
**HISTORIA
DEL CAMINO NACIONAL DE FRONTINO A TURBO,
PASANDO POR DABEIBA Y PAVARANDOCITO
AL GOLFO DE URABÁ**

JUAN HENRIQUE WHITE

1914

HISTORIA DEL CAMINO DE FRONTINO A TURBO PASANDO POR DABEIBA Y PAVARANDOCITO AL GOLFO DE URABÁ

En 1536 entró la primera expedición de conquistadores al mando de Badillo, desde el Golfo de Urabá hasta el lugar de Nore (hoy Frontino) y siguieron su camino por la banda occidental del río Cauca hasta Cali.

En 1542, el Capitán Jorge Robledo, habiendo fundado su Ciudad de Antioquia de la Cruz (Frontino), siguió para España por la vía del Golfo.

De 1542 a 1544, en dos ocasiones entró el Adelantado D. Pedro de Heredia del Golfo a Antioquia de la Cruz y a Santa Fe de Antioquia, fundada por el Capitán Juan de Cabrera a las orillas del Tonusco, y el Mariscal Robledo volvió por esa vía en 1546.

Los españoles, al mando de Pedro Martín Dávila, en 1596 enajenaron la voluntad del Cacique Pedro Fernández, Señor de Urabaibe y Guaen (hoy municipio de Turbo), y Fray Pedro Simón en su 7ª. Noticia, Capítulo VI, dice que los españoles "llevados de su desenfrenada codicia y de la valiente fama que volaba de las grandes riquezas que tenía heredadas de su padre Urabaibe, el cual las había adquirido de haber muerto a ciertos mercaderes españoles que *pasando por su tierra al Perú por aquel camino antiguo que a las primeras entradas de los españoles en estas tierras, no estando descubierto este del Reino, se andaban por Antioquia la vieja*, los hubo a las manos y les quitó la vida y hacienda, lo que siempre negó el Pedro Fernández.

En 1760 se fundó la Parroquia de San Carlos de Cañasgordas en el resguardo, y en 1786 el gobierno español envió una comisión al Golfo de Urabá, con el objeto de estudiar el mejor punto para una fortificación y entre las razones para hacer esto, *fue la de vigilar el contrabando que se hacía con la ciudad de Antioquia por el río Guacubá (hoy El León)*.

En un siglo pasado, creo que en el XVIII, se amenazaba una invasión de extranjeros, y unos indígenas de Buriticá. Llamados David y Manco, lograron cegar el camino y frustrar la invasión y el Rey en recompensa Hijosdalgo y ellos y sus descendientes libres de tributo.

En los primeros años después de la Independencia y a pesar de que el Gobierno ofreció varios privilegios para abrir caminos, de Antioquia al Atrato, nada se hizo.

La Ley 6 de 1844, autoriza al Concejo Municipal de Antioquia para que, por el término de diez años, invierta en producto de los pasos del río Cauca en la exploración de un camino que desde cualquiera de sus Distritos conduzca al Golfo de Urabá. Si la exploración del camino se hiciera antes de terminarse los diez años, el Concejo podrá emplear dicha renta en la construcción del camino hasta la expiración del término.

Se envió para explotar la vía a los Sres. José Villa Leal y Florez. El informe está en el archivo de Medellín. Rindieron su exposición en la forma de un diario. Treparon desde el paso del río Sucio (Dabeiba hoy) a la cordillera que forma la Cerrazón, una subida de 1,400 metros y de allí bajaron a los llanos de Quiparadó, afluente del río Sucio, abajo de la Cerrazón; el diario tiene datos importantes sobre las distancias, aguas, etc., y el 18 de Octubre llegaron a la boca del río Mutatá en el río Sucio y en toda la fuerza del invierno. En los dos días siguientes anotan en su diario, que aguardaban embarcaciones y llegadas éstas, dicen que navegaron por el río Guacubá (El León), saliendo de Mutatá en el río Sucio; es cierto que bajaron al Golfo de Urabá, a Pisicí o la boca del río León, pero no fueron a Turbo que dista 17 kilómetros de la boca del río León (Guacubá) no atreviéndose a navegar en el mar en su champa y por falta de recursos. Sin duda al llegar los bogas a Mutatá, éstos preguntaron el fin del viaje y recibieron la contestación que a Pisicí, bajaron por el río Sucio unos 19 kilómetros y atravesaron en sus canoas por el monte al río León o Ampurumiandó como se llama el León en su parte alta, pues en el invierno estos terrenos están inundados y la travesía por el monte en canoa es practicable; así habiendo atravesado terrenos inundados, ciénagas y caños, regresaron y expusieron que había que trochar para dar paso a la canoa y que así los ríos no se prestaban para la navegación, e informaron en resumen contra la idea de abrir un camino por esta vía al Golfo.

La Ley de Mayo 3 de 1843, declara caminos nacionales, los siguientes: Antioquia al Golfo de Urabá o un puerto navegable del río Atrato, y señala los fondos.

La Ley 8 de Junio de 1846 (adicional a la de 7 de Mayo de 1845 sobre caminos nacionales) autoriza al Ejecutivo para contratar la construcción de los caminos que expresa la Ley; ... hasta \$ 60,000 para el de Antioquia al Golfo de Urabá o al río Atrato.

