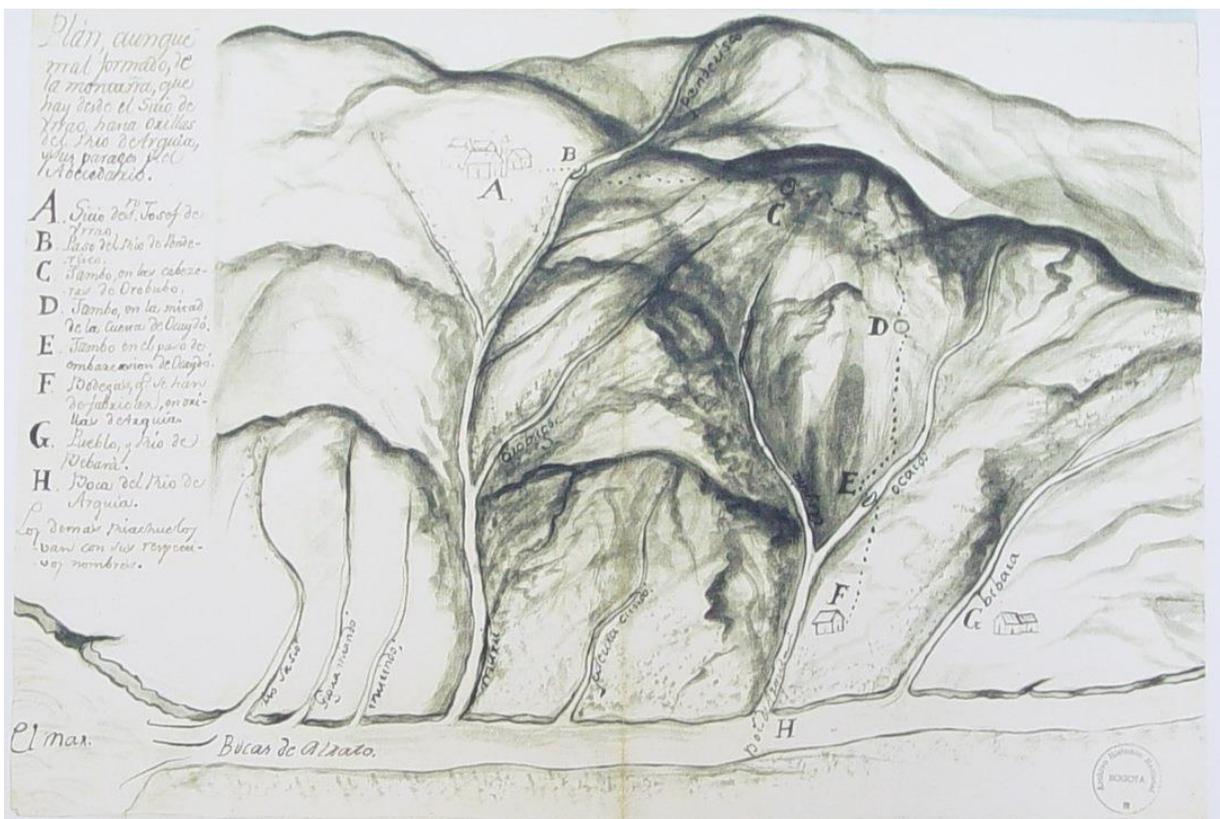


**DOCUMENTOS PARA EL ESTUDIO DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN ENTRE
ANTIOQUIA Y CHOCÓ
SIGLOS XVII, XVIII Y XIX**

Informe final de trabajo de grado para optar por el título de Antropóloga

**Presentado por:
CAROL MANCERA MEDINA**

**Asesorado por:
SOFIA BOTERO PÁEZ**



"Plan aunque mal formado de la montaña que hay desde el sitio de Urrao hasta orillas del río Arquía y sus parajes para el abecedario". A.G.N., Mejoras Materiales, Colonia, Tomo 17, año 1799, folio 818, 29 * 42 cm, Mapoteca 4:500 A (V. C. 318).

**Departamento de Antropología
Facultad de Ciencias Sociales y Humanas
Universidad de Antioquia
Medellín
Marzo de 2005**

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	3
MANEJO DE LA INFORMACIÓN.....	5
1. EXPLORACIÓN	9
1.1 RUMBO A BEBARÁ	10
1.2. LOS CAMINOS DE AYTÁ Y ERVITÁ.....	14
2. EL ATRATO: UN RÍO DE DIFICULTADES	18
2.1 VISITANTES INDESEADOS.....	18
2.2 INDÍGENAS REBELDES E INDÍGENAS PACIFICADOS	21
2.3 ALIANZAS PELIGROSAS.....	23
2.4 EL CONTRABANDO	25
2.5 MEDIDAS DE SEGURIDAD.....	28
2.6 MEDIDAS DRÁSTICAS: el cierre del Atrato. Determinación e inconveniencia	30
3. CAMINOS Y DESARROLLO ECONÓMICO. Un proyecto oficial.	37
3.1 EN BUSCA DE COMERCIO INTERNACIONAL.....	53
3.2 A NIVEL LOCAL.....	57
4. LUEGO DE UN RECESO	65
4.1 CAMINO DE URRAO	66
4.2 CAMINO BOLÍVAR – QUIBDÓ	72
4.3 CAMINO A TADÓ Y RIOSUCIO	75
4.4 EL CAMINO DE MURRÍ	76
CONCLUSIONES.....	88
ÍNDICE DE DOCUMENTOS PRIMARIOS	94
BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA.....	99

INTRODUCCIÓN

El propósito de este ejercicio es presentar los resultados del rastreo realizado a través de fuentes documentales, de los diferentes proyectos y obras, de comunicación vial y fluvial que tuvieron lugar en la vertiente oriental de la cuenca del río Atrato, en el área que corresponde actualmente al departamento de Antioquia, durante los siglos XVII, XVIII y XIX.

Esta indagación la realicé en el marco del proyecto “Configuración regional y caminos en el cañón del río Cauca en Antioquia. Definición de un objeto de estudio y búsqueda documental”, dirigido por la investigadora Sofía Botero Páez. Para este proyecto, los miembros del equipo de trabajo (Carlos Mario Herrera, Johana Méndez, Natalia González, Carol Mancera y Sofía Botero), hicimos una revisión en los archivos: Histórico de Antioquia (A.H.A.), Archivo Notarial de Santa Fe de Antioquia (A.N.A), Archivo Arquidiocesano de Santafé de Antioquia (A.ARQ.A.) y el Archivo General de la Nación (A.G.N.). Adicionalmente revisamos colecciones de documentos históricos de la Biblioteca Nacional. (B.N.) y Luis Angel Arango (B.L.A.A.). Nuestro propósito fue el de encontrar información que nos permitiera rastrear la localización física de caminos existentes en el área; y los procesos sociales, políticos y económicos a los que estaban asociados. Bajo la observación de este objeto de manipulación del paisaje que son los caminos, se pretendía lograr una aproximación a los procesos de poblamiento y de estructuración regional. No obstante la delimitación geográfica de este proyecto, en el curso de la búsqueda nos encontramos de manera recurrente, con información relativa a la comunicación con el Chocó. Fue así como, a pesar de no estar en el contorno espacial planteado inicialmente, y atendiendo a las dinámicas interregionales que los documentos iban mostrando, estructuré un proyecto independiente que dio lugar al presente informe.

Al plantear el presente proyecto, encaminé la búsqueda hacia aquellos datos relativos a obras de infraestructura vial, existentes y por construir; que nos permitieran rastrear las relaciones políticas, sociales y económicas que sostuvieron, Antioquia y Chocó, desde su conformación como unidades administrativamente independientes. Es decir, conocer mediante la dinámica de planeación y ejecución de proyectos de vías de comunicación entre Antioquia y el Chocó, los intereses económicos y políticos que podían vincular a ambas zonas.

Esto implicó:

- Identificar los elementos del paisaje geográfico sobre los que se configuró el sistema de transportes entre Antioquia, y la vertiente oriental del río Atrato.
- Hallar intereses y conflictos económicos, políticos, culturales y/o sociales, asociados a estos elementos geográficos.
- Definir los diferentes caminos que comprende la red vial en la zona, con sus distintos puntos de origen y destino.

- Precisar el tipo de manejo que le dio la administración pública al problema de las vías de comunicación, en los diferentes momentos en que se ha planteado el problema.
- Reconocer iniciativas locales promovidas en torno al funcionamiento de estas vías.
- Rastrear las características y condiciones de los caminos y otros elementos de infraestructura, implicados en el sistema de transporte, tales como puertos y vigías.

