

# PROGRAMAS VIALES DURANTE LA ERA FEDERAL: ANTIOQUIA Y SU SALIDA AL MAR\*

Wilder Andrés Carrero\*\*

## Resumen

A mediados de siglo XIX, las élites antioqueñas habían logrado identificar no solo los problemas que les implicaba tener conflictos militares con los demás estados, sino que también se habían dado cuenta de la importancia de diseñar una política pública de colonización y explotación del territorio, principalmente en aquellas zonas donde la concentración de riquezas se hacía palpable junto con la posibilidad de abrir nuevas vías que sustituyeran al río Magdalena.

En este afán, los antioqueños proyectaron distintas empresas de colonización y apertura de vías, especialmente hacia el Chocó, buscando el río Atrato para obtener una salida al mar; dicha vía se presentaba como segura y confiable en un siglo de alta conflictividad. De todas maneras, el éxito de estas empresas estuvo determinado por la viabilidad económica y la injerencia de la naciente élite de Medellín, que terminó por gobernar al Estado y ser el motor de las planificaciones viales, así como también construir una imagen del antioqueño emprendedor, característico en el sur del Estado al tiempo que opacó las otras caras antioqueñas como las de la colonización del oriente.

**Palabras claves:** Colonización, vías de comunicación, historia empresarial, Antioquia, Historia regional.

## Abstract

In the middle of nineteenth century, the Antioquia's high elites had managed identify not only the problems meant by having military conflicts with other States, but also had become aware of the importance of designing a public policy of colonization and exploitation of the territory, mainly in areas where the concentration of wealth was becoming palpable along with the ability to open new ways to replace the Magdalena River.

In this eagerness, the Antiochians projected different companies of colonization and opening of roads, especially towards the Chocó, seeing on the Atrato River to get an way out to the sea, this was presented as safe and reliable route in a highly conflictive century. either way, the success of these companies was determined by the economic viability and the meddling of the emerging elite of Medellín, which ended up govern the state and being the engine of the road planifications, as well as build an image of entreprising Antiochian, characteristic in the south of the state overshadowed at the same time the other faces of Antioquia and the colonization of the east.

**Keywords:** Colonization, roads, business history, Antioquia, regional history.

## Los caminos en Antioquia

---

\* Artículo tipo 1: de investigación según clasificación Colciencias.

\*\* Wilder Andrés Carrero Delgado, Historiador y estudiante en trabajo de grado de la Maestría en Sociología de la Universidad del Valle, profesor del programa de Historia de la Universidad del Cauca, correo electrónico [ancade23@unicauca.edu.co](mailto:ancade23@unicauca.edu.co)

Hacia la mitad del siglo XIX, el embrionario Estado latinoamericano estaba en proceso de cambio; el antiguo pacto colonial, donde las estructuras políticas y económicas habían tratado de mantener bajo la sombra del nuevo experimento estatal la tradición española, ahora abrían paso a diversas reformas que afectaban los viejos estamentos sociales<sup>1</sup>. El querer estar en la prensa mundial implicaba un nuevo pacto colonial<sup>2</sup>. Esta condición no hizo excepción de país, América Latina apuntaba ahora hacia dicha integración mundial pero para ello debía adecuarse internamente<sup>3</sup>. “Desde la década de 1840, cuando el país empezó a participar crecientemente en la exportación de productos de agricultura tropical<sup>4</sup>, las elites reconocieron por unanimidad que el

---

<sup>1</sup> Para ver sobre esta transición: Guerra, François-Xavier. El soberano y su reino. Reflexiones sobre la génesis del ciudadano en América Latina, en: Ciudadanía política y formación de las naciones, perspectivas históricas de América Latina, (Hilda Sabato, coordinadora), Colegio de México y Fondo de Cultura, México, 1999; Bushnell, David. Unidad política y conflictos regionales, en: Historia general de América Latina, tomo VI, la construcción de las naciones latinoamericanas, 1820-1870, (directora Josefina Z. Vázquez y codirector del volumen, Manuel Miño Grijalva), Ediciones UNESCO/Editorial Trotta, España, 2003. Pp. 63-84; Rodríguez, Jaime E. La organización política de los Estados, en: Historia general de América Latina, tomo VI, la construcción de las naciones latinoamericanas, 1820-1870, (directora Josefina Z. Vázquez y codirector del volumen, Manuel Miño Grijalva), Ediciones UNESCO/Editorial Trotta, España, 2003. 84-110; Mallón, Florencia. Las sociedades indígenas frente al nuevo orden, en: Historia general de América Latina, tomo VI, la construcción de las naciones latinoamericanas, 1820-1870, (directora Josefina Z. Vázquez y codirector del volumen, Manuel Miño Grijalva), Ediciones UNESCO/Editorial Trotta, España, 2003. Pp. 251-272; Annino, Antonio. Ciudadanía versus gobernabilidad republicana en México, los orígenes de un dilema, en: Ciudadanía política y formación de las naciones, perspectivas históricas de América Latina, (Hilda Sabato, coordinadora), Colegio de México y Fondo de Cultura, México, 1999.

<sup>2</sup> Halpering Donghi plantea que “ese nuevo pacto transformó a Latinoamérica en productora de materias primas para los centros de la nueva economía industrial, a la vez que de artículos de consumo alimentario en las áreas metropolitanas; la hace consumidora de la producción de esas áreas, e insinúa al respecto una transformación, vinculada en parte con la de la estructura productiva metropolitana: no son ya los artículos de consumo perecedero (textiles, seguido de lejos por los de manejo doméstico) los absolutamente dominantes: las inversiones aseguran un flujo variable de bienes de capital, productos de la renovada metalurgia, y también uno más constante de combustibles (el carbón, victorioso con la modernización que hace abandonar las fuentes locales de luz y calor, confirmando luego en su predominio por la expansión de las redes ferroviarias) y de repuestos y otros productos complementarios”; (Halpering, 2000: 216)

<sup>3</sup> De todas formas, el debate abierto por los teóricos de la CEPAL, específicamente en los casos de Brasil y Argentina, permite ver cómo dicha apertura no necesariamente fue provechosa para los países como tal (El Estado) sino más bien para las élites que se insertaron en el control del gobierno y en cuanto al desarrollo económico, si bien es cierto que no se puede negar un crecimiento de las exportaciones, tampoco se puede obviar cómo crecieron igualmente las importaciones, dejando en quiebra o crisis a muchos pequeños empresarios que estaban intentando acomodarse en el nuevo sistema. Se puede observar que en términos generales, la relación entre negocios y desarrollo estuvo manipulada por los empresarios-políticos locales o extranjeros, que en su mayoría se trató de británicos y posteriormente norteamericanos. Para una mayor profundización en el tema ver: Cardoso, Ciro; Pérez Brignoli, Héctor (1979); Cardoso, Fernando Henrique (1978). Respecto a un análisis sobre la Historia Económica y las tendencias analíticas en dos casos específicos, Brasil y Argentina ver: Colin M. Lewis. (1995).

<sup>4</sup> Como caso interesante para analizar es el del cultivo de arroz en México por inmigrantes lombardos y cómo la política pública, producto de prácticas políticas orientadas hacia la organización empresarial en un contexto económico adverso como lo fue el tránsito del Porfiriato a la Revolución, les permitió salir bien librados (Purecos, 2010)

atraso de las vías de comunicación mermaba la competitividad internacional. Desde entonces la prioridad incuestionable fue el desarrollo de vías hacia los puertos marítimos. Política compartida por las empresas extranjeras que buscaron controlar el negocio.” (Safford & Palacios, 2002: 471)

Estas reformas llevaron a que la política nacional y local tuviera que luchar no solo con algunas posiciones políticas heredadas del viejo régimen, sino también con una geografía adversa al progreso material del siglo XIX; aquí las vías de comunicación eran clave, pues permitían la salida del metal (oro) al tiempo que introducían manufacturas extranjeras y bienes de lujo. De todas maneras, el éxito de este programa contribuyó a cristalizar reformas relevantes en la nueva estructuración, pues al tiempo que se comenzaba a discutir las futuras reformas liberales manchesterianas, también se ponía en marcha otro tipo de reformas de orden liberal como la abolición de la esclavitud, la abolición de los resguardos, el voto universal, la apertura comercial o liberalismo económico, entre otros, así como también, un proceso de modernización industrial para el cual, las estructuras mentales e infraestructurales del país no estaban preparadas (Murgueitio, 2011), esto sin contar con el problema de los costos que implicaban ejecutar proyectos viales, si se tiene presente las deudas adquiridas después de la Independencia (Marichal, 2003).

