos de indígenas de Cañasgordas y Murri. El ingeniero White respetó cabalmente los derechos y la dignidad personal de los nativos que encontró en la zona de Urabá. Sin embargo, en sus escritos destaca que los resguardos existentes en la región constituían un obstáculo grave para el proyecto de la colonización y de la construcción del camino de Occidente, especialmente por el desorden jurídico y administrativo en que habían caído, situación que afectaba tanto los derechos de los mismos indígenas como la viabi-

17. White, Juan Henrique (1).

lidad del proyecto. A continuación, presento la visión del señor White sobre este asunto.¹⁸

Durante la Colonia española y los primeros años de la República, los indígenas fueron protegidos por normas que establecieron resguardos a su favor.

Según manifiesta White, los indígenas del occidente de Antioquia provenían de dos tribus diferentes. Una era la que en 1800 ocuparon los resguardos de Buriticá y Arro (hoy, Giraldo), y la otra, formada por los que habitaron la parroquia de Cañasgordas.

Los primeros constituían las tribus que habitaban la región a la llegada de los conquistadores españoles.

Los segundos formaban la nación Cuna, que nació con la Misión de los padres Jesuitas de Caragamba en el río Bebará, afluente del Atrato, y que en el siglo dieciocho habían huido de allá para aparecer más tarde cerca del resguardo de Buriticá. El gobernador de la Provincia consultó con la Real Audiencia si los devolvía a la Misión, pero como por ese tiempo la Corona había expulsado a los padres Jesuitas del Virreinato, se ordenó que les otorgaran terrenos en esa vecindad para crear un resguardo a su favor. Más adelante se creó allí la parroquia de Cañasgordas, autorizada por el gobernador Lorenzana.

Este resguardo empezó a crecer gracias a sucesivas adiciones de terreno autorizadas por el Gobierno, hasta alcanzar una extensión de 210 000 hectáreas. Sus linderos, que estaban claramente establecidos, fueron respetados y reconocidos en las capitulaciones de baldíos expedidas en 1796 y 1802. En los primeros años de la Independencia este resguardo se adicionó formalmente a la parroquia de Cañasgordas.

En 1832, al inicio de la Nueva Granada, una Ley ordenó que cada resguardo que existiese en la República se subdividiese en doce porciones, a saber: diez partes para los indígenas, una para la escuela parroquial y una para los gastos de la partición. De las diez partes asignadas a los nativos, la Ley ordenaba que a cada jefe de familia se le asignara una propiedad, claramente definida y delimitada. La intención era fortalecer nuevamente los derechos de los indígenas, que venían siendo socavados.

18. White, Juan Enrique (8) y (9).

En Antioquia, estas disposiciones se cumplieron rigurosamente en los resguardos de La Valeria (Caldas), El Chuscal (El Retiro), Sopena y Jardín, pero en los del Occidente, debido a lo extenso del territorio que comprendían, no fue posible hacerlo con todo el rigor.

El resguardo de Murri, tenía 110 000 hectáreas y contaba con 135 familias. El repartidor de tierras de Cañasgordas se dedicó entre 1834 y 1837 a la distribución de ese terreno según lo mandado en la Ley, pero por falta de método en el trabajo, la partición quedó mal hecha. La porción para las escuelas quedó con 60 000 hectáreas, limitadas por la cordillera Occidental y el río Herradura, hasta La Cerrazón del río Sucio, y la correspondiente a los gastos, de 40 000 hectáreas, se ubicó en las hoyas de los ríos Frontino y Verde. Los jefes de las 135 familias no quedaron conformes con las parcelas que les asignaron, que en total apenas ascendían a 10 000 hectáreas y su mayoría no correspondían al lugar donde estaban establecidas las familias. A muchas de ellas, que se consideraban de la parroquia de Cañasgordas, les fueron asignadas parcelas localizadas en la viceparroquia de Frontino. Esto hizo que los indios desconocieran el reparto, se establecieron a su arbitrio y dejaron de reconocer la autoridad civil y religiosa. Al no quedar registrados el sitio y los linderos de cada asentamiento, no fueron expedidos los títulos individuales. Esto impidió seguir la tradición de propiedad de la tierra, al pasar esta a hijos y nietos.