En 1846 la Nación envió un cuerpo de zapadores bajo el mando del Capitán D. Pedro Gutiérrez de Lee (después Gobernador de Cundinamarca) y abrieron una vía de Cañasgordas hasta más allá de donde más tarde se formó el pueblo actual de Frontino, optaron por una vía a Murindó.

Vía que fue contratada con D. Carlos Segismundo de Greiff y que atravesó tres altas cordilleras y dos valles profundos para llegar a Murindó, puerto de canoas en el río de este nombre, afluente del Atrato y a unos 145 kilómetros distante del Golfo de Urabá. Abierto el camino, el poco tráfico pronto siguió por una trocha por el valle de Murri, por ser más descansada y corta y el camino desde Amparadó a Dabeiba quedó abandonado. Este mal resultado sin duda dependió de la falta de conocimientos de la topografía del terreno, pues los mapas de la época están equivocados, como hoy se ve, con el hecho de que Murindó está a 19 kilómetros más al Sur de lo señalado en aquel tiempo.

En este tiempo fue creado el Distrito de Dabeiba (Frontino no existía) y la cabecera señalada en el lugar llamado hoy Dabeiba vieja; el nombre que fue puesto por D. Carlos S. De Greiff, según dicen, para galantear a la Sra. Dabeiba Hernández, nada tiene que ver con el cacique de un nombre algo semejante.

En 1854 fue expedido un Decreto nacional de fecha 6 de Diciembre, que concede un auxilio de 16,000 hectáreas de tierras baldía a la Compañía de Mutatá, camino que pasando por Buriticá debía terminar en los ríos Sucio o el León. Los empresarios, entre ellos D. Andrés Londoño, muy conocedor del terreno y progresista, teniendo ya mejores conocimientos del territorio, y debido a una exploración que se efectuó bajo la dirección de D. Ramón de Diego, quien entró de la Costa, acometieron la obra.

Este camino conocido con el nombre de "Los Antioqueños", pasaba el río Sucio en el lugar donde hoy está la cabecera del Distrito de Dabeiba a 385 metros sobre el mar, y trepaba a la cordillera de la Cerrazón hasta la altura de 1,800 metros, para descender a los llanos de Quiparadó y de aquí por terreno ameno hasta Mutatá. En este tiempo aun existía el Distrito de Dabeiba y su cabecera había sido trasladada a "El Cerro", asiento de las minas y los dueños de éstas, habiendo señalado un lugar para la población al Norte de la mina y vendida ésta a una Compañía Inglesa (The New Granada) se trasladó la cabecera y se creó el primer Distrito de Frontino en 1856, segregando el territorio del de Dabeiba, y más tarde se suprimió éste en un todo, agregando su territorio a Frontino, y en 1887 se volvió a crear el Distrito de Dabeiba, segregando territorio de Cañasgordas y Frontino y trazando su cabecera a la orilla del río Sucio.

Los Distritos de Cañasgordas, Frontino y Dabeiba no progresan como se esperaba, debido a que están situados entre los resguardos indígenas en su mayor parte, los cuales resguardos forman un territorio de 210,000 hectáreas y así distraídas de la libre enajenación no halagaron para la inversión de capital. Aún existe esta rémora sobre 110,000 hectáreas en el valle de Murri, a pesar de la facultad que la Ordenanza número 18 de 1888 da al Gobernador para concluir el arreglo definitivo de los resguardos.

En 1824 D. Manuel del Corral denunció como baldíos una porción de los resguardos, pero debido a la oposición de los indígenas, y con sus bonos capituló terrenos en la Parroquia de Urrao, hasta el límite de los resguardos por este lado, en el paraje de Nendó, y creo que las 16,000 dadas a la Compañía de Mutatá, fueron tomadas en Urrao y en la Provincia del Chocó. El camino abierto por los antioqueños sirvió para el tránsito y como trocha hasta 1886.

En la Convención de 1877, se expidió una Ley, la XVI, estableciendo un derecho sobre la producción de anís, industria peculiar entonces al Distrito de Giraldo y sus contornos, el producto destinado a la apertura del camino que de la ciudad de Antioquia conduzca a un río navegable, pasando por Cañasgordas y Frontino, y por Decreto de 25 de Abril de 1878 se creó la Junta Directiva en la ciudad de Antioquia, para percibir e invertir los fondos.

Se nombró como Director al Sr. Guillermo Irlet, suizo, y se dio principio haciendo un rumbón en las faldas de Tonuscoarriba y una vía por Cuajarón hacia Giraldo, obra que se suspendió más tarde.