El trabajo con las fuentes documentales nos permitió obtener un registro escrito de circuitos de transporte gracias a diferentes documentos, (cartas y documentos con narraciones de viaje, informes, autos, Reales Cédulas, expedientes, la Relación de la Provincia de Antioquia de Francisco Silvestre, relaciones del Chocó, actas, instrucciones, superiores providencias, leyes, solicitudes, diligencias), que plantean de manera explícita la voluntad de abrir o mejorar tal o cual camino, por parte de un ente administrativo, o (con menor frecuencia) de los vecinos de un municipio o corregimiento. Para acceder a ellos recurrimos a los archivos Histórico de Antioquia, General de la Nación, y en menor proporción al Notarial y Arquidiocesano en Santafé de Antioquia; así como de las Bibliotecas Luis Ángel Arango y Nacional de Bogotá. Por otra parte, se retomaron como fuentes primarias publicadas, los documentos contenidos en “Historia Documental del Chocó”, transcritos por Enrique Ortega Ricaurte; y la Relación de la Provincia de Antioquia de Francisco Silvestre. Es importante resaltar que la revisión de archivos de prensa, no fue contemplada dentro del proyecto, pues, a pesar de que constituir una fuente clave para rastrear los objetivos planteados, durante el período del siglo XIX, tiene unas características y unos alcances diferentes. Esto me lleva a considerar a futuro, la elaboración de un proyecto independiente, para el cual el presente trabajo, constituiría un importante precedente.

Como antecedente importante, para el planteamiento del proyecto, destaco la escasa referencia a estas vías específicas, dentro de las fuentes secundarias. Salvo por el trabajo de James Parsons,¹ Luis Fernando González,² y Luis Fernando Molina;³ lo que se puede encontrar en los libros de historia económica, son referencias pequeñas y fragmentarias, al interés por establecer rutas de comunicación alternativas al río Magdalena. Parsons nos ubica en el contexto histórico en el cual cobra importancia la obra del camino de Occidente, el cual aprovecha la ubicación geográfica de Antioquia, con el propósito de estimular el comercio internacional. González, mediante la utilización de cartografía histórica y otros documentos gráficos que le sirven para evaluar el reconocimiento, la incorporación y la autorepresentación del Chocó, con relación al grupo poblacional dominante; dedica un capítulo especial al tema de los caminos utilizados y proyectados. Luis Fernando Molina, por su parte, en el capítulo con el que participa del libro “Los caminos reales de Colombia”, nos hace un recuento de los caminos hacia el Pacífico colombiano,

¹ Parsons, 1996.

² González, 1997.

³ Molina, 1995.

dentro de los cuales se ubican las rutas rastreadas en mis pesquisas, coincidiendo con mis conclusiones en cuanto a que los caminos que parten de Antioquia, sólo llegaron a realizarse durante el siglo XIX. Con relación a estos textos, yo vendría a hacer una especie de ampliación, y profundización, siempre con la perspectiva de hallar la conexión entre las especificidades económicas, poblacionales, geográficas, históricas, etc. de las regiones de estudio, y el comportamiento de las posibilidades de desplazamiento entre una y otra. La sola abundancia de documentación, sumado a la historia de minería, esclavitud, desplazamiento étnico, invasiones extranjeras, riqueza natural, etc., sugieren un análisis detallado de la interacción de estos elementos. El tema de las vías de comunicación, se presenta como una excusa para remirar, e incluso confirmar sus mutuas interacciones.

MANEJO DE LA INFORMACIÓN

Como principio metodológico, asumí un procedimiento inductivo, a partir del cual, no pretendí examinar las dinámicas socioespaciales vinculadas a las vías de comunicación, a la luz de una perspectiva teórica específica, sino más bien organizar los datos, de tal manera que fuera posible visualizar sus posibilidades, y a futuro articularlos con diversas perspectivas teóricas. Es así como seguí el siguiente procedimiento.

Una vez recogidas todas las fichas elaboradas a partir de los documentos hallados en los diferentes archivos, procedí a hacer una revisión general, para seleccionar aquellos que eran pertinentes para mi investigación, guiándome en principio, por la ubicación geográfica. Hice una lectura inicialmente superficial de todos los documentos, para insertarlos en una matriz de datos en Excel. Como fue convenido desde un principio con el equipo de trabajo, las fichas se denominaron con códigos, que daban cuenta (en su orden) de: persona quien elaboró la ficha, archivo del cual se extrajo, serie, tomo, y año del documento. Estos parámetros me sirvieron para identificar la fuente de la información, insertada en el índice. El índice estuvo en proceso reelaboración desde su creación, debido a que la constante consulta del mismo y de los documentos, replanteó la clasificación inicial, haciéndola cada vez más precisa.

Incorporé también a esta matriz, la información extraída de las fuentes secundarias; y unas cuantas entrevistas que llevamos a cabo en el municipio de Urrao en Julio del 2003. La base de datos elaborada, consta de siete principios de clasificación. El primero de ellos, el año (en que se escribe el documento), con base en el cual organicé toda la documentación. Llevar la secuencia cronológica, me permitió relacionar la información contenida en los documentos, con el contexto histórico. Este parámetro me permitió evidenciar, los momentos de ausencia y abundancia de información. Los “picos” allí plasmados, dieron cuenta de la dinámica de las obras públicas rastreadas, con respecto a acontecimientos históricos que se describirán en el curso del informe. Esta primera evaluación, del comportamiento de la documentación en el espectro cronológico, me permitió establecer los cuatro

momentos fundamentales que articulan la elaboración de este informe, tal como se puede apreciar en la tabla de contenido.

Otro de los criterios de clasificación de la información fueron los lugares a los que aludía el documento. Una clasificación por hitos geográficos, en razón de las diferentes rutas al Chocó de las que pretendí dar cuenta, la llevé a cabo de una manera mucho más precisa con el programa de Atlas Ti 4.2. Un tercer criterio de clasificación que utilicé fue el tema; refiriéndome a los temas principales a los que alude cada uno de los documentos, aunque la mayoría suele tocar diferentes tópicos. Los temas en que se organicé las fichas son: administración, río Atrato, caminos al Chocó, caminos (en general), comercio, correos, defensa, distancias, general, indios, linderos, minas, tierras y transporte fluvial. La siguiente columna “contenido”, comprende los resúmenes que encabezan las fichas. Sobra decir que esta ha sido una información clave para la manipulación de los documentos. La casilla “Fuente” contiene todos los datos del documento relativos al Archivo, Fondo, Serie, Período, Tomo, Documento, Folios y Año; los cuales permiten la localización del mismo. Una casilla posterior menciona el nombre de la persona responsable de la transcripción, dato importante en cuanto a posibles dudas sobre la transcripción. Finalmente la columna “comentarios”, la creé para anotar observaciones sobre especificidades del contenido, estimación de su relevancia, extensión de la ficha, revisión de originales, relación con los hitos geográficos más importantes, etc. La información así organizada, da cuenta de 90 documentos de los cuales, 81 fueron transcritos por el equipo investigativo, y 9 fueron extraídos de la Historia Documental del Chocó, de Enrique Ortega Ricaurte.⁴

El análisis de la información la llevé a cabo en el programa Atlas Ti 4.2, con el cual pude señalar, clasificar y relacionar la información pertinente para cada uno de los tópicos de interés. Este segundo momento lo comencé con el estudio de todos aquellos documentos que en mi índice figuraban bajo el tema de “camino al Chocó”, y algunos con temática “general”, “administración” y “caminos” que dentro de sus tópicos aludieran a alguna de las rutas en cuestión, y así obtener una perspectiva general del problema. Es decir que mediante el estudio de estos documentos pude ir prefigurando el tipo de demandas, la índole de las solicitudes que recaían sobre las distintas rutas, relacionarlas con el momento histórico, y de esta manera ir visualizando constantes y rupturas a lo largo de los tres siglos. El siguiente tema de revisión fue el de “río Atrato”, el cual complementó muy adecuadamente esta panorámica. La manipulación de los datos en el programa mencionado, me permitió identificar las referencias a cada una de las rutas, temas y lugares; y a la vez, elaborar resúmenes mucho más completos de los documentos, guiando en esta forma la búsqueda. Posteriormente, revisé todos los documentos de todos los temas restantes, y los articularé a una problemática principal. Así, obtuve síntesis de los documentos y clasificaciones temáticas al interior de los mismos, que me facilitaron su manipulación.

⁴ Ortega, 1954.