Fue en el afán de las elites regionales y nacionales por dar un giro a la atrasada República orientándola hacia lo que ellos llamaron “progreso”, que se tuvo que plantear diversas estrategias de desembotellamiento (Cadena, 1997) interno y externo del territorio, así como también, buscar la manera de superar la dependencia de la producción minera por medio de la implantación de técnicas nuevas de cultivo y experimento con otros productos. Pero si bien es cierto, dicho plan tenía grandes enemigos ajenos al deseo general de progreso como por ejemplo las guerras civiles que costaban no solo dinero, sino también brazos para la mano de obra, inversión pública y privada, etc., también otros factores como las condiciones geográficas y climáticas impedían constantemente el triunfo de tal interés, esto sin contar con que la estructura administrativa de la Unión descentralizaba los recursos, dejando en gran parte la carga fiscal a cada Provincia (luego de 1863 Estados); este aspecto conllevó a que la construcción de los ferrocarriles tuviese muchas dificultades y que solo hasta finales del siglo se abrieran las principales rutas.

En el caso de Antioquia, a pesar de contar con una economía minera exitosa y una alta probabilidad de mantener sus finanzas en crecimiento, la situación geográfica hacía que dicho sueño se enredara entre los cañones y montañas que le circundaban, además de los pantanos y enfermedades que atacaban al viajero que se atreviera a salir de Medellín, Santafé u otra población de pequeña o mediana importancia. En esta condición, lograr el control de la naturaleza, encontrar productos lo suficientemente generosos con el empresario para que éste siguiera invirtiendo y construir caminos que permitieran la salida hacia el Atlántico fue una de las diversas tareas impuestas a las elites gobernantes. Así, la cuadrícula pobladora de los antioqueños se empezó a consolidar hacia el suroeste con la colonización del Chocó y la frontera con los Caucanos, propietarios de minas de oro y sal, así como también comerciantes de tierras y cerdos; hacia el noroeste el poblamiento del Urabá y el Atrato y por el oriente la colonización hacia el río Magdalena.

Ahora bien, en lo referente a la población antioqueña, como lo describió Francisco Javier Cisneros en sus memorias, se contaba con una población muy densa y en su seno brazos suficientes para dar un gran impulso a todas las industrias. “En 1843 la población era de 159.534, en 1851 alcanzó los 225.081 y en 1870 los 365.974. La población se duplicó en más de 30 años” (Cisneros, 2003, p: 74). Con una geografía adversa y una estructura vial insipiente, Cisneros consideraba al Estado como la región más montañosa de la Unión. En sus descripciones, mostraba cómo “La cordillera Occidental y Central [atravesaban] a Antioquia en la dirección general del Sur a Norte, lo que hace que su territorio sea el más montañoso de la Unión; pero sin levantar sus cumbres hasta el límite de las nieves perpetuas. De los ríos que riegan el Estado solo son navegables, con excepción del Atrato y del Magdalena, el Cauca, el Porce, el Neibí y el San Bartolomé.

Con este mapa general, Antioquia debía solucionar su problema de poblamiento y aunque diversas familias habían empezado a ubicarse en zonas alejadas a Medellín y Rionegro, tanto para el oriente como para el occidente, quedaban, a mitad de siglo XIX, múltiples territorios por ocupar, así como también, incalculables riquezas minerales por explotar.

### **El desierto que circunda a Antioquia**

Si bien es cierto, como dice Vélez Redón, “existían poblaciones como Ceja y Río Negro al Oriente, Sopetrán, San Jerónimo y Santa Fe de Antioquia al Occidente; Santo Domingo y Santa Rosa al Norte, y Medellín y Envigado en el Centro [...] a menudo, entre ellas no había más que bosques y ríos caudalosos, atravesados por caminos arduos y difíciles de transitar durante gran parte del año. Estos factores daban cuenta, pues, de un suelo antioqueño diverso y poco integrado espacialmente” (Vélez, 2002, p:5)<sup>5</sup>.

Entonces, ¿cómo superar estos obstáculos? El desarrollo de obras públicas o de Fomento, como se conocía para el momento, estuvo determinado por la importancia que estas tuvieran para la nación; si se trataba de una obra de tipo regional, entonces eran empresas privadas o capitales públicos de la Provincia, quienes cargaban con el costo de la apertura. Al momento de escribirse la Constitución de Rionegro, la intervención del Estado Central fue reducida a “la jurisdicción sobre los ríos navegables que atraviesan el territorio de más de un Estado o pasan al de una nación limítrofe; el dominio sobre las costas, puertos y bahías, y el arreglo de las vías interoceánicas. Fuera de estos límites señalados a la competencia del Gobierno Federal, solo le permitió tomar

---

<sup>5</sup> De acuerdo con la descripción de varios viajeros extranjeros y algunas de las principales personalidades públicas de Antioquia, para comienzos de la era liberal (1849) la Provincia, se caracterizaba por su poco desarrollo infraestructural y poblacional. Es necesario tener presente que la geografía, como ellos mismos lo plantean, era uno de los enemigos del afán modernizador, pues las altas montañas, los cañones, caudalosos ríos como el Cauca, el Nare, el San Juan y el Porce que impedían la comunicación con las otras provincias y diversos territorios planos pero inundables, hacían casi que imposible la apertura de nuevos terrenos y vías. Igualmente, factores como las guerras civiles, la falta de un producto que movilizara gentes y los constantes problemas con las delimitaciones territoriales hacían de dicha empresa colonizadora e infraestructural un proyecto costoso pero a su vez obligatorio. Sobre estos elementos ver: (Gosselman, 1981; Restrepo, 1942; Orozco, 1897, p: 9).

participación, aunque no exclusiva, en el fomento de la instrucción pública, del servicio de correos, de la civilización de las tribus salvajes, del levantamiento del censo, de la carta corográfica y de la formación de la estadística de la unión” (Camacho, sin año: 86).

Las alternativas de comunicación para los antioqueños giraban básicamente en dos rutas, la primera en búsqueda del río Cauca y el Atrato y la otra, siendo esta la más importante no solo para Antioquia sino para el país, es decir, el Magdalena. De todas maneras, ambos sentidos ponían en cuestión la capacidad industrial y de aventureros para cualquier empresario o colonizador. Si se mira el caso del río Magdalena, la ruta se dirigía por el Nare, pero por estar despoblada y hacerse casi que intransitable en épocas de lluvia se incrementaban los riesgos del transporte, esto sin tener presente que el tránsito de mercancías desde o hacia Antioquia, tenía que pasar en repetidas ocasiones por diversos intermediarios hasta el destinatario final, sometido a la especulación de precios o al orden público, donde las provincias que también cruzaban el río no siempre se presentaban como amigas de Antioquia, por lo que se perdía autonomía para el abastecimiento en momentos de conflictividad.

Hacia el río Cauca, la otra frontera natural y simbólica de los Antioqueños, las cosas no estaban mejor y esto claro está, sin aun nombrar el Atrato o el Andagueda, los cuales aparecían solo si se cruzaba el Cauca y se compensaba dicho cruce con los costos del transporte del oro de una región que entró en crisis después de la abolición de la esclavitud, pues no se volvió a extraer las mismas cantidades del metal y los pocos vecinos-ciudadanos de la zona con capital, abandonaron el territorio por no tener el suficiente presupuesto para mejorar las técnicas mineras (Jiménez, 2001, Pp: 87-114).