Muchos indígenas empezaron a vender sus parcelas, pero sin poder otorgar a los compradores escrituras de compraventa. Esto no fue obstáculo para que muchos "libres", como llamaban a los blancos, se aprovecharan, compraran parcelas del resguardo y luego conseguían que algunos funcionarios venales les expidieran escrituras falsas. También hubo indígenas que, ante la confusión en la tradición de la propiedad de los lotes, resultaron vendiendo indebidamente las tierras de algún tío que tenía hijos, sus herederos legítimos.

White no se refiere a las otras 100 000 hectáreas que conformaban el resguardo de Cañasgordas, pero podemos imaginar que la situación era similar a la narrada. Es evidente el obstáculo que esos hechos representaban para la colonización de Urabá, cuando el gobernador Marceliano Vélez empezó a promoverla en 1886.

En 1884, la Legislatura del Estado Soberano de Antioquia, expidió la Ley 182 ordenando que se organizara la situación caótica de esos resguardos. Pero ese año estalló una revolución, y la Ley no pudo aplicarse.

El gobernador Marceliano Vélez, conocedor de la gravedad del asunto y, además, de la implicación que tenía sobre la construcción del camino de Occidente que había adjudicado a Juan Henrique White, expidió el Decreto 848 del 3 de mayo de 1887, mediante el cual reglamentó la manera de arreglar definitivamente el problema de los resguardos. Esta medida contó con la aprobación del Gobierno Nacional.

En desarrollo del Decreto, nombró a don Alejandro Restrepo R. como comisionado para resolver el asunto. Su función principal era levantar un plano que contuviera lo siguiente:

- Toda la extensión y demarcación de los terrenos denominados resguardos de indígenas.
- La porción entregada a cada jefe de familia, con la indicación, si fuese posible, del nombre del adjudicatario original de 1837.
- La porción destinada a la renta de las escuelas.
- La porción del resguardo que todavía está libre por no haber sido rematada ni enajenada.

El comisionado, después de un trabajo arduo y concienzudo realizado durante trece meses, logró delimitar las parcelas adjudicadas en 1834 a los indígenas, así como la parte de las dos doceavas asignadas para las escuelas y para los gastos del resguardo. Su trabajo cubrió una extensión total de 100 000 hectáreas, en las zonas vecinas a Frontino y Cañasgordas. De esta manera, reconoció la propiedad y los linderos de unas 1240 parcelas de los indígenas o de los blancos que les habían comprado. No pudo, sin embargo, realizar el trabajo en las 110 000 hectáreas del resguardo en el valle del Murri.

La Asamblea del departamento de Antioquia, mediante la Ordenanza 18 del 25 de julio de 1888, elevó los resultados del trabajo del comisionado Restrepo a la categoría de norma legal y le ordenó al gobernador cumplir lo allí consignado.

También quedaron pendientes los reconocimientos a personas ausentes o desconocidas, tanto indígenas como "libres". Y de los falle-

cidos cuyo juicio mortuorio no había concluido. Además, a la luz de la legislación vigente sobre los resguardos de indígenas, no podía afirmarse que esos reconocimientos estuvieran totalmente ajustados al Derecho. Pero se había logrado un gran avance en la reorganización de esas tierras, al menos para el propósito de facilitar el proceso de la colonización y de la construcción del camino de Occidente.

5. Conclusión sobre el intento colonizador de Urabá en el siglo XIX

El doctor Rafael Uribe Uribe escribió en su informe al Congreso de 1904 una radiografía de lo sucedido con la iniciativa del camino de Occidente y otras obras similares:

El Decreto expedido por el doctor Marceliano Vélez pudo considerarse como el primer paso serio y positivo para llegar a la realización de la obra tantas veces soñada, y sin embargo no fue así. La inestabilidad de los gobernadores, el continuo cambio de rumbo de la acción administrativa, la preferente atención dedicada a la política estéril y otras causas análogas, dieron lugar al abandono de la empresa y a la pérdida casi total de la parte ya construida, en la cual se habían empleado \$100 000 de la moneda de aquel tiempo.¹⁹

Si bien en los años y décadas siguientes la gente y los gobiernos retomaron la idea de abrir el camino hacia el mar, los esfuerzos no fructificaron, principalmente porque tanto la Nación como el departamento apropiaban partidas muy pequeñas, que no permitían construir el camino a buen ritmo y mantener abiertos los tramos ya construidos, antes de que se los tragara la vegetación.