De las clasificaciones temáticas obtenidas mediante este ejercicio, las más importantes son las que discriminan entre las rutas por Murri, Arquía, Bebará, Bolívar, Pavarandocito y “camino al Chocó” en general, (lo que quiere decir que no refiere ninguna ruta en específico). Estas clasificaciones, nos muestran los proyectos y obras asociadas a cada una de ellas. Los demás subtópicos los fui definiendo en el curso de trabajo, y los fui replanteando en la medida en que fui vislumbrando mejor su cobertura. Son temas que se complementan en la mayoría de las ocasiones y sólo pretenden ser una guía para un abordaje posterior más detallado, sin que ello implique perder de vista la visión de conjunto que de hecho muestran los documentos.

A través de este primer ejercicio de análisis, pude constatar que hay en la documentación un predominio de las rutas que conducen por Urrao, y de este punto, a la desembocadura del Bebará en el Atrato. También, al parecer, sólo en este punto se ha construido puerto, que es el puerto Islitas, y el pueblo de Bebará. El camino de Murri aparece como no tan ventajoso para este propósito; lo que invita a explicar los motivos; así como las ventajas de la ruta de Bebará sobre la de Arquía. Constaté también, que en el curso de los tres siglos estudiados, en la región demarcada, el transporte como cuestión problemática no varió en lo más mínimo. Es decir, se encontró una gran brecha entre los múltiples planes de mejoramiento de las vías, y las obras que realmente se llevaron a cabo.

Una vez delineada esta situación histórica problemática y reiterativa, y habiendo hecho también, una revisión cuidadosa de los documentos más importantes, procedí a identificar los rasgos más sobresalientes en esta dinámica de proyección y ejecución de caminos. Proseguí con la identificación del río Atrato como una potencial, pero siempre conflictiva vía de transporte, que condicionaba el funcionamiento de los caminos que conducían a él. Atendiendo a mis índices y resúmenes, retomé los documentos que ilustraban esta situación, y rastree en ellos todos los factores y tópicos que mencionaban, conservando la coherencia cronológica.

Combinando estos dos ejes temáticos fundamentales, encausé el propósito del análisis documental, hacia aclarar, las dificultades y virtudes de las principales rutas y vías de comunicación, entre la provincia del Chocó y Antioquia durante los siglos XVII, XVIII y el XIX, sus impulsores, usuarios y los propósitos que les dieron vida. Además establecer el porqué, el río Atrato, con las características que tiene, es decir, apto para la navegación, nunca llegó a constituir una vía regular de transporte. Me interesó conocer además, la continuidad o los efectos que esta situación histórica tiene sobre los pobladores, y en general sobre la región.

Haciendo un balance de la cantidad de información obtenida en los archivos, para los siglos XVII, XVIII y XIX, encuentro un total de 90 documentos. En general, estos se distribuyen de manera uniforme, entre finales del siglo XVII y finales del XIX, salvo por unas ausencias de documentación entre 1730 y 1757; y 1817 y 1847. Al seleccionar sólo aquellos documentos que hacen referencia explícita a una vía de comunicación hacia el Chocó encuentro 24 documentos. De estos, solamente dos

corresponden a finales del siglo XVII; luego hay una ausencia casi total de referencias, durante casi cien años. En este punto he retomado y cruzado estos datos, con documentación relativa al río Atrato, la cual se encuentra con una frecuencia mayor. En 1778 se revitaliza el interés por la comunicación con el Chocó, y se sigue presentando con cierta regularidad hasta 1812, desapareciendo de nuevo, hasta 1850. Aún teniendo en cuenta este vacío explicable por el período de guerras independentistas, en el período del siglo XIX se encuentra mas de la mitad de la información, lo que nos ilustra a grandes rasgos, sobre el interés que cobran las vías de comunicación para las políticas nacionales, en esta época.

De los 90 documentos recolectados para este proyecto, fueron citados 52, a los cuales se les actualizó la ortografía, con el fin de facilitar la lectura. Estos se caracterizaban, a mi juicio, por aludir explícitamente a la necesidad, intención, interés, ejecución de alguna obra en concreto, una orden, demanda, precisión, recomendación, reclamo, actividad, dificultad, etc.. para acceder a los territorios del Chocó desde Antioquia. Los otros 38 documentos no fueron incluidos por diferentes motivos. Algunos consistían en versiones muy parecidas de un mismo acontecimiento, o en una exposición de argumentos repetida. La mayoría de los documentos adicionales que quedaron por fuera de este informe, dan cuenta de dinámicas de poblamiento muy específicas, ligadas a las rutas estudiadas, que responden a otras preguntas, y ameritan por lo tanto un tratamiento diferente. Otros de los documentos estudiados, aluden a vías de comunicación conexas con las prioritarias para esta investigación, y sirvieron para contextualizar la problemática, pero, para ser abordadas requieren la ampliación de detalles que se salen de los objetivos planteados. Lo más importante de toda esta documentación adicional y de contexto, es que deja abierta la oportunidad de seguir indagando y profundizando en los múltiples matices, que este trabajo conscientemente descriptivo, ofrece.

Aclaro que, aunque en un momento inicial tuve muchas expectativas con respecto de las características geográficas de los caminos, fui replanteando su pertinencia y viabilidad; al punto de que, la más cercana aproximación a este componente, está plasmado en mapas que de manera muy general, pretenden darle al lector, idea del trayecto de las vías. Sin embargo, quiero dejar explícito que los rasgos geomorfológicos de los trayectos, debieron ser decisivos, en la predilección y abandono de los mismos, sin que este componente quedara siempre explícito en la argumentación de los documentos. Una aproximación, en este sentido, debe complementar muy adecuadamente, las reflexiones sugeridas por el rastreo documental. Por otro lado, se anexó el registro digital de algunos de los materiales gráficos que acompañan los documentos de archivo, ilustrando sus planteamientos. También algunas cartografías de la época, que complementan el panorama.

1. EXPLORACIÓN

Los primeros acercamientos al golfo de Urabá comenzaron en 1510 con la fundación de Santa María la Antigua del Darién, y continuaron con las exploraciones militares que Vasco Núñez de Balboa llevó a cabo en el Pacífico, en 1525. También en este año, Diego de Almagro, llega por primera vez al río San Juan. A partir de allí acontecen una serie de intentos fallidos de penetración al Chocó que se ven impedidos por la resistencia de los indígenas nativos.⁵

Según información retomada de González,⁶ Pascual de Andagoya había logrado ya que se le diera al Chocó el status de gobernación independiente, pero es asesinado durante un levantamiento indígena, y tras su muerte, se diluye nuevamente la jurisdicción del Chocó. Durante todo el siglo XVI se llevan a cabo expediciones militares, en búsqueda de lograr un control de las poblaciones nativas. Gómez Hernández lidera una de ellas concentrándose en el Atrato Medio; mientras Francisco César y Badillo, se ocupan del bajo Atrato. En 1572 Felipe II expide Real Cédula por la cual ordena al Capitán Lucas de Ávila el descubrimiento y la población del Chocó. En 1666 se repite la orden Real, impartida al presidente del Nuevo Reino de Granada. En 1573 se hace la primera fundación de Nuestra Señora de Consolación de Toro, en la jurisdicción de Cartago camino para el Chocó, dibujando intereses en esta dirección,⁷ pero sin responder aún a propósitos de poblamiento. En 1583, el Chocó adquiere nuevamente autonomía, siendo nombrada como la “Provincia del Chocó, Dabeiba y Valles de Baeza”, pero en 1594 vuelve a ser incorporada a la provincia de Popayán. Bajo su jurisdicción, son fundadas numerosas poblaciones que continuamente son destruidas por los indígenas quienes se resistían a trabajar en las minas. Estos levantamientos se prolongaron hasta mediados del siglo XVII. En 1640 y 1666 por ejemplo, los indígenas Tamanás y Waunanas protagonizaron revueltas, que obligaron a abandonar las minas del río Tamaná.

Desde comienzos del siglo XVII hubo una presión económica significativa, dada por las guerras que España sostenía con Francia, Inglaterra y Holanda, las cuales generaban grandes expectativas sobre los yacimientos auríferos de la Nueva Granada. Sin embargo, la materialización de estos proyectos económicos sólo se dio hasta 1680 y 1690, en que se fundan los primeros reales de minas en la cuenca media del río San Juan. Con ellos empieza una modalidad de explotación aurífera intensiva en la región. En 1670, la provincia de Nóvita ya se encontraba más pacífica, y reducidos los indios de Noanamá; sin embargo, en 1684 se produce nuevamente

⁵ Aprile-Gnisset, 1993.

⁶ González, 2003.