El río Cauca era un lugar sumamente lejano para los antioqueños y “era un lugar donde finalizaba lo conocido, la civilización cristiana, y donde comenzaba un espacio desconocido en el que reinaban las tinieblas. Los antioqueños tenían, pues, una percepción singular de este río, lo que permitió que se construyera en un punto de referencia importante, en una frontera natural y cultural que desafiaba la expansión de miles de colonos hacia el sur” (Vélez, 2002: 9); además, el río se acompañaba de la Cordillera Occidental que servía de la misma manera, es decir, como frontera natural pero a su vez, político-administrativa con el Estado Soberano del Cauca.

Aún así, este territorio que al parecer se manifestaba agreste, ofrecía diversos beneficios futuros a los Antioqueños, hecho comprobado por la Comisión Corográfica quienes afirmaban que “los llanos por donde corría el río Cauca dejarían su condición de “desiertos” y “malsanos” cuando se derrumbaran los viejos árboles y se ventilara el espacio, lo que destruiría los miasmas deletéreos producidos por la putrefacción y evaporación de las materias orgánicas. Esta comisión indicaba, adicionalmente que en el área existían “salinas productivas” y territorios “llamados a prosperar la feracidad de sus terrenos y por las minas de oro y hulla que en ellos se encontraban” (Vélez, 2002, p:13)

La construcción de estos caminos, no importando la agreste geografía y clima, determinó el desarrollo del proyecto modernizador de los Antioqueños. Al lado ellos se empezaron a construir las primeras empalizadas que abrieron la selva y secaron los inundados valles, igualmente se abrieron las tiendas para las noches de pernotaje y venta de alimentos. Por esos caminos igualmente se empezaron a movilizar personas de diferentes tipos de vida, desde vagos hasta sacerdotes, militares, políticos y familias colonizadoras.

### **El oriente antioqueño**

Finalizando el siglo XIX, a pesar de los diversos intentos de colonización antioqueña hacia el Oriente del Estado, Cisneros anotaba en sus memorias que “la distancia entre Medellín al Nare [era] más o menos 100 millas, el transporte en las circunstancias más horribles, cuesta a razón de 8 pesos fuertes la carga de 200 libras, es decir que por una tonelada de 200 km., se pagará 80, que equivalen a 0,80 por tonelada y por milla. En la época de lluvias, el peso de una carga sube una frecuencia hasta trece pesos fuertes, a causa del mal estado de los caminos. Se emplean de diez a quince días de Medellín a Nare o viceversa. Para que los efectos sean transportados a lomo de mula, es necesario que no pasen de 200 libras. Cuando un bulto no corresponde con las condiciones se transporta a hombros y en ese caso el cobro es excesivamente mayor; de tal modo que un piano, que pese 16 arrobas (400 libras), paga por conducción 256 y emplea en el camino 20 días” (Cisneros, 2003,p: 72). Las condiciones no solo de poblamiento sino viales se mantenían muy similares al comienzo de la era federal. Sin embargo, hay varios factores que apuntan hacia la explicación de este fenómeno.

Un primer factor clave es el hecho de que la zona, a pesar de tener minería, no contó con las facilidades de movilización que posiblemente hubo hacia el occidente. Seguido de esto, las colonizaciones hacia el occidente estuvieron fomentadas por empresarios de Medellín y éstos a su vez, valorizaban las tierras que les pertenecían en el sur. Igualmente es interesante resaltar que la historiografía antioqueña ha hecho principal énfasis en la colonización del sur, dejando de lado otros procesos claves en la configuración político-administrativa del Departamento. Sin embargo, la colonización del Oriente es de suma importancia, no solo por haber sido el lugar de movilización mercantil hacia el río Magdalena, sino también, porque en la configuración del espacio geográfico, se guardan múltiples sucesos que darían para análisis desde diferentes aristas intelectuales.

En este sentido, ¿qué ocurría hacia el Oriente antes de desarrollar no solo los proyectos viales en el Atrato (aspecto posteriormente abordado) y en el sur? En 1824, se creó la Provincia de Antioquia y ésta a su vez, se dividió administrativamente en 6 cantones. “El del nordeste albergó como capital a la ciudad de Los Remedios, centro minero fundado en 1560, que empezaba a recobrar importancia como productora de oro en Antioquia. En su jurisdicción, los lugares de mayor importancia eran San Martín de Cancán, que contaba con 462 habitantes, San Lorenzo de Yolombó, que contaba con 838 habitantes, San José de la Paz, que contaba con 426 habitantes y San Bartolomé, que contaba con 315 almas” (Lenis, 2009, p: 23-48).

El motor de estas colonizaciones era el oro. Ya desde el siglo XVIII se había empezado una movilización de brazos hacia el Norte y el Oriente de la Provincia, lo que dejaba a la Antioquia del siglo XIX bajo tres lugares centrales de ocupación y múltiples lugares periféricos. "La vieja Antioquia, la cada vez más importante Medellín y la recién erigida Rionegro, concentraban los poderes económicos, políticos y sociales de la Provincia. Más allá de estas zonas, en todas las direcciones, se encontraban territorios con prometedores recursos y, sobre todo, con tierras *incultas*, aptas para su ocupación" (Lenis, 2009, p: 35)

Si se compara el caso del Oriente con el Occidente antioqueño, las diferencias son de grandes proporciones. Hoy, el territorio oriental de Antioquia presenta una imagen distinta al modelo construido por la historiografía de la colonización. Esta zona tiene un desarrollo vial insipiente, una calidad de vida inferior, sus gentes rompen el esquema del antioqueño comerciante del sur, aquí, el imaginario colectivo ha construido un personaje conflictivo, vinculado a diversos actores armados sean estos guerrillas o paramilitares, así como también, delincuentes, entre otros. ¿Qué llevó a que esto ocurriera?, ¿qué motivó a construir un "mundo fronterizo" (Serje, 2005) entre la Antioquia del centro y sur y la Antioquia de la periferia oriental?

Una posible hipótesis sería la que se relaciona con la necesidad que tenía Antioquia de superar la dependencia del río Magdalena, el cual compartía con otras Provincias que a su vez no siempre estuvieron aliadas a ella y aun más en la segunda mitad del conflictivo siglo XIX. Una posible segunda hipótesis radica en la determinación de "periferia" que si bien es cierto, condicionó lugares como el sur, en el Oriente, este factor, más el peso de la primera hipótesis esbozada fue determinante para su configuración territorial. Como lo expresa Lenis Ballesteros (Ballesteros, 2009, p: 36), una condicionante de periferia se puede rastrear en el número de pobladores que tiene la zona, siendo un aproximado de 3.590 personas frente a una población antioqueña de de 104.017 habitantes para 1825, y oleadas de poblamiento, principalmente hacia finales del siglo XIX.

De la mano del poblamiento con antioqueños se sumaron también los ingenieros extranjeros que llegaron con el interés de explotar las minas y fundar poblaciones. Casos como el del sueco Carlos Hauswolff, quien informó sobre las minas en Zaragoza, siendo el primer extranjero en obtener un título minero en Antioquia (junio de 1822), se le pueden agregar otros extranjeros como Carlos Segismundo de Greiff, "quien explotaba en compañía varias minas de veta en Remedios; en los parajes de Juan Criollo, María Teresa y San Nicolás, tenía minas con molinos de pisones que producían varias libras de oro mensualmente" (Ballesteros, 2009: 44). Igualmente la llegada de empresas mineras como la actual Frontino Gold Mines determinaron un interés por parte de los gobiernos locales de controlar los excesos generados por el alcohol y el baile en los días de pago. Así, la zona se empezaba a configurar como un territorio poblado y controlado por las leyes del Estado.