En la revolución de "Jorge Isaacs", habiendo venido el Dr. Manuel Ma. Bonis como Prefecto de la revolución a Antioquia, los vecinos para evitar un conflicto, le informaron que existían en la Tesorería de

la Junta fondos considerables pertenecientes al camino. El Dr. Bonis no se apropió los fondos, sino que ordenó que se invirtieran en el camino, y al manifestarle, que eso no se había hecho por falta de saber qué dirección llevar el camino, ordenó la compra de herramienta y compostura de la vía hacia Cativo. Hizo otro bien en favor de los pueblos al Oeste de Antioquia en el corto tiempo que mandó en la Provincia. El Municipio de Antioquia después de la expiración del término señalado en la Ley de 1844, consiguió que los productos de los pasos del Cauca formaran parte de sus rentas municipales y después de qué el paso por barca en Piedrasblancas fue inutilizado por la retirada del río, los transeúntes tenían que pasar en canoa y nadando las bestias. En 1880 habiendo traído un cable al paso real, no se apresuraron a colocarlo, sabedor de los cual el Dr. Bonis, recogió gente y atravesó el cable por el río y se puso una barca que sirvió algún tiempo y con un intervalo pasando en canoa, fue establecida de nuevo la barca arriba de la boca del río Tonusco, obligando el paso por este río, que hoy es tenido como un obstáculo para llevar a cabo el importante desvío del camino a Caicedo y Urrao.

Esta renta del Municipio, pagada por los de la ciudad y de los pueblos allende la cordillera se extinguió con la construcción del puente colgante sobre el río Cauca.

De 1881 a 1884 adelantaron el camino y se abrió en buen estado hasta Cañasgordas y con una sección del presidio se compuso un buen trayecto por el río Cañasgordas abajo, hasta Chontaduro, y se principió el ascenso a la Loma de la Herradura, con dirección a Frontino, y suspendiendo el trabajo para no seguir a Frontino, la Junta celebró un contrato con un Sr. Ochoa para abrir un camino atravesando a Uramita con dirección a Urama, trabajo perdido por completo y que no fue pagado por la Junta, sino más tarde por la Gobernación. Valió \$600.

En 1878 el Congreso votó \$10,000 para el camino y entregó los vales contra la Renta de Aduanas; en 1884 la Gobernación del Estado vendió dichos vales por unos \$4,000 y esta suma fue invertida por los Sres. Del Corral en el camino que de Antioquia gira para Urrao.

En 1886 el Gobernador Dr. Marceliano Vélez dio principio a reformas administrativas en Occidente, de grandes resultados benéficos para el territorio. Principió por pasar la recaudación de la renta de anís a los Tesoreros de los Municipios y en el primer año la renta subió 120 por ciento y así siguió hasta que fue sacada en remate en la suma de \$5,008 anuales- Nombró a D. Alejandro Restrepo R., comisionado para el arreglo de los resguardos, y tras un trabajo arduo de 13 meses definió la propiedad en una extensión de 100,000 hectáreas, reconociendo unos 1,240 documentos y escrituras y recorriendo todas las propiedades, hizo subir los arrendamientos de los terrenos de las Escuelas y señaló a éstas muchos vacantes. Por el Decreto número 331 de 1886 se dispuso la prolongación del camino de Occidente “desde el paso de río Sucio, más abajo de Dabeiba, hasta un puerto comercial en río navegable que lleve sus aguas hasta el Golfo de Urabá”. Consiguió del Congreso 100,000 hectáreas de baldíos para la

colonización, progreso y civilización, entre Frontino y la banda oriental del Atrato, dentro del territorio de Antioquia.

Consiguió del Gobierno Nacional un Cuerpo de Zapadores de 110 plazas al mando del General Francisco Jaramillo Uribe y se organizó una cuadrilla de peones; señaló a la tropa un sobresueldo de los fondos departamentales y se rompió la travesía por los flancos de la Cerrazón, evitando el ascenso y descenso tan duro de los caminos anteriores; se abrió en 13 meses 49 kilómetros de camino a un costo total de \$ 47,394-10 de la moneda de aquel tiempo (unos \$30,000 hoy), de los cuales \$25,349-10 o \$15,842-10 en oro, fue lo que invirtió el Departamento en la obra y el resto la Nación y se construyó un puente sobre río Sucio, de 31 metros de luz; los fondos suministrados por el Departamento fueron en calidad de préstamo, reembolsados con el producto de la renta de anís, de manera que esos gastos no gravaron las rentas departamentales, sino por corto tiempo (Informe del Secretario de Hacienda en 1888).

El General Rafael Uribe Uribe (q.e.p.d.), en su informe al Congreso en 1904, sobre el fomento del Chocó, dice: "Ese Decreto expedido por el Dr. 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 alrededor de \$100,000 de la moneda de aquel tiempo".

En 1890 habiendo reembolsado al Tesoro Departamental la suma así anticipada, el Dr. Baltasar Botero Uribe durante su gobernación entregaba mensualmente \$450 como el valor del remate de la renta de anís y se construyó el puente del Sábalo, el mayor de madera en el Departamento, y que aún existe en buen estado, y se abrieron 37 kilómetros de camino entre Dabeiba y Frontino.

En 1895 la Gobernación destinó, entre otras, la renta a los gastos de guerra, y aunque el Gobernador Dr. Julián Cock ofreció devolver el monto cuando la Nación pagara los suministros, no se recibió, sino que en 1896 apareció el Decreto a que hace referencia en el informe del General Uribe Uribe copiado arriba.

Pronto se cerró el camino por completo, los tres puentes construidos entre Dabeiba y Pavarandocito cayeron y los colonos establecidos en los terrenos del Departamento tuvieron que salir y perder su trabajo, que ya representaba valores considerables, quizá de \$50,000 en oro y los sudores de los que habían fiado en las promesas de los Gobiernos.