⁷ Romoli, 1975.

un levantamiento en las minas de Neguá. A raíz de este y otros acontecimientos afines, de la gobernación de Popayán, se envió a Antonio de Veroiz y Alfaro a continuar el proceso de Pacificación.⁸

Entre 1688 y 1695, se da una gran profusión de reducciones, reales y poblados. En 1690 Quibdó se convierte en el centro administrativo y sede de la tesorería real. En 1726 por Cédula Real se decide la separación del Chocó, de la provincia de Popayán, con el interés de ejercer control sobre el contrabando y la fuga de oro, y de defender a los indios de la avaricia de la administración payanesa.⁹

En coherencia con estos intereses, se llevaron a cabo expediciones geográficas y militares, con el propósito de hacer un reconocimiento del potencial económico de la cuenca y los afluentes del Atrato. Con ellas se produjeron cartografías que contextualizaban lo hallado en ámbitos geográficos más amplios. El río del Atrato, o Darién, aparece por primera vez, en cartografías como la realizada por Juan López de Velasco en 1600, en la cual aparece como un territorio aún por explorar.¹⁰ Durante este siglo, y los anteriores, los diferentes grupos indígenas que hoy se reconocen bajo la denominación general de Chocóes, además de cunas y cuevas, se mantuvieron al margen de la administración central, hasta finales del mismo en que las misiones accedieron a ellos. Dominicos, Agustinos, Capuchinos y Franciscanos, reñían con Popayán y Antioquia por la potestad sobre los indios, pero al parecer, fueron los Franciscanos los únicos que lograron asentarse en la región.¹¹

1.1 RUMBO A BEBARÁ ...

La “Descripción del río Atrato y sus afluentes, realizada por el bachiller Antonio de Guzmán y Céspedes el 23 de Julio 1669”,¹² responde a la necesidad de hacer un reconocimiento geográfico del río Atrato, en el cual identifica su nacimiento y sus afluentes, así como las comunidades que habitan a lo largo de su cuenca. Señala en las áreas vecinas a su nacimiento, entre la ciudad de Caramanta y de Anserma, a la provincia de los indios Sitarabiraes que cataloga como chocóes; quienes navegan el río y sus afluentes, al igual que navegan el Cauca. Al describir los tributarios que lo nutren en su parte media, señala al río Murrí, y la denominación que le dan los indios que habitan esos parajes, para los cuales es el mismo río Penderisco o Urrao. Este documento permite ver que para este momento había ya una utilización fluida de estos ríos para el transporte mercantil hacia Panamá, Guayaquil, Barbacoas, Cali y las minas de Nóvita, haciendo uso del río San Juan, y del puerto de Buenaventura:

”[...] abajo de esta provincia está la del Noanamá, que se va a ella por embarcación por el río de San Juan; entra por sí solo al mar por bajo del puerto de la Buenaventura, y por el mar se va a dicho puerto, de donde se coge la derrota que se eligiere, o para Panamá, Guayaquil,

⁸ Castrillón, 1982.

⁹ Ortega, 1954.

¹⁰ González, 1997.

¹¹ González, 2003.

¹² Ortega, 1954, capítulo X.

Barbacoas o ciudad de Cali, por tierra y en esta provincia de Noanamá caen las minas de Nóvita que está labrando hoy Juan López García [...]
(Ortega, 1954: 104).

En torno a estos ríos, el bachiller señala la constante amenaza que representan los diferentes grupos que habitan la zona, entre ellos los Surucos, Poromeas, Tunucunas, existiendo fuertes enfrentamientos entre estos y los chocóes, de quienes dice, tienen esclavos de las otras etnias, tomados en guerra. A pesar de estas acotaciones, el bachiller señala -y difícilmente pudo ser de otra manera- haber sido acompañado por cuatro indios capitanes emberas, con tres parcialidades y embarcaciones que prepararon para este fin.

Este informe, fruto de una primera expedición, se complementa con el segundo, realizado en 1671,¹³ en el cual se hace una mención mas detallada, de la vía de acceso desde Urrao, hacia el Atrato. En el relato de este recorrido, se puede destacar el acompañamiento del que se sirvió el presbítero para poderlo llevar a cabo: un cacique indígena embera llamado Coabra, proveniente de una parcialidad ubicada cerca del río Bebará, en compañía de otros doce indios. Ellos convidan al bachiller para que realicen el viaje desde Noque, su sitio de residencia, hasta Bebará, el punto de residencia del cacique. A lo largo del viaje describe a los habitantes del Atrato, en donde se encuentran numerosos grupos, con diferentes tipos de relaciones interétnicas. El bachiller hace énfasis en los indios chocóes, quienes, según él, tenían muchos enemigos. En general muestra una disposición de obediencia, por parte de los indios, ante su llegada a cada uno de los puntos donde se detiene. Esta actitud muestra la consolidación de los proyectos planteados desde la corona para la región; en directa relación con el interés por el oro, que fluye por cada uno de los caudales del Atrato, en espera de ser explotado.

De este documento podría destacar, la descripción pormenorizada del recorrido que hace el bachiller desde Noque hasta Bebará y de allí hasta Tutunendó, con datos de distancias, tiempo empleado, quebradas y reducciones indígenas atravesadas. Guzmán, se toma alrededor de veinticinco días haciendo los preparativos para un viaje que se demoró cerca de tres meses. Salió en compañía de cinco hombres más, con dotación de “ropa, tabaco, especies, harina, bizcocho y carne”. El punto de partida es Noque, de donde sale el día 26 de Septiembre. De allí calcula 8 leguas hasta el Valle de Urrao, y una legua para cruzar a la otra orilla del río Penderisco, desde donde regresó las mulas, y dio orden para que volvieran a recogerlo con provisiones listas, al cabo de tres meses. Menciona entre los sitios del recorrido, principalmente en donde pasa la noche, los siguientes en su orden: el punto de “Huhio” que en lengua indígena quiere decir “camino de esos”, quebrada “Sueyabacodá” que traduciría “sitio a donde comieron gurríes”; “Eiasoromá”, que significa “Loma Grande”; el río Casanendó de donde dice que se sacaba mucho pescado; quebrada Mandé. Luego de allí, llega al primer punto donde se detiene varios días que es “Taitá”, que ha cambiado su nombre por el de Arquía, por causa de invasiones producidas entre grupos étnicos de la región. Allí llega el 6 de Octubre,

¹³ Ortega, 1954, capítulo XI.

casi 10 días después de haber partido, y permanece otros ocho días, mientras conversa con el capitán de esta parcialidad, y se asegura de que esté cumpliendo con su obligación. Del río que cruza por allí, dice que es navegable y que desemboca en río Atrato, de manera que indudablemente se trata del río Arquía. De allí, a cuatro leguas, pasa por el río Ocaidó, donde encontró también poblados de indios. De allí pasó a Chichiridó, que según sus averiguaciones quiere decir “a donde duermen los pájaros”, y de allí a Bebará donde se encontró de nuevo con el capitán Coabra. Hasta aquí llega propiamente el recorrido referido al camino que conecta a Urrao con el río Atrato. Pero el bachiller en función de la tarea que le es encomendada, continúa al puerto de Nauritá, la quebrada Nemotá, San Juan de Niguá y Ucumitá. En este punto, tuvo un encuentro con indígenas de diferentes procedencias en el que acordaron la forma y el lugar para pagar el tributo. De allí pasa a Andagrado, Samugrado, Manené, Tacodá, Miandeavidá, Buenavista; y finalmente Puerto Tutunendó donde se realiza otra reunión, y desde donde se devuelve haciendo el mismo recorrido.¹⁴

En la narración del viaje, los capitanes que tienen contacto con el bachiller le señalan la existencia y el conocimiento de rutas alternas. Una de ellas entre el Valle de Urrao y Casanendó; y otra entre el Valle de Urrao y Bebará, las cuales economizan notablemente el tiempo empleado en el recorrido:

“[...]comunicando con este indio ladino don Pedro Daza, que para la comodidad del español y la suya de ellos para que les puedan entrar ropa y yerro para sus herramientas y entren mulas, porque es mucho trabajo que entre a hombros, me respondió que desde el valle de Urrao tiene vista una cuchilla de loma y cogiéndola y siempre por cuchillas saliendo por las cabeceras de ese riachón llamado Casenendó, con poca agua, que no detendrá ni aun en los inviernos, saldrá con el camino a dar su misma casa, y que lo dispondrá y abrirá con la gente que asiste en dicho sitio, y aceptando su promesa le di de los géneros que traigo a él y a toda su gente [...]” (Ortega, 1954: 111).