De la mano de estos programas mineros llegaron igualmente las vías y los medios de comunicación, siendo de mayor relevancia el tren planificado por

el ingeniero Cisneros. Y es que la importancia de construir una vía férrea radicaba principalmente en el abaratamiento de los envíos, que si bien es cierto, eran principalmente representados por el oro, pero de todas maneras, el éxito de la competencia con otras regiones o países seguía siendo el costo. Así, en la búsqueda del río Magdalena, “convergió seis de los doce ramales ferroviarios construidos entre 1867 y 1910. Su longitud apenas sobrepasaba los 150 kilómetros en 1903, de los cuales 136 habían sido construidos por el dinámico ingeniero y constructor cubano Francisco Cisneros, entre fines de los años setenta y la guerra de 1885, que lo llevó a renunciar sus proyectos colombianos. De los doce ramales, el más corto, de 27 kilómetros, unía a Barranquilla con los malecones del mar. El más largo, de Bogotá a Girardot, en el río Magdalena, eran un trayecto de 132 kilómetros y fue terminado finalmente en 1909, después de 27 años de trabajos” (Safford & Palacios, 2002, p: 472) Así, la zona Oriental empezó a construirse como territorio inicialmente minero, pero también como una zona que posteriormente fue dejada a un lado por el programa de poblamiento en el sur y el occidente del Estado.

### **Los caminos que se van con el sol**

La necesidad de los comerciantes y líderes de la política antioqueña para sacar su producción e importar bienes manufacturados, principalmente de lujo, sin tener que depender de las provincias del norte con quienes compartían el río Magdalena, llevó a probar suerte hacia el occidente. El Chocó, que ya tenía población paisa desde la Colonia pero que, después de la abolición de la esclavitud había perdido gran parte de su importancia<sup>6</sup>, se convirtió nuevamente en un sitio de interés por sus grandes afluentes y principalmente, porque el control territorial político-administrativo del Urabá le permitía a los antioqueños no depender únicamente del río Magdalena, sino tener una vía alterna hacia el Atlántico. El río Atrato, en efecto, “ofrecía grandes

---

<sup>6</sup>Un ejemplo de esto se puede encontrar en la misiva enviada por los vecinos del Chocó al Estado Central sobre el estado de pobreza en que se encontraba la Provincia después de la abolición de la esclavitud:

Tres incendios casi jenerales han destruido esta ciudad en época no muy lejana. La filantrópica lei de libertad de esclavos, sin embargo de su justicia, dio en tierra con las haciendas i redujo la explotación del oro, único elemento de riqueza del Chocó a una quinta parte del que antes se extraía pues, con pocas excepciones los beneficiados con ella se han entregado a la holgazanería i a una vida inerte, el comercio es aquí miserable, i está limitado a sólo el consumo de unos treinta o cuarenta mil habitantes, la mayor parte con escasísimas necesidades, porque ni aún usan casi vestido. No tenemos agricultura propiamente dicha, lo que hace que la mayor parte de los objetos alimenticios nos vengan de las provincias limítrofes i aun del extranjero. El pauperismo del Chocó es jeneral y alarmante: seis u ocho personas que pasan en la Provincia por capitalistas no alcanzan a tener entre todas un caudal igual al de un rico propiamente dicho de los que hai en las Provincias de Antioquia, Bogotá y otras. La simple inspección de las poblaciones del Chocó i el modo de ser de sus habitantes descubre que encierre en sí no es él lo que era en otros tiempos, cuando el oro se explotaba por quintales con el trabajo de los esclavos. Hoy no hai más que lavaderos miserables, de proletarios que trabajan solos, sin un sistema i sin un orden. No importa pues que el Chocó encierre en sí inmensas riquezas, si ellas no pueden explotarse, si no hay brazos no capitales con que arrancarlas del seno de la tierra.

A.G.N. (Bogotá) Gobernaciones varias, Tomo 205, folio 081r. Quibdó, julio 24 de 1854.



“facilidades”, como “un cauce fijo i constante”, y estaba exento “de esas corrientes que tantos inconvenientes presentaba el río Magdalena”. Por esta razón, se afirmaba que los buques que navegaban por las aguas del Atrato nada sufrirían por esta causa” (Vélez, 2002, p: 30).

Como lo expone Vélez Rendón, “Se concibieron, además del camino del Nus, el camino nacional a Urabá, el camino al norte del Cauca por la montaña de Caramanta, y otros que llegarían directamente al río Atrato por Quibdó, por el río Bebaramá y por el río Andaguada. Se trataba, según las palabras del gobernador José María Facio Lince, de que los antioqueños situaran “una de sus plantas en las márgenes del rudo Magdalena” y la otra en las orillas del “Atrato majestuoso”. Afirmaba Facio Lince que “dominados estos dos puntos”, las escarpadas cordilleras y las distancias que alejaban a los antioqueños de los mares dejaban de ser obstáculos serios para sus propósitos expansionistas” (Vélez, 2002, p: 22).

Ese interés inmediato se ve marcado por la manera como se hicieron dadas que ensalzaban al territorio, la facilidad con que se podía cruzar diversos ríos y montañas de menor tamaño y hasta las estrategias que se podían utilizar para enfrentar la presencia de Indios que habitaban en el territorio. Un ejemplo de esto se encuentra en las “*noticias sobre el camino del noreste*” publicadas en el periódico *La Estrella de Occidente* en 1849, donde inicialmente se hace una descripción de los ríos, sus nombres y las pequeñas montañas que los bordean, así como también del Camino Nacional que cruzarían varias veces, si se llevase a cabo y de manera exitosa, la construcción de las nuevas rutas.

Decían que desde “cualquier punto de este país, las comunicaciones con el Atrato son admirablemente favorecidas por la naturaleza, que aún las tierras altas solo necesitan de caminos muy cortos por tierra para sus relaciones intermedias con los puertos. No queda pues excluida ninguna especulación industrial por obstáculos en el tránsito” (A.G.A , 11 de marzo de 1849, pp. 2-4), en este sentido, faltaría sólo determinar los puntos más propios para los primeros establecimientos y los ramos de explotación, que cada camino construido, por sí particularmente favorece.

Esta necesidad principalmente comercial se vio además justificada en una obligación moral con las gentes del territorio que, por falta de presencia estatal y una vigilancia a sus comportamientos cotidianos, se habían desviado de la vida religiosa adoptando prácticas inmorales. Según las autoridades antioqueñas, la población católica y por lo tanto “civilizada” llegaba hasta el Rioverde, límite con la Parroquia de Cañasgordas que concentraba una población mestiza que servía a su vez de frontera cultural con una “población de indios puros, sin la menor índole i capacidad instintiva, [que] no la hiciera infinitamente superior a sus vecinos, cuya cristiandad parece haberse evaporado con el agua del mismo bautismo, i cuya brutalidad que vivos claman por una corrección pronta por medio de buenos preceptos y mejores ejemplos”( A.G.A. 11 de marzo de 1849, p:3).

Teniendo de presente esto, el enganche para el proyecto vial se iniciaba en la población de Dabeiba, punto que dominaba todas las salidas que en el futuro se pudieran establecer sobre los ríos Uramá, Riosucio, Sinú, León, Atrato y parte del Murri. El territorio se prestaba a la población y al tránsito vial pues

Una temperatura sumamente agradable, una extensión de tierra sumamente fertilísimas, i una notable población de indios en sus contornos hacen este punto muy importante como primer escalon de la emigracion del interior, como ausiliar del transito en el nuevo camino nacional i cuantos otros en lo sucesivo se puedan dirigir a los países de la costa; es igualmente i por las razones espuestas<sup>7</sup>el más propicio como centro de las misiones que se dedicaran a la reduccion y catequización de los Indios diseminados por toda su circunferencia desde el Atrato hasta el Urabá Sinú i San Jorge. Maíz, plátano, cafia, yuca i arracacha se cosechan ya con abundancia en Dabeiba i sus contornos i las mui cercanas vegas de Riosucio son mui adaptables para el cultivo de cacao y arroz: varias fuentes saladas i escelentes pastos completan las ventajas de esta parte como primera población cuya importancia como apoyo a la colonización i la final civilización de los Indios se percibe bastante bien para necesitar de mas esplicaciones”( A.G.A. 11 de marzo de 1849, p:3).