En 1904 la Ley 19 de este año, ofrecía dar del Tesoro Nacional la suma de \$500 por legua de camino abierto, al Departamento, Provincia, Municipalidad o Compañía, que a su costo y sin privilegio, acometida la obra de reabrir el camino. El Gobierno D. Benito Uribe G., después de haber conseguido la

devolución a Antioquia del territorio de Urabá, expidió vales por \$1,300 que se vendieron a los rematadores de la renta de licores en \$1,130 y se abrieron por segunda vez 20 kilómetros de camino, pero no consiguiendo más dinero, se volvió a perder el trabajo.

Al fin de 1910, el Gobernador D. Eduardo Vásquez resolvió seguir la obra, que estimaba la segunda en importancia al Ferrocarril de Antioquia (véase su Mensaje a la Asamblea) y en el presupuesto que había formado para 1911 señaló la suma de \$1,000 por mes, presupuesto que no fue aprobado en Bogotá por la razón de que se había ordenado la reunión de las Asambleas y así sólo podía prolongar por seis meses el presupuesto de 1910.

El Gobernador General P. J. Berrío en 1911, notificó al Gobierno Nacional que el Departamento acometía la reapertura del camino y desde este tiempo a Diciembre de 1913 la Junta Departamental ha invertido en el camino \$ 13,140, y \$5,130 en la construcción de tres puentes, pero no ha sido posible conseguir el auxilio nacional que la Ley 19 de 1904 ofrece.

En los Congresos de 1911 y 1912 se votó la suma necesaria, pero nada se consiguió.

En 1913 el Congreso declaró el camino nacional, o sea el de Frontino conducirá a Turbo, y señala la suma de \$400 mensuales; figura, en el presupuesto \$6,000, pero solamente ahora el Gobierno Nacional (Octubre) ha dispuesto invertir algo y concluida la vigencia del presupuesto arriesgamos a quedar sin auxilio.

El Departamento, en vista de la Ley del año pasado, dejó de apropiar sumas al camino desde Enero de este año, y con el resultado de que el camino, debido a la exuberancia de la vegetación en estos terrenos tan feraces, ha vuelto a ser intransitable y la mera rozada costaría \$700, si la obra cuenta con los fondos suficientes para no dejar la vegetación apoderarse pronto del camino, cada limpia representará menor gasto y el camino en sus orillas sería cubierto con grama.

La falta del puente sobre el río Sucio, cerca de Dabeiba, es un gran obstáculo para la colonización de los terrenos por donde pasa el camino y detiene los empresarios de ensanchar sus industrias.

El camino de privilegio de Urrao al Atrato, cuesta en sostenimiento en un trayecto de 47 kilómetros semejantes a los 65 de Dabeiba a Pavarandocito a \$2-50 el kilómetro mensualmente; así el de río Sucio exige \$160 mensuales y los 37 kilómetros de Frontino a Dabeiba \$30, o un total de \$190 para los 102 kilómetros, suma que iría rebajando año por año con el tráfico y aperturas.

Para que este camino adelante con economía, se necesita invertir mensualmente de \$1,000 a \$2,000 para poder con 40 a 80 trabajadores: menos número resulta antieconómico, pues hay ventajas en conseguir víveres por mayor, tanto en su costo como en su conducción abajo, más seguridad para el peón encontrar trabajo y así acuden sin tener que engancharlos y menos trastornos en los trabajos y los empleados necesarios para 10 ó 20 peones pueden entender con 40 ó 50.

El costo de abrir el camino allí abajo, se puede estimar en \$2,000 la legua, o sea \$400 el kilómetro, así la suma mensual presupuesta en la Ley de 1913 apenas alcanzaría a abrir un kilómetro por mes.

Si se compara este costo con el de caminos semejantes, acometidos por la Nación, es decir en clima cálido, terrenos llanos, &c., &c., el costo estimado arriba es muy bajo.

En el informe presidencial presentado al Congreso de 1914, tenemos los siguientes datos del costo en vías de esta clase.

Camino de Mocoa, 163 kilómetros construídos, gastado, \$320,821, lo que da por kilómetro casi \$2,000.

Camino de Florencia al Caquetá: 105 kilómetros, costó \$284,000, o \$2,700 el kilómetro.

Bolívar a Quibdó, unos 55 kilómetros abiertos, \$50,282-27, o unos \$900 el kilómetro.

La desconfianza engendrada en vista de las demoras, abandonos, &c., que ha sufrido la obra, la falta de reglamentación en la distribución de los terrenos cedidos al Departamento para la colonización, no permite que los industriales, viendo el fracaso de los anteriores, aprovechen de las oportunidades de la naturaleza y situación de los terrenos ofrecen y de aquí el mal éxito de la obra hasta hoy.

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 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 emigra por miles a otros Departamentos en busca del bienestar y dónde trabajar, que no encuentran Antioquia; son brazos perdidos para el Departamento y perdida la circulación que produce su industria por los comerciantes del centro, quienes no se persuaden que más progreso, bienestar y comercio resultaría en detener esta emigración y preservar para el Departamento sus esfuerzos industriales, creadores de capital.