También al llegar a Bebará, el capitán le manifestó la inconveniencia de haber tomado el camino que había tomado:

“[...] me dijo que él sabía camino muy breve para desde allí de su casa, en tres días, salir al valle de Urrao cortando derecho la cordillera, y la señaló porque el camino que había traído es muy largo y malo, que como se ha temido del español buscaron lo más dificultoso [...]” (Ortega, 1954: 123).

Hay una ruta alterna por el río Murri, esta no es la seguida por el bachiller, pero uno de los indios que lo acompaña le narra algunas características del valle que atraviesa y de la gente que lo puebla:

¹⁴ Este recorrido, coincide con el descrito por habitantes de Urrao entrevistados en el 2003.

“[...] que el río de Penderisco, a donde entra en el de Atrato es muy grande, muy abundante de todo género de pescado, muy fértil de maíces y platanares, que de los indios guaracúes hallaron estancias [...]” (Ortega, 1954: 113).

El río Murri, junto con el Arquía y el Bebará, -afuentes del Atrato- constituyen los principales puntos de destino del camino de Urrao. Particularmente el Murri, no es objeto de mucho interés, por los menos durante los siglos XVII y XVIII.

El relato contiene también, una explícita comparación entre el Atrato y el Magdalena, y se plantea la propuesta de erigir un puerto en el punto de Panipani y Ucumita, análogo al puerto de Nare:

“[...] y habiendo navegado como cinco leguas di en el río de Panipani y unido con este, en que voy embarcado, que es el de Ucumita que componen un buen río, y como la tierra es muy llana va muy tendido y explayado; y llegando al río de Atrato que es hermoso y con este que le tributa quedará del porte del río de la Magdalena en el puerto de Nare, adonde por la disposición y ser la mejor parte por caer en el rincón de la tierra, dispuse se ha de fundar la ciudad de españoles adonde por navegación desde el puerto de Nauritá, viniendo de Antioquia, se desembarca, y embarcados del río de Bebará, adonde vive Coabra, que es capitán de aquella parte y se hace el nuevo descubrimiento de minas de oro, se entra en este río de Atrato, y cogiéndole río arriba desembarcan en la ciudad y por él arriba se corre todo hasta donde no se puede navegar y se corren los ríos de Andagrado y Samugrado, que están hasta la sierra poblados de indios [...]” (Ortega, 1954: 116)

Este punto será una constante en la documentación que revisaré a lo largo del trabajo. Consiste en la disyuntiva que enfrentan administradores y comerciantes, en cuanto a la utilización del Magdalena y/o el Atrato, como vías de transporte, tomando en cuenta criterios de eficacia y seguridad. Esta rivalidad se hace manifiesta en la planeación de los administradores públicos, y se ampliará mas adelante.

En cuanto a los problemas de defensa y seguridad, señala el puerto de Nauritá como un punto susceptible de ser utilizado por indios que pretendan invadir a Santafé:

“[...] por él arriba se corre todo hasta donde no se puede navegar y se corren los ríos de Andagrado y Samugrado, que están hasta la sierra poblados de indios, y para ver al español en su ciudad, los indios que viven más altos, embarcados de mañana, llegan a la ciudad en un día, de donde se pueden hacer todas las invasiones a las provincias que le habitan por la parte de abajo por embarcación hasta el mar, y por lo que tiene de llano, manso y apacible y hundoso pueden entrar barcos por él hasta la ciudad [...]” (Ortega, 1954: 117).

Aquí se perfila también una permanente amenaza, y es la incapacidad de ejercer un control sobre los afluentes del Atrato, para que no sean utilizados como vías de penetración a los poblados principales, particularmente, a Santafé de Antioquia. Esta amenaza se hará extensiva a todo tipo de enemigos del gobierno central, tanto nativos como foráneos.

Este documento da cuenta del proceso de reconocimiento del río Atrato, que se desarrolla con propósitos de explotación comercial, y monopolio político. Es el resultado de tres viajes que realiza el bachiller en ejecución de las políticas de pacificación que se habían visto truncadas por la actitud rebelde de los indios. En ellos se puede ver, cómo en efecto se logra llegar a un acuerdo en el cual se acogen a vivir agrupados en poblados y a pagar los tributos, siempre y cuando les dejen conservar sus tierras, no los obliguen a trabajar en las minas, y no se vean afectados por la Gobernación de Popayán con quien las relaciones han estado marcadas por el autoritarismo. Con este propósito se designan a unos alcaldes o capitanes, que están encargados de congregar a la gente y recoger los tributos. Posteriormente, en 1674 se le retiró a Guzmán esta misión, y se le entregó a los franciscanos.¹⁵ Retomo estos relatos como punto de partida, ya que constituyen documentos completos en los que se delinear algunas de las características que el Atrato presenta, como problemáticas constantes, a lo largo de los siglos XVII, XVIII y XIX. Según la revisión realizada, este es el primer documento que describe en detalle el camino de Urrao, y por las características de la descripción misma y el momento aún tan precario de conocimiento del territorio, parece que el camino y los territorios aledaños fueran desconocidos para el bachiller, y para los funcionarios de la corona española.

En resumen, este documento evidencia la posibilidad y la necesidad de articular estas dos regiones en torno a unos intereses políticos y económicos que las cobijan a ambas, y mediante unos trayectos físicos, factibles y preexistentes que requieren ser dominados por la administración central. Estos mismos intereses van a ser objeto de pugna entre la gobernación de Popayán y la de Antioquia, e incluso de los franciscanos.¹⁶

1.2. LOS CAMINOS DE AYTÁ Y ERVITÁ

Ejerciendo el cargo de alcalde ordinario de Antioquia, se le encomendó a Juan Bueso de Valdés que interviniera en el Chocó como Juez Auxiliador y superintendente, de las pacificaciones y misiones eclesiásticas. Esta labor la comenzó a desarrollar el 31 de Agosto de 1676, junto con 2 religiosos, 20 soldados y 30 indios cargueros. Como resultado de su labor, se conformaron en el Chocó tres pueblos de indios reducidos. Hizo también, un mapa del Atrato y el Darién. En audiencia realizada en 1678 se aprobó el fruto de su expedición, y en una cédula del 27 de septiembre de 1680, se le ordena continuar la empresa, y se autoriza al tribunal para confirmar su título. Por estos años se incrementaron las invasiones, que hacían piratas ingleses y franceses

¹⁵ Vargas, 1993.

¹⁶ González, 2003.

sirviéndose del Atrato. Esta situación de vulnerabilidad, sumado al peligro que representaban los indios rebeldes, motiva la preparación de otra expedición, esta vez con 1800 hombres, liderada nuevamente por Juan Bueso de Valdés.¹⁷

En el marco de esta empresa, encuentro nuevamente mención de los caminos denominados como Aytá, Ervitá y el de Urrao. Los dos primeros me llaman particularmente la atención, por que bajo este nombre, no encontré ninguna otra alusión.¹⁸ Hago referencia a un documento de 1684,¹⁹ que nos cuenta sobre la dificultad de acceder al camino mas adecuado para rescatar a una cuadrilla de negros y a españoles, que fueron sitiados por indios, en el Chocó.

En 14 de Mayo de 1684, el escribano Feliz Ángel del Prado, informa acerca de los indios cargueros y jeques que fueron por orden del gobernador Don Diego Radillo de Arce, a cumplir su comisión de conquista y pacificación al Chocó. Da razón de 40 soldados, 8 aventureros, 8 indios de Buriticá, 7 indios de Sabanalarga, 9 indios anaconas, 8 jeques y; 3 indios vacos y 14 tributarios de Sopetrán (A.H.A., Indios, Tomo 25, folios 165r – 166r).

El 20 de Mayo del mismo año, desde el Valle de Urrao Juan Bueso de Valdés informa que hay un camino “ordinario”, o de uso habitual que es el camino de Aytá, que no es muy conveniente utilizar por que está habitado por indios peligrosos. Propone a cambio la apertura del camino de Ervitá que es más cercano a donde están los ochenta hombres sitiados, es mas corto, sin el peligro de indios, ni la necesidad de navegar ríos. Como se trata de un camino que hace tiempo no se utiliza, se da la orden para que vayan tres baquianos, bajo el mando de Pablo Ordóñez, y lo abran hasta la base de un páramo que es la parte más cerrada y difícil:

"[...] habiendo considerado la parte más conveniente por donde ha de ser la entrada a dichas provincias por haberse remitido a su arbitrio ---- y resolvió que la dicha entrada no sea por el camino ordinario que llaman del Aytá por ser la parte por donde los indios pueden esperarle embarazando dicha entrada y haber en dicho camino algunas poblaciones de dichos indios que pueden servir de embarazo al pronto socorro que se pretende dar a los ochenta hombres sitiados, y para que se les de con la prontitud que se requiere o ---- haga la dicha entrada por el camino de Ervitá por ser el más inmediato a dicho sitio a donde están los dichos ochenta hombres y más breve y sin embarazos de indios ni necesidad de embarcaciones y por cuanto ha muchos años que no se

¹⁷ Restrepo, 1932.