El exitoso camino también ofrecía las posibilidades de dedicarse a la cría de cerdos y ganado, así como también a la extracción de oro de las vetas cercanas, las cuales al parecer y según la descripción hecha en el periódico, ofrecían garantías apreciables. Además de estas posibilidades, el hecho de ser una región bañada por ríos como el Amparradó, Pavarandó, Chever, Pavarandogrande, Pavarandosito, Tasidó, Mutatá, entre otros, es de suma riqueza en pescado, son navegables en canoa, tienen algunos depósitos cercanos de cobre y todos desaguan en el Riosucio, lo que se prestaba para la fundación de diversas poblaciones con un futuro prometedor. Por su temperatura que variaba entre los 24 y 26°, se era propicio el cultivo de tabaco y otras explotaciones que hemos descrito para el consumo interior y exterior, dadas los valles extensos que se formaban.

Siguiendo el camino hacia la población actual de Murindó, las posibilidades de mantener con éxito la población se veían en los extensos pastizales propicios para el ganado y también la extracción de oro, maderas para las construcciones y resinas de muchas clases y aplicaciones en las vegas de los ríos. La navegabilidad de múltiples ríos como el Napipi, Arquía de Tosena, entre otros, permitían una comunicación final con el Atrato y el océano, lo que facilitaba el interés comercial antioqueño, además que la construcción de otros caminos para poblaciones cercanas al Camino Nacional, facilitaría el acceso de dichos pobladores al proyecto empresarial.

---

<sup>7</sup> La de los indios indómitos y la población mestiza.

Además de los factores expuestos, el buen desarrollo de las propuestas viales que iban hacia el Chocó incluían inevitablemente a los caucanos, quienes a final de cuentas habían tenido el control político y administrativo, dependiendo de la organización jurídica del país, en la zona. Es por tal razón que los antioqueños necesitaban el apoyo de los caucanos para el éxito en este camino del noroeste, al respecto decían que...

La combinación de estos proyectos con otros de análoga concepción por la parte alta del Chocó i la provincia del Cauca, abriendo los caminos hacia el sur i perfeccionando la comunicación con el Atrato i el San Juan, se habrá formado la base de un gran progreso industrial, de cuyos beneficios primarios gozará la provincia del Chocó i su importante minería. Pero esto no se puede convertir sin la activa intervención de las provincias limítrofes, pues conocido es, que el Chocó solo puede suministrar la "materia" para explotar pero ninguno de estos "agentes, brazos i capitales" indispensables para el efecto (A.G.A. 11 de marzo de 1849, p:4).

Y es que durante el gobierno de José Hilario López, se mantuvo la esperanza de triunfo por parte del artesanado y los nuevos empresarios, respecto a lograr por fin la paz bajo el paraguas del "*progreso para todos*" que tenía el gobierno. En este sentido, la alianza con otras provincias, así como también la posibilidad de atraer población extranjera al territorio se convirtió en uno de los soportes para la inversión en las vías hacia el occidente. Consideraron los promotores de este proyecto que, aprovechando la diáspora europea hacia Norteamérica, podría entonces orientarse hacia el territorio nacional parte de dicha migración. Aunque no se contaba con la publicidad generada por la colonización del Oeste, quizá sí se lograba haciendo de nuestro territorio una gran nación pacífica, laboriosa, con Instituciones sólidas y una libertad de pensamiento y culto. Considerando el éxito de dicha migración, se pensaba introducir población antillana quienes estaban preparados para el clima y posteriormente dar la mano con los Colonos del interior del país para de esta manera, formar un bloque colonización industrial y con buenas virtudes y valores.

Después de establecida la colonia en las tierras de Dabeiba, se tenía que construir una segunda población que albergaría a los nuevos colonos; recuérdese entonces la importancia no solo vial del territorio sino también el interés en explotar las riquezas mineras y en maderas que había alrededor de estos territorios, donde mineros y exploradores extranjeros ya habían hecho sus primeras investigaciones. Un ejemplo de estos fue C.S. De Greiff (Carlos Segismundo Von Greiff ) quien llegó al país en 1826 contratado por una empresa inglesa que al poco tiempo quebró. Aun así, de Greiff se quedó en Antioquia y formó sociedad con otros técnicos y empresarios dedicándose a la minería aurífera en la región, para publicar en 1857 el Mapa de Antioquia.

Este ingeniero de importancia no solo técnica sino política, sería el encargado de fomentar y orientar el proceso de poblamiento, pues sus conocimientos sobre la región permitían organizar la llegada de los colonos. Al

respecto de Greiff consideraba que la llegada de los colonos debía hacerse de manera grupal y no precisamente como una dispersión de colonos en tierras baldías, argumentaba que

la migración del interior debe concentrarse por ahora sobre el camino nacional i no extenderse mas alla de cruces sobre el rio Murindó, mi sola intención ha sido precaver una demasidamente estendida diseminación de pobladores que nunca pueden que nunca pueden ser en suficiente numero comparativamente a todo el espacio de poblar, i siendo pocos, deben reunirse en las partes donde las tierras altas se confunden con las llanuras, en donde encuentran un campo de especulación mas variado y mas análogo a las costumbres nacionales. Si la emigración de Antioquia fuera aumentada por otra de las populosas e industrias Provincias de Tunja i del Socorro, pudieran de una vez tomar mayor estension la colonización interior, pero entre tanto su principal objeto debe ser la conservación del camino nacional al punto de Murindó, o sea, a las comunicaciones entre lo interior i la costa entre la población nacional y la colonización extranjera (A.G.A febrero 23 de 1849, p. 4)

Seguidamente el señor de Greiff, le recomendaba al gobierno que apoyara con sus leyes a los colonos y a los empresarios donando tierras, “quienes cooperarían a la pronta formación de tres poblaciones que servirían de tránsito en Dabéiba, Julio i Cruces de Murindó y dos en Mucerdó y Turbo como bases de la primera colonización estrajera” (A.G.A febrero 23 de 1849, p. 4). El éxito de estas poblaciones garantizarían que fueran pobladas prontamente por una gran cantidad de colonos y a su vez, harían que la riqueza se incrementara en el lugar.

### **“Un camino de hierro al través del pequeñísimo istmo”: la comunicación interoceánica**

En febrero de 1851, nuevamente se tocó el tema del desembotellamiento antioqueño, pero si la propuesta del señor Von Greiff había sido innovadora, esta era más avezada pues se proponía orientar la comunicación interoceánica que se estaba empezando a realizar por Panamá, el río San Juan y el Lago de Nicaragua, hacia el Chocó. A manera de editorial en el Diario La Estrella de Occidente, con la pomposidad característica de cualquier inversionista, se empezó a publicitar varias zonas del norte chocono para que fueran pobladas por poseer ríos navegables que facilitarían el paso hacia el Pacífico desde el Golfo de Urabá.

El debate sobre dicho canal había originado diversas propuestas y era claro que quien poseía el canal, tendría en sus manos una gran ventaja para consolidar su poderío regional. Este aspecto era de suma importancia para los Antioqueños y por ello argumentaban que

El hermoso Atrato comienza a figurar como un río de cuarto orden, desde la ciudad de Quibdó (antigua capital

de la provincia), en donde tiene lugar su confluencia con el Quito, i tiene desde este punto hasta sus bocas como ciento treinta leguas de extensión: es en su curso, remanso, de una corriente apacible i serena, i presenta una facilidad para la navegación de grandes canoas, i de botes mayores que van desde esta bahía hasta la ciudad de Quibdó, llevando mercancías y frutos para el consumo de la población, i para conducir parte de lo primero a las provincias de Buenaventura i Cauca, como ha sucedido en estos últimos tiempos, en que ha medida que el istmo de Panamá ha aumentado el flete de las cargas, ha disminuido para los comerciantes del sur que viajan a Jamaica, la utilidad de sus efectos (A.G.A. 25 de febrero de 1851, f. 1-2)