Suponiendo que una vez colonizada esta región que sus moradores no acudan al centro para su comercio, tampoco acuden los 500,000 o más antioqueños que han emigrado al Sur por la falta en dónde ejercer su industria en el Centro, Oriente y Norte, donde los terrenos agotados no sostienen más que el actual número de habitantes y eso con escasez.

Si faltaba territorio dentro del Departamento para colonizar, la emigración sería una necesidad excusable; pero teniendo vastos territorios al Occidente desocupados, es antieconómico, antipolítico el no facilitar su colonización. Esto suena como paisanaje, pero no es así; Antioquia tiene una misión que cumplir en su bien propio y en el de la Nación; a Antioquia está confiado el territorio de más porvenir en la República, codiciado por el extranjero, y su deber es colonizarlo y preservarlo.

La Nación dotó esta región de Urabá con un telégrafo, y su importancia se comprueba en que los caseríos de Dabeiba a Turbo, lugares que son desconocidos por el 90 por 100 de los antioqueños, produjeron en 1913, en este corto trayecto de línea, \$3,240 en telegramas de particulares; caseríos hay cuyo gasto en telegramas representa \$1 por cabeza; este movimiento no es de "saludables", sino de comercio, y algo hay en el territorio cuando así abandonado da este resultado.

Concluyo este escrito volviendo a extractar del informe del General Uribe Uribe, citado arriba, lo siguiente: "No son intereses locales que van a favorecer con la construcción de los caminos que esos proyectos se refieren: son vías nacionales de las que con mejor título merezcan este nombre, las que han de ser puestas al servicio de altísimos fines patrióticos: el de llevar civilización a la parte occidental de la República; el de procurarles a los habitantes del Chocó un motivo de satisfacción y contento, y el de prevenirnos así contra el peligro de nuevas mutilaciones territoriales, aprovechando la dolorosa lección de Panamá.

"Podrá suceder que algunos centros comerciales de los ya existentes se crean amenazados por la dislocación del tráfico que las nuevas vías necesariamente determinarán; pero, por una parte, el interés nacional es en ese caso la suprema ley, ante la cual deben ceder todas las demás, y por otra, bien pueden esos centros, en previsión de que pueda arrebatarles el centro de comercio, apresurarse a tomar parte en las nuevas empresas, para ponerse en capacidad de participar en el porvenir que con ellas va a desarrollarse".

Día por día pierde el Centro su importancia comercial relativa, el Sur o el Departamento de Caldas invade ya a Antioquia y no es debido a la falta de nivelación en la tarifa de las Aduanas; pronto extenderá Caldas el radio de sus operaciones comerciales, una vez construída su vía aérea de Mariquita; es que los hijos de Antioquia que tuvieron que emigrar y con la experiencia así ganada, miran el porvenir y obran en vista de esto y falta que los del Centro aprendan a hacer lo mismo.

A pesar de la angustiosa situación fiscal del Gobierno Nacional, el actual Ministro de Obras Públicas ha dispuesto invertir en esta importante vía la cantidad de \$400 oro mensuales hasta completar \$2,000, lo que servirá para ponerla transitable.

La Gobernación creó una Junta encargada de la inversión de estos fondos, según Decreto No. 47, de 19 de Octubre de 1914, publicado en el No. 816 de la "Gaceta Departamental", y los trabajos son dirigidos por la Junta Departamental de Caminos, quien contribuye con sus herramientas y el servicio de sus Ingenieros.

Frontino, Diciembre 20 de 1914.

JUAN HENRIQUE WHITE
Ingeniero de la Zona 5ª.

LOS RESGUARDOS Y TERRENOS DEL DEPARTAMENTO EN OCCIDENTE Y URABÁ

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

En 1887 el Comisionado D. Alejandro Restrepo R., definió la propiedad de unas 100,000 hectáreas, hasta donde alcanzaban sus atribuciones, pero siempre quedaron muchísimos enredos en cuanto a los derechos de herederos, su cuantía, &c. &c., por falta de seguir sucesiones de los indígenas y de los "libres" que ya representaban muchos derechos comprados cuando el indígena podía vender libremente. Hoy que son asimilados a la categoría de hijos de familia y no tienen quién los proteja y aun no siendo aplicables a ellos los Códigos, la libre circulación de la propiedad está coartada y se pueden considerar muchos terrenos semejantes a los de antaño, como de "manos muertas".

Con el arreglo hecho en 1887 y la relativa seguridad así conseguida sobre una porción de los resguardos, los pueblos avanzaron en sus industrias y entró mucha gente, pero por la razón arriba dicha, el elemento de inseguridad en la mayor parte de los títulos, el capital se ha mostrado esquivo para venir a estas comarcas. Es prueba de eso, en la formación del catastro no aparecen propietarios de fincas raíces de Medellín ni de ninguna otra población del Departamento.

Falta aún cumplir en un todo las disposiciones de los Decretos número 848 y 40 de 1887 y lo estatuido en la Ordenanza número 18 de 1888 en su artículo 5°. Hace falta aún arreglar la propiedad sobre 110,000 hectáreas en el Valle de Murri que ha sido un estorbo para abrir caminos por este territorio y establecer en él industrias productivas: estos terrenos están dentro de los límites de Frontino. El Gobernador, por el artículo 5°. De la Ordenanza 18 de 1888 está autorizado ampliamente para "nombrar un nuevo comisionado, si así lo estima conveniente, a fin de que el referido Decreto sea cumplido en todas las partes"; 26 años han pasado y las 110,000 hectáreas, cercanas a las poblaciones de Frontino y Urrao, son un obstáculo para el progreso de estos pueblos, pues los terrenos éstos, se interponen entre lo poblado ya, y los baldíos nacionales al Oeste, y así son un estorbo para ir a los últimos.