¹⁸ En el Atlas de “Los nombres originales de los territorios, sitios y accidentes geográficos de Colombia” del I.G.A.C. de 1995, existe la referencia de un poblado con el nombre “Atitá”, que equivale al actual Carmen de Atrato. También aparece con este mismo nombre, un río que hoy llaman río Diamantes, el cual se encuentra cerca del poblado anterior, y constituye uno de los que da nacimiento al Atrato. Por otra parte, y desviándose un poco de la localización ofrecida por los datos del documento, está la referencia a Taitá y los indígenas Taitaes, nombres con los que denominaban al río Arquía y sus pobladores. Este último dato es tomado de Patricia Vargas, 1993, p133.

¹⁹A.H.A., Indios, Tomo 25, Documento 751, folios 165r – 187r.

trajina ordena y manda salgan tres hombres baquianos y abran el dicho camino hasta el pie del páramo por ser hasta dicho sitio la parte más serrada y dudosa para seguir el dicho camino y ser de gran inconveniente el andar dudándolo y extraviándose con tanto cuerpo de gente y los dichos tres hombres baquianos vayan a la orden de Pablo Ordóñez soldado de mi compañía los cuales abran luego y déjeles el avío necesario y póngase razón de su salida [...]" (A.H.A., Indios, Colonia, Tomo 25, folio 167r).

Por posteriores alusiones al río Pavón, y a la quebrada de Aguachiquita, se colige que se habla del Cerro Plateado que se encuentra ubicado en el límite con el hoy departamento del Chocó y de camino al municipio del Carmen de Atrato.

El 27 del mismo mes, desde Urrao “entrada del monte de las provincias del Chocó”, Juan Bueso de Valdés cuenta que los hombres a cargo de Ordóñez han estado trabajando en la apertura del camino hasta ese mismo día, ya que han tenido dificultades:

"[...] por haber andado perdido y no haber hallado señal ni rastro de camino y que lo dejan abierto hasta el dicho sitio como se les ordenó en cuya conformidad señala su merced el día lunes veintinueve del corriente para salir de este sitio en prosecución de su viaje [...]" (A.H.A., Indios, Colonia, Tomo 25, folio 167v).

Sin embargo, el día 30 del mismo mes, desde la quebrada de Pavón, el mismo Juan Bueso se queja de que el camino (de Ervitá), no fue abierto como se ordenó, hasta el pie del páramo, en el punto llamado Aguachiquita; y da la orden de proseguir con la labor.

En el alto de la sierra del páramo que divide las aguas vertientes al río Penderisco y a las provincias del Chocó, el día 5 de Junio del mismo año dice nuestro narrador que los comisionados continúan sin encontrar la trocha:

"[...] que por cuanto a cuatro días que caminó por la quebrada que Pablo Ordóñez y sus compañeros baquianos del camino de Ervitá que llaman Aguachiquita hasta llegar a este sitio donde he reconocido haber venido errados, y no ser por esta parte el camino, ni ser posible, respecto de ser una serranía alta, intratable por lo serrado, y aspereza de ella, y no haber ninguna señal de camino, y aunque desde dicho sitio he descubierto en dos partes el río de Atrato a larga distancia es imposible proseguir por esta derrota mi marcha por irse encumbrando más la tierra y ser toda de riscos y peñas ---- examinando con diferentes preguntas a los dichos baquianos no dan razón y se reconoce están perdidos y haberse engañado [...]" (A.H.A., Indios, Colonia, Tomo 25, folio 173r).

Así que se suspende la marcha y luego parte otro grupo de hombres con Bueso de Valdés a reconocer el terreno. El 6 de junio anuncian estar también perdidos:

"[...] y habiendo proseguido mucho trecho por esta cordillera adelante, y que es imposible penetrarla con el cuerpo de la gente y cargueros por ser la tierra muy agria y cerrada y haber descubierto que adelante baja la cordillera y se hace la tierra apacible por donde según la demarcación, parece ser el camino, y en este tiempo pareció ante mí Jerónimo Benítes color pardo, el cual manifestó un papel en forma de derrotero que dice le dio Juan Durango color pardo su tío, el cual en sus cortas noticias da a entender no ser por esta derrota el camino, y para poderlo buscar mando se marche hasta las orillas de la quebrada de Pavón y encuentro que con ella hace la quebrada por donde entramos a este páramo. Así lo proveí [...]" (A.H.A., Indios, Colonia, Tomo 25, folios 173r – 173v).

En el sitio y quebrada por donde se subió al páramo, el 7 de Junio del mismo 1684, solicita al gobernador de la provincia de Antioquia, que le envíe provisiones y una docena más de cargueros, ya que algunos se han escapado, y otros se han enfermado. Huyeron indios cargueros, provenientes de Sabanalarga, Buriticá y Sopetrán; mientras los soldados iban de cacería, razón por la cual, ahora son los soldados los que han tenido que cargar con la ropa y con la carne, perjudicándoles la salud y el manejo de las armas. De la misma manera se fugaron tres soldados, pero luego los encuentran y les toman declaratoria. Encuentran también a uno de los indios y lo azotan.

A continuación se informa de la llegada de quienes se fueron a buscar el camino, los cuales no tuvieron éxito, porque se les cerró la quebrada que se les mandó seguir, y no pudieron coger la cordillera. Se les ordena nuevamente que sigan buscando el camino, por las quebradas que bajan al Chocó desde la cordillera, y que sigan hasta dicha cordillera. *"[...] Que siguiesen una quebrada que entra en estas de Pavón y dista de ella media legua que descende de la sierra del [páramo] hacia la parte del Chocó [...]"*, que si siguen sin encontrar el camino, entonces tomarán el camino de Urrao.

La aparición del camino de Urrao como alternativa de tránsito, nos muestra ya un conocimiento del mismo, tan sólo a catorce años de haberse efectuado su supuesta primera expedición, por el bachiller Antonio de Guzmán. Como en el documento no se precisa el lugar donde se encuentran los hombres sitiados, no puedo evaluar la conveniencia de unos caminos respecto a otros. Aún así, se percibe la existencia de una ruta, de muy vieja data, en esquivo proceso de reconocimiento, aún contando (o justamente a causa de ello), con la colaboración de indios y baquianos. Evidencia que tras casi doscientos años de ocupación del continente, esta área geográfica es todavía ajena a su conocimiento y dominio, mas no, a sus intereses.

2. EL ATRATO: UN RÍO DE DIFICULTADES

2.1 VISITANTES INDESEADOS

Desde la división geográfica providencial del Nuevo Mundo, proclamada por el Papa Alejandro VI,²⁰ una antigua disputa por los territorios y las riquezas de América, unía a España a sus rivales europeas, Inglaterra y Francia. Para proteger su monopolio comercial en la Nueva Granada y las Américas, España instauró sus propias estrategias. Una de ellas fue la restricción para la utilización de un único puerto que fue, primero Sevilla y luego, Cádiz. Además, el manejo del intercambio se le encomendó a un gremio comercial que se encargaba de responder por el comercio trasatlántico, hacer cumplir los reglamentos, y el cobro de derechos. En tercer lugar, el transporte de las mercancías se hacía en caravanas armadas, para proteger los productos de asaltos.²¹

El fruto de la explotación minera, mediante el puerto de Cartagena, vinculaba a la Nueva Granada a estas dinámicas comerciales. A partir del puerto oficial de Cartagena, las mercancías seguían su circulación interna, por los ríos Cauca y Magdalena. Manufacturas españolas y europeas, (denominadas “ropas de Castilla”), y algunas provenientes de las islas canarias, autorizadas por la corona; productos agropecuarios y artesanales procedentes de Quito y de factura interna, se surtían a través de estas vías. La minería, que para la segunda mitad del siglo XVII tenía como epicentro a las minas del Chocó, favoreció el consumo de estos bienes en Antioquia y Popayán. Los comerciantes aprovecharon las posibilidades de intercambio del oro, y la necesidad de abastecimiento de los enclaves mineros, dinamizando el flujo de bienes. Con la paulatina reducción de los indígenas del Chocó, iniciada en la provincia de Nóvita y seguida en la de Citará; sucedió también la activación del tráfico de esclavos.²²

En el siglo XVIII la relación entre España y sus colonias, se debilitó notablemente. Debido a la guerra de sucesión española, se interrumpió la utilización de las flotas trasatlánticas, y con ello mermó el control. Los contrincantes europeos en la “Carrera de las Indias”, pudieron de esta manera abordar sin intermediarios, a las colonias españolas. Los franceses por ejemplo, aprovecharon la alianza de Luis XV con los borbones para dirigir el comercio con las Américas desde sus propios puertos, adquiriendo cierto dominio de los mercados del Perú. Mientras tanto, los

²⁰ Por el cual España y Portugal adquirirían el monopolio de las tierras descubiertas.