La aparición de Panamá en la escena comercial contribuía a que los costos se elevaran para las Provincias que comerciaban con el norte y dependían del paso por dicho istmo, Antioquia ya sabía de antemano qué implicaba tener que cruzar otras provincias para importar o exportar productos y por ello el consolidar un proyecto de tal magnitud por territorios de su jurisdicción mejoraría los ingresos de los comerciantes paisas. En este sentido y argumentando la propuesta, las desembocaduras de diversos ríos hacia el Atrato, y que convierten el territorio noroccidental chocono en una especie de lagunas que terminan juntándose con el golfo de Urabá, justificaron teóricamente la facilidad con que se podría navegar con vapores; de la mano de este proyecto también estarían las empresas de colonización dispuestas a poblar ordenadamente y fundar asentamientos exitosos. Orientados hacia tal proyecto, consideraban los antioqueños que

un camino de hierro al través del pequeñísimo istmo que separa al mar del sur de las aguas del Napipí, realizaría la grande obra que ajita en esta época todos los cerebros, i convertiría en realidad positiva lo que hasta hoy es un problema por mas que se esfuerce. Entonces las provincias de Antioquia lanzaría parte de su población a las orillas del Atrato que nada tienen de deletéreas<sup>8</sup>, las cultivarían, secarían los preciosos terrenos que hoy se inundan i podría con el transcurso de los tiempos venir a ser grande i poderosa. [Igualmente] la provincia de Cartajena, algo poblada tendría una ocupación constante i lucrativa para sus vecinos empujados por la afluencia de concurrentes i por la demanda de víveres que tomaría incremento, i su ciudad de igual denominación, tal vez se levantaría del estado de postración en que se halla en nuestros días. [En el caso de la Provincia del Cauca y Buenaventura] La construcción de un ferrocarril en el punto indicado, traería como una consecuencia precisa y forzosa la

---

<sup>8</sup> Hacia la montaña de Caramanta, lugar donde el éxito vial y colonizador es palpable por la fundación de pueblos que hasta hoy se mantienen, inicialmente fue difícil colonizar por la condición de los suelos. La queja constante fue el hecho de que el sitio tenía muchos espacios enfermizos por las aguas deletéreas.

creación de varios vapores, que daría irremediablemente ocupación a un numero crecido de individuos, desterrando la holgazanería e incuria de los moradores, convirtiéndolos en actividad i jenio; i llevaría el movimiento i la vida a esas soledades abandonadas por ahora a las fieras (A.G.A. 25 de febrero de 1851, f.3)

Dos meses después de la publicación de este anuncio, se retomó con mayor entusiasmo construir el canal por el Atrato hacia Cupica, poniendo en conocimiento público el interés de empresarios británicos en conocer sobre el sitio y llevar a cabo el proyecto. Aunque no era desconocida la ruta del Atrato para ingresar al país, si era claro que durante la Colonia, las autoridades españolas habían desviado constantemente la atención de dicho lugar hacia el río Magdalena, territorio controlado militar y administrativamente, pues “durante la estación de las lluvias, el gran río Atrato, que se dirige de Sur a Norte y desemboca en el Atlántico y el río San Juan de Chirambira que nace cerca de las cabeceras del Atrato, i sigue una dirección enteramente opuesta desembocando en el Pacífico, se juntaba unas veces al año en un desfiladero o cañada, i de esta manera se formaba un canal navegable y fácil para la comunicación comercial de océano a océano, particularmente para el tráfico de cacao, pero sin duda para transportar el oro”( A.G.A. 27 de abril de 1851, f.1), razón por la cual Felipe II prohibió el transporte por la zona castigando con pena de muerte a quien lo hiciera.

De todas maneras, los británicos ya habían iniciado un proceso de reconocimiento desde antes de fundada la república, entre quienes se encontraban el teniente Wood quien consideró que la mayor distancia entre los extremos de esta comunicación natural podía verse en un mapa “*tomando por término en el Atlántico, la latitud 8°, 12´ N., y por término en el Pacífico 4°, 15´ N.*”, así como también, hacia 1809, Mr Pitt publicó en la Edimburgo Review todo lo relacionado con la prohibición dada por España y las descripciones que hizo Alcedo, encargado de verificar el territorio ( A.G.A. 27 de abril de 1851, f.1). Hacia 1825 el capitán Charles Stuart Cochrane, exploró la quebrada de Raspadura a la que se hace mención como canal natural y dio algunos pasos para formar una compañía aunque con poco éxito dado que no se lograron reunir los fondos, pues “el costo de practicar un corte de 70 pies de profundidad en una distancia de 400 yardas, además de limpiar los ríos dos en una distancia de tres millas, fue calculado en 120.000 libras esterlinas”( A.G.A. 27 de abril de 1851, f.1), lo que elevaba el presupuesto y así también el riesgo de pérdida.

Igualmente era ya conocido para las autoridades antioqueñas y los geógrafos nacionales e internacionales que la comunicación entre los dos mares no era tan difícil como se creía. Humboldt, durante sus exploraciones del territorio nacional expresó que esta zona no tenía las altas cordilleras y “es bien sabido que la cordillera al atravesar la N.(Nueva) Granada se divide en tres ramos y la cadena occidental cuando se acerca a Cupica se pierde enteramente, formando de esta manera una comunicación natural por medio de la cual las aguas del Pacífico pueden llevarse a las del Atlántico” ( A.G.A. 27 de abril de 1851, f.1).

Retomando entonces los viajes de Humboldt, de los exploradores ingleses y en especial, de los aportes cartográficos dados por el Teniente Wood se promovió la creación de un fondo de 10.000 libras que financiaría una comisión científico-exploratoria que corroboraría la importancia del sitio. En forma de Proyecto de Resolución, de la comisión creada se esperaba poder

Costear la exploración preliminar que debe practicarse en la ruta en cuestión. 2) Enviar comisionados a Bogotá para solicitar la concesión de un privilegio, i adjudicación de tierras. 3) Formar un fondo de reserva en caso de que el ejecutivo de la N. Granada, requiera alguna seguridad para garantizar la pronta ejecución de las obras, en atención al privilegio concedido a la comisión. Los comisionados no tendrán intervención directa en el manejo de los fondos. Estos se depositarán en el banco en nombre de los directores, quienes serán responsables solo de lo que reciban, haciendo los gastos según lo exigen las necesidades de la empresa. Los directores como representantes de los suscriptores, juntamente con los comisionados, serán las partes mencionadas en el privilegio que deben concederse por la República de la N.G. i por lo tanto, como agraciados, o concesionarios, tendrán derecho a todas las ventajas que se originen de la traslación de este privilegio a la compañía que se formará inmediatamente después que regresen los comisionados de Bogota ( A.G.A. 27 de abril de 1851, f.1).

### **Por si fallan estos, entonces un poquito más al sur**

Como es de esperarse, en todo proyecto que vincule un capital mixto, es decir, del Estado y las empresas privadas, al igual que cualquier proyecto que vincule grandes sumas de dinero, se está sujeto a vigilancia y a constantes debates parlamentarios. Sería imposible negar los intereses que corren de por medio y más aún cuando se trata de proyectos a gran escala que terminan en valorización de tierras, así como también en posibles pugnas de capitalistas. Para nuestro caso es clave analizar que de los diversos proyectos propuestos y discutidos por vía de la prensa, las Asambleas y hasta el Congreso, solo cristalizaron los orientados hacia Quibdó y la Caramanta, mientras las propuestas de canal interoceánico natural, se hizo imposible, dada la falta de capital, así como también de interés por los empresarios internacionales que veían cómo la Nueva Granada, se sumergía en unas dilatadas guerras civiles y levantamientos populares.