Don Juan Henrique White lamentó siempre que el occidente de Antioquia no contara con una buena vía de comunicación, pues se perdía la posibilidad de una salida más rápida y segura al mar. Además, permanecían sin aprovechar vastos territorios con suelos de buena calidad que permitirían establecer a los colonos antioqueños que continuaban desplazándose a otras regiones del sur de Colombia. Así lo expresa en su escrito a finales de 1914:

Este camino que desde un siglo ha recibido poco apoyo de unos gobernantes y el desprecio de muchos y por esto representa dineros y esfuerzos perdidos, no

19. White, Juan Henrique (1).

fue acometido con la idea de proveer una vía que podía hacer competencia a la de Puerto Berrío y al Centro, sino para abrir a los industriales un territorio de variados climas, el más fértil y el mejor situado en Colombia para el comercio con el exterior; terrenos donde se pueden colocar los brazos antioqueños que emigran por miles a otros departamentos en busca del bienestar y dónde trabajar, que no encuentran en Antioquia; son brazos perdidos para el Departamento. [...] Si faltara territorio dentro del Departamento para colonizar, la emigración sería una necesidad excusable; pero teniendo vastos territorios al Occidente desocupados, es antieconómico, anti político el no facilitar su colonización.²⁰

Y cierra con una frase lapidaria: “A Antioquia está confiado el territorio de más porvenir en la República, codiciado por el extranjero, y su deber es colonizarlo y preservarlo”.²¹

Después de concluido el puente de Occidente y abandonado el camino de Occidente, pasarían otros treinta años antes de que la construcción de la carretera al mar arrancara de manera definitiva, en 1926, la cual daría origen a la colonización definitiva de Urabá, que sería emprendida por gente antioqueña, negros provenientes del Chocó y campesinos oriundos del departamento de Córdoba. Esta es otra historia para ser contada.

20. Ídem.

21. Ídem.

Referencias bibliográficas

El Monitor, periódico oficial de la Diócesis de Antioquia, Antioquia, N.º 1 del 1.º de julio de 1885 a N.º 125 del 15 de mayo de 1892.

Repertorio Oficial, Departamento de Antioquia, Archivo Histórico de Antioquia, Medellín.

White, Juan Enrique (1), "Historia del camino de Frontino a Turbo pasando por Dabeiba y Pavarandocito al golfo de Urabá", Frontino, 20 de diciembre de 1914. Archivo del señor Bernardo González White.

White, Juan Enrique (2), "Informe del Presidente de la Junta auxiliar del Camino de Occidente", Frontino, 19 de septiembre de 1886. Documento tomado de *Memorias de Hacienda*, pp. 224, 1926. Archivo del señor Bernardo González White.

White, Juan Enrique (3), "Informe del Presidente de la Junta auxiliar del Camino de Occidente", Frontino, 1.º de marzo de 1888. *Repertorio Oficial de Antioquia*, p. 1552. Archivo del señor Bernardo González White.

White, Juan Enrique (4), "Informe del Presidente de la Junta auxiliar del Camino de Occidente", Frontino, 12 de mayo de 1888. Documento tomado de Secretaría de Hacienda, 1879 a 1878, p. 186. Archivo del señor Bernardo González White.

White, Juan Enrique (5), "Informe del Presidente de la Junta auxiliar del Camino de Occidente", Frontino, 4 de abril de 1890. *Repertorio Oficial de Antioquia*. Archivo del señor Bernardo González White.

White, Juan Enrique (6), "Informe del Presidente de la Junta auxiliar del Camino de Occidente", Frontino, 12 de marzo de 1891. *Repertorio Oficial de Antioquia*, p. 4698. Archivo del señor Bernardo González White.

White, Juan Enrique (7), "Informe del Presidente de la Junta auxiliar del Camino de Occidente", Frontino, 2 de noviembre de 1891. *Repertorio Oficial de Antioquia*. Archivo del señor Bernardo González White.

White, Juan Enrique (8), "Los resguardos y terrenos del Departamento en Occidente y Urabá". Documento mecanografiado. Frontino, 20 diciembre de 1914. Archivo del señor Bernardo González White.

White, Juan Enrique (9). "Resguardos de indígenas". Medellín, 4 de febrero de 1915. Documento incluido en la Memoria del secretario de Gobierno al gobernador de Antioquia en 1915. Fotocopia. Archivo del señor Bernardo González White.