²¹ McFarlane, 1997.

²² McFarlane, 1997.

comerciantes ingleses reforzaron el contrabando que intercambiaban con México, Perú y la Nueva Granada, a partir de sus bases en el Caribe.²³

Una vez pasada la guerra, España trató de revitalizar el comercio utilizando sus antiguas flotas, pero no funcionó. Sustituyó entonces la utilización de galeones que transportaban grandes volúmenes de mercancía, por barcos independientes que llevaban pequeños cargamentos. Esta estrategia le imprimió versatilidad a los intercambios, permitiéndoles la adaptación a la movilidad de los precios y los mercados.²⁴

Una estrategia para arrebatarse al imperio español sus privilegios, utilizada por sus enemigos, fue el accionar de piratas y bucaneros, quienes a pesar de ser conocidos públicamente como delincuentes, llegaron a ser respaldados por los gobiernos de sus naciones de origen. España mediante la gestión de sus diplomáticos en Inglaterra, buscó insistentemente la manera de incrementar sus condenas; mientras Inglaterra, hacía caso omiso a estas presiones, y priorizaba la posibilidad de socavar la hegemonía española.²⁵

El fenómeno de la piratería se apoderó del Caribe Continental: Cartagena de Indias, Panamá, Portobelo, Curazao, y en ocasiones, el Océano Pacífico. El Caribe se constituyó durante los siglos XVII y XVIII, en un espacio de ilegalidad donde España, Francia, Inglaterra, Holanda; mas grupos de indígenas insurrectos y negros cimarrones, se disputaban el territorio y los beneficios del comercio.²⁶ Los franceses y españoles se ocuparon en saquear las islas británicas y holandesas, mientras los ingleses se concentraron en la invasión de la Nueva Granada por el Atrato.²⁷ Como veremos, los indígenas cuna, en la cuenca del Atrato, aprovecharon la presencia de este enemigo externo y tomaron partido, colaborándoles en sus incursiones.

Las posibilidades de acceder al Océano Pacífico, y de esta manera a Oriente, colocaron al istmo de Panamá en la mira de Inglaterra. Por este punto tenían que pasar las mercancías procedentes de Lima, Quito, Guayaquil y Potosí, lo que motivó saqueos como el realizado por el pirata Morgan en Panamá en 1680.²⁸ Urabá, fue también frecuentada por piratas, que buscaban tesoros provenientes de Perú, Bolivia, y los producidos por la propia minería. Parte de los bienes arrebatados durante los asaltos eran también, los esclavos. En el caso de la incursión inglesa de 1702, que se referirá mas adelante, se encontraron africanos procedentes de Panamá y Jamaica que habían sido tomados como botín.

Hay un relato acerca de 327 ingleses que desembarcaron en 1680, en el Golfo de Urabá y fueron guiados por 50 indígenas cuna hasta Santa María la Antigua del Darién. Allí, asaltaron el poblado pero no encontraron mayores bienes que tomar,

²³ McFarlane, 1997.

²⁴ McFarlane, 1997.

²⁵ Pérez, 2002.

²⁶ Pérez, 2002.

²⁷ Cantor, 2000.

²⁸ Pérez, 2002.

así que se dirigieron a Panamá, a donde hacía apenas tres días, se habían enviado desde allí, 300 cargas de oro.²⁹ Asociada a esta información encuentro que en 1680, el gobernador de Antioquia Don Diego Rodillo de Arce hizo frente a una sublevación de indios, provocada por la presencia de piratas franceses y holandeses que habían llegado al Atrato. Mediante una expedición de 1800 personas, trató de detener los daños que los indios estaban causando a las tierras continuas a la gobernación de Antioquia³⁰. Se podría pensar que se trata del relato del mismo suceso, sin embargo no tengo certeza de ello.

Durante el siglo XVIII estos ataques se intensificaron notablemente. Se efectuaron tratados internacionales (Ryswick en 1697, y de Utrecht en 1713),³¹ que respondían a las demandas de Francia e Inglaterra por quebrantar el monopolio Español; incentivados ya no por la propagación del credo católico, sino por la participación en los, cada vez más amplios, intercambios comerciales. Por esta época el Chocó constituía un punto de ataque estratégico, puesto que la mayor producción minera del reino, circulaba por los caudales del río Atrato y San Juan. Esta circunstancia hacía a la provincia muy vulnerable a los ataques extranjeros, y constituía un motivo de constante preocupación para Antioquia. En los textos oficiales de la época, así como en la historiografía, se encuentran reseñadas algunas irrupciones de estos indeseables visitantes. Ellas fueron suficientes para marcar los siglos XVII, XVIII y XIX con el temor de que se sirvieran de los caminos para acceder hasta los poblados principales, atacarlos y saquearlos. Esta circunstancia perfiló la definición de políticas mercantiles y de seguridad en la zona; pero, a pesar de la proporción de la amenaza, las medidas adoptadas nunca fueron eficaces.

En 1702, en el mes de Noviembre, se tiene noticia de uno de los más grandes enfrentamientos militares contra ingleses, quienes pretendían invadir la provincia de Citará. Se trata de 250 Ingleses que penetraron hasta las bocas del río Bebará, donde fueron embestidos por un grupo de 280 indígenas y alrededor de 60 blancos. Los invasores pretendían conquistar el Chocó y penetrar a la gobernación de Antioquia, pero anduvieron durante 7 días sin encontrar el camino y desistieron. Según la revisión realizada por el autor citado, los indígenas idearon la manera de impedir que aquellos siguieran su ascenso por el Atrato, y los mataron a todos, menos a cinco. A su vez, fue un indígena cuna el que guió a los intrusos hasta el punto a donde llegaron.³² Este ataque estaba amparado por la declaratoria de guerra anunciada por la reina de Gran Bretaña a España y Francia, y por lo tanto, contra sus colonias en América. España estaba en este momento, en decadencia. En el

²⁹ Esquemelin, 1945.

³⁰ Restrepo, 1932.

³¹ Por el Tratado de Ryswick Inglaterra obtuvo la posesión legal de Jamaica, Barbados, Antigua, Newis, Monserrat, Bermuda y parte de St. Kitts; Francia obtuvo a Nueva Francia, Lousiana, Guadalupe, Martinique, parte de St. Kitts y Haití. Puerto Rico, Cuba, América Central y el Sur de Brasil quedaron bajo la posesión de España; y Holanda de Aruba, Curasao, Bonaire y Surinam. Por el tratado de Utrecht, Inglaterra obtuvo el dominio legal de Nueva Escocia, Minorca y Gibraltar; adquirió acceso al Océano Pacífico y obtuvo el control del tráfico de esclavos. Tomado de Pérez, 2002: 26.

³² Cantor, 2000.

concepto del autor citado, con este primer enfrentamiento, los españoles pudieron consolidar su dominio en el bajo Atrato y extenderse hacia el Atrato Medio.³³

2.2 INDÍGENAS REBELDES E INDÍGENAS PACIFICADOS

Los enfrentamientos militares entre españoles e indígenas, retardaron la colonización del Chocó, que apenas se empezó a consolidar hasta el siglo XVIII. A pesar de la orden dada por Cédula Real de 1666 para pacificar estas provincias, hasta finales del S XVII, las cuencas media y baja del Atrato, se mantuvieron independientes de la dominación española. Sin embargo, las poblaciones nativas experimentaron drásticas transformaciones territoriales, a consecuencia de la presión ejercida por la empresa colonizadora.³⁴

El enfrentamiento bélico entre indígenas y españoles, produjo en múltiples ocasiones, la destrucción de los pueblos y reales de minas, y su consecuente traslado. Esto fue el caso de Toro, que fue trasladado del Chocó al Valle del Cauca; y del abandono de las minas del río Timaná en 1640.³⁵

No obstante, los indígenas ya pacificados en el S XVII en el Atrato Medio, asumieron funciones de apoyo y defensa de los colonos. Así se demuestra en el suceso que narraré a continuación.