La clave para entender las razones por las cuales los otros proyectos viales no tuvieron éxito frente a la Asamblea, es necesario pensarse la importancia que empezaba a adquirir Medellín, población que tenía que ser cruzada por unos de los caminos propuestos. Al observarse las direcciones pensadas por los inversionistas, es natural que pretendieran valorizar sus territorios y no precisamente, los comerciantes de Medellín se veían beneficiados. Uno de los principales exponentes para justificar otra vía que no fuera precisamente las propuestas anteriormente fue las de Juan Pablo Arango Barrientos, personero provincial, socio y yerno de Santiago Santamaría, y propietario de tierras en lo que se reconocería como Jericó; para él habían tres

razones por las cuales el camino al Atrato debía atravesar la fracción del San Juan:

1. El distrito de Andes se comunica fácilmente con todos los pueblos del sur del Estado (Manizales y Salamina), con los distritos del antiguo cantón de Río Negro, con los de Medellín, una parte del de Santa Rosa, todo el antiguo cantón de Amagá i también algunos de los antiguos cantones de Sopetrán i Antioquia.
2. La distancia del distrito de Andes a uno de los ríos navegables afluentes del Atrato es mui corta (8 leguas) y a Medellín de 16 leguas.
3. La parte conocida de esta vía presenta mil facilidades para la construcción de un camino carretero: él atraviesa por seis pueblos todos llenos de recursos en donde con la mayor facilidad pueden encontrarse multitud de obreros excelentes i a bajo precio, frutos abundantes i baratos, i un terreno sólido, materiales cuantos se quieran para la construcción del camino, faldas de pendiente suave i que no presentan obstáculos ningunos (El Constitucional de Antioquia, 23 de noviembre de 1856, p 274-275).

Este nuevo camino propuesto por Rafael Restrepo Uribe, tenía la ventaja de que si no se lograba consolidar el proyecto vial interoceánico por el Cupicá y Napipí, o bien por la Raspadura juntando el San Juan con el Atrato, entonces la vía *Titiribí-la Concordia-Quibdó*, serviría como contacto con el océano Pacífico y Atlántico, haciendo de la región y de la Nueva Granada, un éxito comercial en sus relaciones con los Estados Unidos (A.G.A. Junio 08 de 1851, p: 3). Igualmente, mirar hacia el Río Cauca y la montaña de Caramanta, era la otra parte del programa vial que fortalecería a los antioqueños, en especial a la clase dirigente de Medellín.

En vista de la importancia de este camino para el desarrollo antioqueño, pero también de Quibdó, en ambas cámaras se expidieron resoluciones a favor del mismo. Quibdó, en 1850 bajo ordenanza 22 del 9 de octubre y Antioquia vía ordenanza número 25 de octubre de 1852, coordinaron la estrategia de desarrollo del camino. Entre las obligaciones que adquiriría el beneficiado empresario estaba: “construir un camino de herradura i entregarlo al término de 5 años; construir y conservar tambos; garantizar que el camino tuviera al menos 25 varas de desmonte y cuatro de camellón, así como aperturas para pasto; construir puentes sobre ríos y quebradas, y conservar el camino en buen estado. Entre los derechos estaban: cobrar, por el término de cincuenta años, derechos de peaje y pasajes, entre los que se contaban: cuatro reales por carga con “efectos” extranjeros, dos reales por carga con “efectos” nacionales, dos reales por cabeza de ganado mayor, medio real por cabeza de ganado menor, un real por cada cerdo, dos reales por bestia caballar, y medio real por persona” (C.P.A. 19 de Octubre de 1852)

Además de estos programas expuestos, los caminos desarrollados más al sur, buscando al Cauca por la importancia comercial, en especial el contacto con las minas de Supía y Marmato, conllevó a la programación del camino hacia la montaña de Caramanta. Esta vieja montaña, de gran altura pero que podía ser bordeada se convirtió en el nuevo sitio de exploración e inversión



económica, tan así que en 1856, el gobernador de Antioquia declaró este camino como de primera clase, lo que mostraba la importancia estratégica que representaba para Antioquia<sup>9</sup>. Como resultado de la construcción de este camino fue la fundación de poblaciones como Támesis y Nueva Caramanta, que a su vez se convirtieron en pieza clave para el fortalecimiento comercial de Medellín. Además de este aspecto, este camino tuvo gran importancia militar pues por él cruzaron las fuerzas armadas de los antioqueños que enfrentaron en repetidas ocasiones a los caucanos.

Otro de los programas viales el de Riosucio; como prueba de viabilidad del mismo argumentaban los encargados de la planificación y construcción que “los vecinos de Andes y Riosucio lo estaban utilizando para la realización de algún comercio. Los peones que sacaban “tercios” se demoraban, entre uno y otro distrito, día y medio, lo que probaba a Pedro Aramburo que, abriendo el camino, se “invertiría en recorrerlo un día”. De otra parte las exploraciones situaron un numeroso grupo de colonos en inmediaciones de la ruta, lo que dio lugar a la fundación de un caserío que posteriormente se llamó Jardín”. (Vélez, 2002: 28)

En este sentido, ¿Qué determinó el fracaso o éxito de estos programas? Como se dijo anteriormente, la determinación de Medellín fue clave, pero igualmente las constantes guerras, en especial la guerra de 1860 que enfrentó a Antioquia con las otras Provincias, así como también la capacidad de los Estados Soberanos para hacer frente a vastos programas; no es secreto entonces que al final de la era federal, uno de los problemas más manifiestos fue la incapacidad económica en que se sumaron diferentes Estados.

## REFERENCIA BIBLIOGRÁFICAS

### Fuentes primarias:

A.G.A. La Estrella de Occidente, Medellín, 25 de febrero de 1851, número 233, folios 1-2.

A.G.A. La Estrella de Occidente, trimestre 15, Medellín, 27 de abril de 1851, número 244, folio 1.

A.G.A. La Estrella de Occidente Medellín, junio 08 de 1851, N° 220, p.3.

A.G.A. La Estrella de Occidente, febrero 23 de 1849, p. 4, folio # 235.

A.G.N. (Bogotá) Gobernaciones varias, Tomo 205, folio 081r. Quibdó, julio 24 de 1854.

El Constitucional de Antioquia, No 19, Medellín, 16 de Febrero de 1856, p. 86.

Informe del personero provincial, Juan Pablo Arango Barrientos, a la Asamblea

Constituyente de Antioquia.

---

<sup>9</sup> El Constitucional de Antioquia, No 19, Medellín, 16 de Febrero de 1856, p. 86. En 1858 fue declarado camino público del Estado. El constitucional de Antioquia, No 167, Medellín, 1° de abril de 1858, pp., 273-274. En 1868 es ratificada su condición de camino público del Estado. Boletín Oficial, No. 263, Medellín, 10 de febrero de 1868, p. 46.

El Constitucional de Antioquia, N° 65, Medellín, 23 de noviembre de 1856, p 274-275.

C.P.A, Ordenanza 25 del 19 de octubre de 1852.

### **Fuentes bibliográficas:**

Annino, Antonio. (1999) Ciudadanía versus gobernabilidad republicana en México, los orígenes de un dilema. En Hilda Sabato, (Coord.). *Ciudadanía política y formación de las naciones, perspectivas históricas de América Latina*, México: Colegio de México y Fondo de Cultura.

Bushnell, David. (2003) Unidad política y conflictos regionales. Josefina Z. Vázquez (Dir.), Manuel Miño Grijalva (Codir). *Historia general de América Latina, tomo VI, la construcción de las naciones latinoamericanas, 1820-1870*, España: Ediciones UNESCO/Editorial Trotta.

Cadena Corrales, O. (1997) Impacto de la compañía Burila en el Quindío, *Voces, Revista de estudios sociales*, 3.

Camacho Roldán, Salvador. (sin año) Consideraciones sobre fomento. *Escritos sobre economía y política*, Bogotá: Biblioteca Básica Colombiana, Instituto colombiano de cultura.

Cardoso, Ciro; Pérez Brignoli. Héctor. (1979) Naturaleza del crecimiento económico latinoamericano. *Historia económica de América Latina: Economías de exportación y desarrollo capitalista*, Barcelona: Crítica.

Cardoso, Ciro; Pérez Brignoli, Héctor. (1979) La colonización en áreas vacías. *Historia económica de América Latina: Economías de exportación y desarrollo capitalista*, Barcelona: Crítica.

Cardoso, Fernando Henrique. (1978) Dependencia y desarrollo en América Latina. México: siglo XXI.

Cisneros, Francisco Javier. (2003) Ferrocarril de Antioquia; memoria sobre la construcción del ferrocarril de Puerto Berrío a Barbosa, Estado de Antioquia, NY, Medellín: Instituto tecnológico Metropolitano 2003.