Proyectos de leyes y peticiones a Asambleas, han sido considerados, pero para ser archivados, debido sin duda a la falta de buenos padrinos y de estudio.

En 1886, el Dr. Marceliano Vélez, como un auxilio para el camino de Occidente y como complemento de la obra, consiguió del Congreso y como complemento de la obra, consiguió del

Congreso de 1886, por medio de la Ley 40, la cesión de 100,000 hectáreas de tierras baldías “para el desarrollo de la industria, el progreso y la civilización”.

La Ley 22 de 1890 simplificó la manera de adjudicar los terrenos al los colonos, dejando esto a “las disposiciones que rigen en el Departamento o en la que tenga a bien expedir la Asamblea, sin necesidad de intervención del Gobierno y leyes nacionales”.

En 1887 el Dr. Vélez expidió el primer Decreto, el 1,019, sobre la colonización, señalando para esto los terrenos inmediatos al camino.

Es de recordar que por el Decreto Nacional de 15 de Septiembre de 1868, considerando que la Ley que fomenta la apertura de una canal interoceánico en territorio colombiano, exigía una legislación especial, declaró de utilidad pública los terrenos situados a inmediaciones o en el trayecto de la rutas y que se abstendría el Gobierno de adjudicar a particulares dichas tierras. El Decreto dice: “Art. 1º. Declárase aplicables a usos públicos las tierras baldías comprendidas –inciso 5º. –entre 6º. 30´ y 8º. 20´ latitud Norte y 2º. 20´ y 3º. 30´ longitud occidental del meridiano de Bogotá”. Esta porción así reservada constituye los terrenos nacionales al Oeste de los resguardos y los de Urabá y así los habitantes de Occidente y presuntos colonos de otras partes, no podían son alguna seguridad ocupar estos terrenos, lo cual fue y es una razón para el estado inculto de los mejores terrenos en Colombia y el descrédito que ha sufrido Occidente. El Decreto no ha sido derogado, véase la rectificación publicada en el folleto “Compilación de Leyes, &c. &c.”, relacionados con las 100,000 hectáreas, página 37, y que fue publicado por orden de la Gobernación en 1913.

El motivo que causó su expedición aún tiene más fuerza hoy, estando abierto el canal, pero por lo que se ve en lo años próximos pasados, los Ministros se han olvidado de esa disposición.

Así la Ley 40 de 1886 fue un gran bien, pues cedía para la colonización una parte de los terrenos reservados y los puso a la disposición del Departamento, para colonizarlos, y la responsabilidad por no haber hecho esto es del Departamento.

El abandono del camino y la caída de los puentes naturalmente produjo el desaliento entre los colonos que ya tenían establecidas casas de habitación, aberturas, ganados, &c. &c., en las veras del camino y por razón de la revolución de 1895 el último tuvo que abandonar sus mejoras.

Un Decreto posterior al primero mencionado o sea el número 143 de 1894, ofreció reconocer a los cultivadores y cumplidas ciertas condiciones, expedirles el título correspondiente en cualquiera parte de las 100,000 hectáreas, pero pocos, quizás solamente unos dos, se aprovecharon, a pesar de lo exagerado de la cesión de terrenos ofrecidos para una apertura de poca monta.

En 1904, la Ordenanza número 27, que aún rige, dispuso la venta de 20,000 hectáreas, para aplicar su producto a la reapertura del camino, y el artículo 9º. es así: “Deróganse los anteriores

decretos y circulares ejecutivos sobre la distribución de estos terrenos”, y el 16 faculta al Gobernador para reglamentarla.

Durante la administración de D. Benito Uribe G. se elaboró un decreto reglamentario de la Ordenanza, pero al discutirlo se notó que para cancelar la concesión del Tranvía en Medellín, en el cual convenio se cedieron 9,000 hectáreas de estos terrenos a la Ca. Belga y siendo esto contrario al motivo de la cesión de parte de la Nación y al final del artículo 5º. de la Ley 40 de 1886, el Gobernador Uribe G. se abstuvo de firmar el decreto, por cuanto que el convenio con la Ca. Belga quedaría nulo, no pudiendo el Departamento cumplir lo ofrecido en lo relativo a la cesión de las 9,000 hectáreas. Durante su permanencia en Bogotá el Gobernador Uribe G., arregló el asunto con el Dr. Champeau, representante legal de la Compañía mencionada, y se convino en que ésta recibiría 9,000 hectáreas de baldíos nacionales en vez de la misma cantidad de las departamentales.