Colin, M. L. (1995) Latin American Business History, c. 1870-1930: recent trends in the argentinian and brazilian literature, *Revista ALHE*, Vol 2, Núm. 04,

Guerra, François-Xavier. (1999) El soberano y su reino. Reflexiones sobre la génesis del ciudadano en América Latina, En Hilda Sabato, (Coord.). *Ciudadanía política y formación de las naciones, perspectivas históricas de América Latina*, México: Colegio de México y Fondo de Cultura.

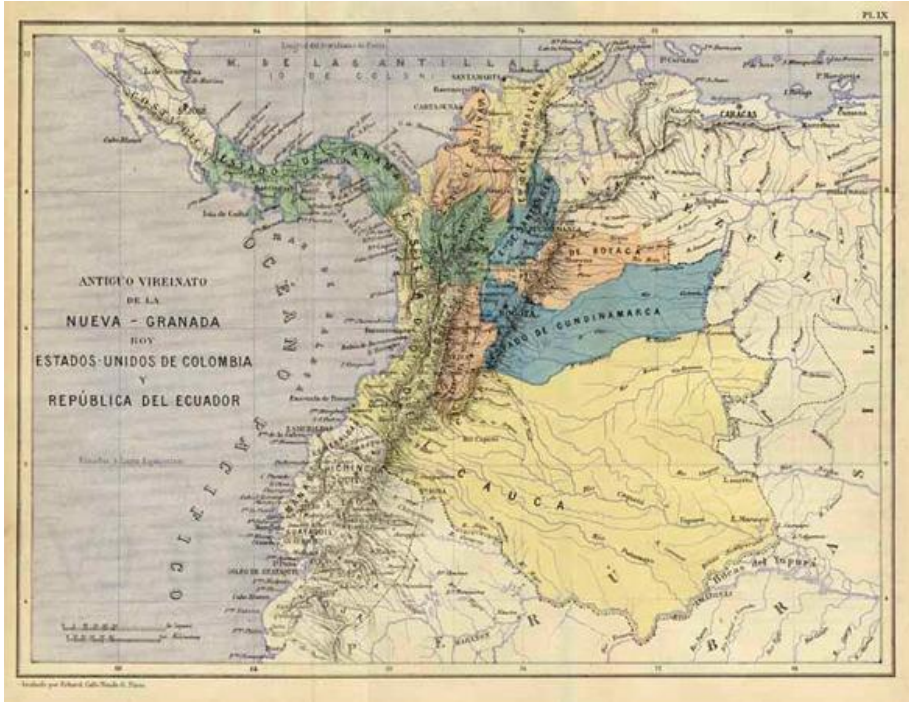
Gosselman, Carl August. (1981) Viaje por Colombia, 1825-1826, Bogotá: Banco de la República.

Halpering Donghi, Tulio. (2000) La larga espera, 1825-1850. *Historia contemporánea de América Latina*, Madrid: Alianza Editorial, 1ª reimpresión.

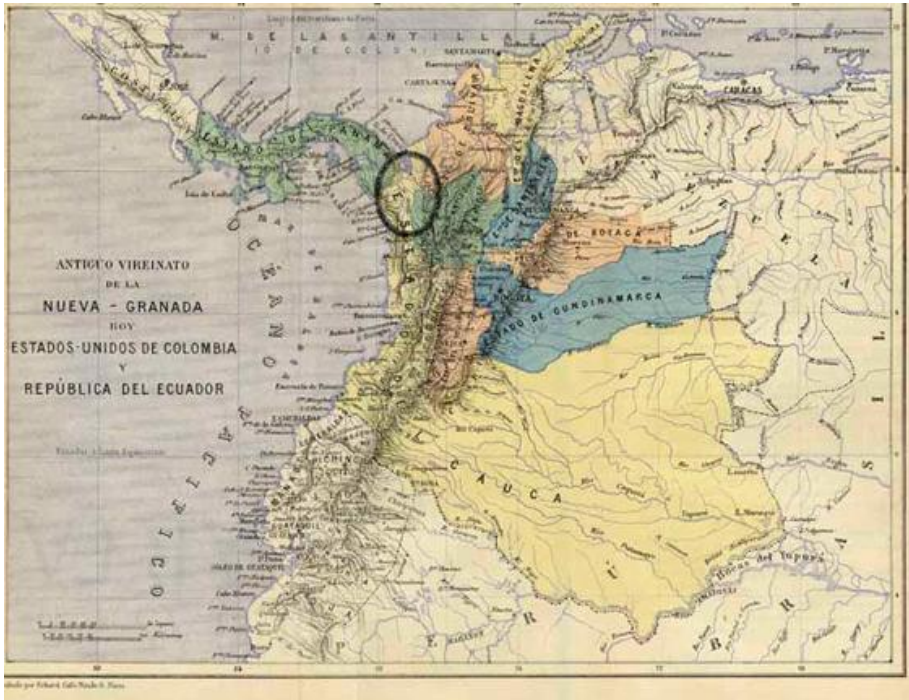
Jiménez Meneses, O. (2001) La Provincia del Chocó ante el "Estado-Nación". *Anuario de Historia regional y de las Fronteras*, Universidad Industrial de Santander, Vol. VI, 2001.

- Lenis Ballesteros, César Augusto. (2009) Las otras colonizaciones en Antioquia. El caso del nordeste antioqueño: 1824-1886. Medellín: *Revista Historia y Sociedad*, Universidad Nacional, 16.
- Marichal, Carlos. (2003) Las finanzas y la construcción de las nuevas naciones latinoamericanas, 1810-1880 Josefina Z. Vázquez (Dir.), Manuel Miño Grijalva (Codir). *Historia general de América Latina, tomo VI, la construcción de las naciones latinoamericanas, 1820-1870*, España: Ediciones UNESCO/Editorial Trotta.
- Mallón, Florencia. (2003) Las sociedades indígenas frente al nuevo orden. Josefina Z. Vázquez (Dir.), Manuel Miño Grijalva (Codir). *Historia general de América Latina, tomo VI, la construcción de las naciones latinoamericanas, 1820-1870*, España: Ediciones UNESCO/Editorial Trotta.
- Murgueitio, C. A. (2001) *Las Reformas liberales en el Cauca: Abolicionismo y federalismo (1849 - 1863)* Santiago de Cali: Universidad del Valle.
- Orozco, V. M. (1987) *Apuntes a la vida de Pedro Orozco, fundador de Támesis*. Medellín: imprenta del Departamento.
- Parsons, J. (1996) *Urabá, salida de Antioquia al mar. Geografía e historia de su colonización*, Santafé de Bogotá: Banco de la República/El Áncora.
- Palacios, Marco y Frank Safford. (2002) La era liberal (1845 - 1876). *Colombia: país fragmentado, sociedad dividida. Su historia*. Bogotá: Editorial Norma.
- Purecos Ornelas, (2010) Alfredo. Prácticas y estrategias empresariales en el sector arrocero. Los Cusi en Michoacán (México), 1884-1915. *Revista ALHE, Vol 17, Núm. 2*.
- Restrepo, José Manuel. (1942) "ensayo sobre la geografía", *Francisco José de Caldas, semanario de la Nueva Granada*, Bogotá: Biblioteca Popular de Cultura Colombiana.
- Rodríguez, Jaime E. (2003) La organización política de los Estados. Josefina Z. Vázquez (Dir.), Manuel Miño Grijalva (Codir). *Historia general de América Latina, tomo VI, la construcción de las naciones latinoamericanas, 1820-1870*, España: Ediciones UNESCO/Editorial Trotta.
- Serge M. (2005) *El revés de la nación: territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie*. Bogotá: Ediciones Uniandes-Ceso.
- Vélez Rendón, Juan Carlos. (2002) *Los pueblos allende el Río Cauca, la formación del suroeste y la cohesión del espacio en Antioquia, 1830-1875*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia.

Anexos:



Anexo 2



Anexo 3



Anexo 4

**RECIBIDO:** 3 de Septiembre del 2012  
**APROBADO:** 29 de Octubre del 2012