Así quedaron las cosas hasta fines de 1912, cuando el Gobernador Dr. Clodomiro Ramírez, ordenó la publicación del folleto “Compilación de Leyes, Decretos, Resoluciones y demás documentos importantes relacionados con las 100,000 hectáreas que el Departamento tiene en la región de Urabá, y un proyecto de decreto reglamentando la manera de enajenar las 20,000 hectáreas. Este proyecto fue sometido a la consideración de la Asamblea de 1913 y no se ocupó de él, pero se expidió la Ordenanza número 49, Ordenanza que llevada a efecto produciría el fin propuesto en los considerandos, pero la Asamblea no votó la suma para su cumplimiento y aún falta el decreto reglamentario (artículo 13).

No se trató al asunto de la venta de los terrenos para la reapertura del camino.

En el Informe del Sr. Secretario de Hacienda de 1914, a la página 80, se encuentra lo siguiente: “La Ordenanza 27 de 1904 faculta al Gobierno para poner en remate hasta 20,000 hectáreas, con el objeto de invertir el producto de la venta en la reapertura del camino que va de Turbo; pero no sé por qué causa, esta disposición ha sido letra muerta. Tan pronto como tuve conocimiento de que existía dicha Ordenanza, os consulté lo que debiera hacerse en el particular y se convino en dejar por el momento las cosas como están, pues no parece que sea la época oportuna para desprenderse de parte de esas tierras; muchas de las cuales serán atravesadas probablemente por la línea del ferrocarril que se proyecta a Urabá, y si tal ocurriera, tarde o temprano, tendría el Gobierno que volver a adquirir, por alto precio, lo que hoy vale muy poca cosa. Quizás sea más prudente aguardar a que se estudie la dirección que han de seguir los rieles para proceder entonces a los remates con pleno conocimiento de causa”.

En el proyecto de decreto a que se hace referencia en el informe citado en el final de aparte sobre “Baldíos Departamentales”, el artículo 10, estipula, que llegado el caso, los dueños de esos terrenos cederán sin indemnización alguna las tajadas para esta clase de caminos (departamentales, municipales y vías férreas) que se establezcan, y el artículo 9 de la Ordenanza 49 de 1913, sobre la colonización, prevé este caso, pero reconoce la “previa indemnización racional y justa”. Así, el temor de ver repetidos

los inconvenientes y enormes gastos en la compra de fajas que el Ferrocarril de Antioquia ha tenido que sufrir, en este caso, de terrenos en Occidente, estaban previstos y al vender terrenos con las condiciones estipuladas en el proyecto, se salvaría el mal y antes tendrían mayor valor con la esperanza de que un ferrocarril pudiera atravesarlos.

Los razonamientos expresados en el informe aludido, se podían aplicar a los baldíos nacionales en cualquier parte de la República y conseguirían el estancamiento del progreso como en este caso.

En 1911, al expedir la Ordenanza número 17 fomenta la navegación del río Atrato, unos Diputados interesados verdaderamente en el progreso de esta región de Urabá, pidieron que se fomentara también la navegación del río León, agua que nace y muere en territorio antioqueño, señalando para el objeto hasta la suma de \$2,000 anuales, para garantizar en un caso dado el interés del 7 por ciento sobre el capital, y la mayoría de la Asamblea no aceptó la proposición, ni un Proyecto de Ordenanza, sobre la colonización de la región del León, presentado por H. H. Diputados del Corral, los Martínez y Uribe Gaviria.

Si la Asamblea hubiera atendido estas proposiciones patrióticas, otro orden de cosas presentaría la región mencionada, la cual en sí, ofrece elementos más que suficientes para garantizar el buen éxito de las empresas, pero ciertas rivalidades y temor de que algunos "intereses creados" sufrirían, pospusieron el progreso de la región de Urabá, y hasta hoy, poco, muy poco, se puede mostrar en Occidente en adelanto material.

Para fomentar la colonización de los terrenos del Departamento en Urabá, en los Municipios de Dabeiba y Pararandocito, la experiencia de 1888 y 1892 ha demostrado, que el colono auxiliado como propone la Ordenanza número 49 de 1913 a poco conducirá; los inútiles intrigarán para obtener los auxilios y permanecerán allí mientras éstos duran y luego abandonarán por muy poca cosa sus mejoras. Sobran gentes trabajadoras con más o menos recursos que desean ocupar esos terrenos (que no son los del León) y que sólo piden seguridad para ellos en cuando a la propiedad del lote señalado. Estos son los brazos que convienen en estos casos, gentes que tienen confianza en sí mismos y que acometerían la tumba de monte y las industrias del caso, con solo la garantía de que en el término señalado o por cuatro años, no serán expuestos a molestias y que otros no "echaran el corte por encima, como dicen".

Para esto se necesita alinderar lotes de cien hectáreas a costa del Gobierno, y en vez de dar el auxilio en dinero y las diligencias que habrán de practicar.

Hay muchos deseosos de entrar con semejante seguridad: entrarán con el hacha al hombro, resueltos a labrar por sí mismos su porvenir; es decir colonos animosos y aguerridos.

El señalamiento de lotes a los colonos no afectaría el proyecto de venta, por la razón de que la mayor parte de ellos escogerían más bien terrenos en clima templado y no sobre el camino que pasa por clima cálido.

Los terrenos en tierra caliente llamarán más la atención de los acomodados, para dedicarlos a dehesas de pasto artificial, sementeras de cacao, etc. etc.

Para lograr la colonización del terreno, retirado en algo del camino nacional, convendría dedicar una suma para abrir ramales de éste a los terrenos más ambicionados en las faldas, es decir en vez de auxilio mensual de que habla la Ordenanza número 49, ayudarles con vías de comunicación una vez que se muestren núcleos de colonos de diez o más familias.

La Ordenanza 17 de 1914, por la cual se fomenta el adelanto de unas poblaciones y se provee a la reducción de tribus salvajes, es un gran paso para el progreso de este territorio; la fundación de las escuelas para los indigenas en Dabeiba, bajo la dirección de la Srita. Laura Montoya, ayudada por cinco maestras abnegadas, está produciendo resultados sorprendentes y es un gran factor para la civilización de las parcialidades de este resto de raza primitiva y para la educación de los demás habitantes de los contornos, quienes casi en su totalidad son descendientes de los primitivos dueños de los resguardos.

Para que esta benéfica obra surta sus efectos, es necesario que la Misión tenga locales amplios y propios para el objeto y que se coloque un puente sobre el río Sudio para facilitar el paso de los habitantes de la banda opuesta, que son mayor en número que los de la banda donde está el pueblo.

Para realizar estas obras se presentan las siguientes soluciones:

Para el puente que comunicará la cabecera con el caserío al frente, ambos a orillas del río, se puede por iniciativa del Concejo, autorizado por el inciso 16 del artículo 169 de la Ley 4 de 1913, ofrecer un privilegio para la construcción del puente, en las condiciones siguientes:

1°. Su duración, 20 años o basta que haya amortizado el capital invertido e intereses correspondientes a éste, a razón del uno y medio por ciento mensual;

2°. Que los menores que ocurran a la Escuela y los encargados de ésta, los sacerdotes, empleados administrativos y de policía y los indigenas no civilizados tengan libre el paso;

3°. Que el peaje cobrable no pasará de la siguiente tarifa:

Los pasajeros a caballo\$ 0.15 centavos

Carga de mercancía del país o

Extranjera, de diez arrobas o

más con la bestia\$ 0.15 ----

Cargas de algodón y las menores

de diez arrobas \$ 0.10 ---

Carga de víveres, leña, etc. etc.	\$ 0.05	---
Bestias vacías	\$ 0.03	---
Rastras	\$ 0.15	---
Peatones	\$ 0.02	---

El puente tendrá que ser colgante, de alambre, y tiene 55 metros de luz y se estima su costo de \$ 7,000 a \$ 8,000.

Para proporcionar fondos para los locales de la Misión, la Asamblea, en pro de la civilización, puede destinar de las 100,000 hectáreas, unas 20,000 en los parajes de Cruces, Crucecito y Tuguridó, para venderlas en lotes no mayores de 1,000 hectáreas; el costo de medirlas será del comprador.

Del producido se puede destinar el 20 por ciento, para abrir un camino que cruzaría del pueblo al río Tuguridó, y el 80 por ciento, para la construcción de los edificios para la Misión.

Dirán algunos que en vista del abandono en que está el territorio, no se encontrarían capitales para acometer la construcción del puente y la compra de tierras para ayudar a la reapertura del camino y a la construcción de locales para la Misión, y tenemos que observar a esto, que si el Gobierno apoya las obras y se persuaden los representantes de los pueblos, del bien que resultaría de las medidas, el público tendrá confianza y ayudaría en lo que corresponde, pues es más natural en vista de la indiferencia, y se puede decir hostilidad, que desde años atrás se ha demostrado en contra de la obra emprendida por el Dr. Marceliano Vélez en 1886, que cunda el desaliento; pero una vez restablecida la confianza, el pueblo por compra, ocupación y caridad, pronto acudirá con dinero y brazos a colonizar este territorio y crear así un movimiento industrial, como los pocos acomodados y muchos proletarios hicieron en el Sur y el Suroeste.

Poco dinero del Tesoro se necesitaría para lograr estos fines. Lo que más hace pensar es que hoy estando el camino declarado nacional, se teme que en la situación actual la nación no podrá cumplir con lo ordenado en la ley, pero mientras tanto el Departamento, por medio de la venta de terrenos, podía subrogar a la Nación por un tiempo, en el trabajo de atender al camino.

Baldíos nacionales y terrenos incultos, en situaciones peor colocados que éstos, cuestan hoy \$ 0.40 a \$ 0.70 centavos la hectárea, y no hay razón para que éstos no valgan lo mismo.

La Gobernación dictó el Decreto No. 138, por el cual se fomenta esta importante región, y destinó, por medio de él, la cantidad de \$ 1,000 oro, de acuerdo con la Ordenanza No. 17 de 1914, para atender, de modo eficaz, a la reducción de las tribus salvajes del territorio de Urabá, y nombra una Junta encargada de la inversión de estos fondos, compuesta de la señorita Laura Montoya, quien la presidirá, del Sr. Cura, del Presidente del Concejo Municipal y los Srs. Emiliano Ruiz, Aureliano Aguilar y Marco

Gutiérrez, todos del vecindario de Dabeiba, y del Inspector Provincial de Instrucción Pública en aquella región.

Frontino, Diciembre 20 de 1914.

JUAN HENRIQUE WHITE,
Ingeniero de la Zona 5ª.