En el año 1687, el gobernador del Chocó Carlos Alcedo Sotomayor, informaba desde el pueblo de Neguá, la presencia de embarcaciones sospechosas:

"[...] También aviso a V.M. que Francisco de la Fuente soldado que despacha a Raposo vió en la boca de Dagua dos embarcaciones grandes por lo cual estamos todos cuidadísimos y los naturales han ido a la mar a reconocer dichas embarcaciones y para su reparo pondré guardias y centinelas así de naturales como de personas blancas [...]" (A.G.N., Caciques e Indios, Tomo 69, Documento 24, 1687, folio 628r).

Según tiene conocimiento el gobernador, esta aparición es antecedida por un asalto a Guayaquil:

"[...] y en esta le aviso la desgracia de haber tomado el enemigo a Guayaquil el domingo 20 de Abril al amanecer [...] Dicen hubo muchos muertos y heridos de una y otra parte y que los enemigos son quinientos franceses y los entraron en Guayaquil dos negros y dos indios baquianos y los prisioneros que tienen el enemigo será hasta quinientas almas de todos sexos y algunos de ellos les dio la muerte a sangre fría porque no les daba plata o decía donde la tenía [...]" (A.G.N., Colonia, Caciques e Indios, Tomo 69, Documento 24, 1687, folio 631r).

³³ Cantor, 2000.

³⁴ Vargas, 1993.

³⁵ González, 2003.

Una vez identificado el enemigo, ubicado en las bocas del río Dagua, toman los indígenas Noanamás la iniciativa de hacerles una emboscada. El gobernador describe así la estrategia que sería conveniente utilizar:

"[...] por cuya ocasión no convendría que desaparezcán por ahora aquel empeño siendo el mayor y el que se hallan haciendo las trincheras que capitula a su costa en el río de San Juan pidiendo sobre todo las ordenes [...] primero a de ser una emboscada de noche que no reconozca la fuerza disposición y modo de pelea buscándoles la huida y cortándola dejando siempre y ante toda las cosas resguardo bastante en la retirada y estando las embarcaciones ciertas junto a la tierra, siendo como son los indios tan grandes buzos se puede disponer siendo factible el que la misma noche vayan a ellas nadando con el silencio que acostumbran y las ---- siendo difícil llevar lumbre en algunos cocos y otros con pólvora que a mas habiendo dificultades en ambas cosas a lo menos se atencables y calabrotos [...]" (A.G.N., Colonia, Caciques e Indios, Tomo 69, Documento 24, 1687, folios 633r y v).

Otro ejemplo paradigmático de cooperación entre miembros de comunidades indígenas y la administración española, es el caso de un Indio de Buriticá, quien junto con su descendencia, fue eximido en 1703 de pagar tributo, por impedir el ataque de 155 ingleses que se dirigían desde el Chocó a la ciudad de Antioquia con el propósito de saquearla. El suceso es descrito así en el expediente:

"[...] obligándole el dicho enemigo por fuerza y con castigos rigurosos / de que trajo señas manifiestas a esta ciudad y amenazándole que le quitarían la vida si no los guiaba como todo consta por los autos obrados por el Señor Don Francisco Fernández de Heredia Gobernador y capitán general de esta Provincia y por las noticias dadas de las personas españolas que asistieron a la dicha Provincia del Chocó en la dicha ocasión, y en los mapas remitidos de aquella provincia con relación echa por Don Gregorio de Borja Montenegro, vecino y natural de esta ciudad, y por las personas que de aquella provincia han venido, y que sin embargo de los castigos que dieron al dicho Juan de Valentín los capitanes ingleses no los quiso guiar haciéndose perdedizo en los montes de aquella tierra, hasta que obligados de la necesidad y falta de bastimentos se volvieron dichos enemigos ingleses dejando su derrota hasta que perecieron; y porque servicio tan particular, y beneficio tan grande de que recibió esta ciudad, es digno de / gran premio y [fin] ejemplar en un pobre indio natural, y por que de lo demás que se merece de su persona el dicho Juan Valentín contiene al servicio del Rey Nuestro Señor y a la seguridad de estas provincias el ejemplar para que sea público en ellas y en las del Chocó para que se alienten otros sujetos a vista de premio, suplicaban y suplicaron al dicho Señor Gobernador y Capitán General Don Francisco Fernández de Heredia, premie al dicho Juan Valentín con la liberalidad que su majestad, que Dios Guarde, lo

hiciera en todo lo que fuese capaz la persona del dicho Juan Valentín, librándole a él y sus descendientes de tributos, [pechos] y otras cargas, para que no sean obligados a ellas ni a ningún servicio personal ocupándole en los puestos que hubiera lugar en su pueblo, que así lo suplicaban y suplicaron de su parte y de toda esta provincia por haber sido el dicho Juan Valentín parte porque el enemigo no prosiguiese su derrota en tanto perjuicio de la patria que hubiera experimentado el castigo que se les da por las católicas armas [...] [firmas]" (A.G.N., Gobernaciones Varias, Tomo 2, folios 528r – 529v).

Se ve así, cómo el dominio y el conocimiento de la geografía, otorgaba a los habitantes nativos una ventaja sobre el tránsito y la manipulación del territorio, que podía ser aprovechada a favor o en contra de los diferentes intereses que se entrecruzaban en él.

Así mismo, la circulación de bienes y mercancías entre Antioquia y el Chocó, y al interior de las mismas provincias, involucró a los indígenas en su transporte, y en otros oficios asociados a estas vías de comunicación, como se verá mas adelante.

2.3 ALIANZAS PELIGROSAS

La convergencia en un enemigo común entre los piratas y grupos indígenas, es también un rasgo sobresaliente de la naturaleza de los conflictos y la ilegalidad de la cuenca del Atrato. Los indígenas cuna cooperaban con los ingleses y los franceses, a cambio de armas y herramientas. Mientras los Emberas y Citaráes apoyaban a los españoles, para proteger sus fronteras.³⁶ También se presentaba la alianza con negros cimarrones que guiaban a los extranjeros, a cambio de su libertad y la vulneración al monopolio territorial español. Estas alianzas lograron frenar la expansión española en la cuenca del río Atrato, restringiéndola, en los inicios del siglo XVIII, a las inmediaciones del río Bebará.³⁷

La relación entre los indígenas Cuna o Tule e invasores extranjeros, llegó hasta la misma convivencia, dado que en el Darién, llegaron a asentarse numerosas familias provenientes de Francia: “[...]El Darién estaba formado en ese entonces, (1757), según los datos de Urive y Carrión, por 4.937 familias, de las cuales sesenta y siete eran francesas, todas al mando del capitán Felipe de Uriñaquicha, quien residía en el río Tilangantí, en un pueblo formado por 100 familias entre indios y franceses, cerca del río Tutumatí [...]”.³⁸ Este autor señala también la presencia de 42 franceses y 80 familias de indios también en el año de 1757, en la misma región.

Otro caso se presenta en 1700. El 8 de Mayo, se toma declaración al gobernador Francisco Fernández de Heredia, de haber recibido en Antioquia un despacho con un chasqui del Capitán Gregorio de Guzmán, que le informó de la presencia de unos

³⁶ Vargas, 1993.

³⁷ Cantor, 2000.

³⁸ González, 1997.

ingleses, quienes en alianza con indígenas cuna-cuna, llegaron hasta Bebará. Pocos días después (no dice cuántos), llegaron dos indios ladinos, uno de Sopetrán y otro de Anserma, que le informaron también acerca de estas incursiones. Por las declaraciones de los informantes señalados, se sabe que por el Atrato llegaron los piratas ingleses con armas de fuego, y que en las bocas del río Bebará, tomaron cautivos a un señor Pedro de Quesada, a otros dos hombres blancos y a una mujer con cuatro hijos, quienes iban hacia el río Quito a celebrar la Semana Santa. Se tenía noticia de que los rehenes estaban siendo maltratados. Quienes están haciendo la declaración, son dos indios llamados Tomas grande y Matías chiquito, que salieron huyendo para Urrao en compañía de unos negros (de los cuales no queda clara su procedencia) y de allí se dirigieron a Antioquia para alertar del peligro:

"[...] Preguntado si se puede recelar esta ciudad de que entre el enemigo a infestarla dijo que con guía o sin ella puede conseguir el entrar en esta ciudad viniendo prevenido de matalotajes porque este testigo y los que lo han acompañado se han venido deteniendo por buscar raíces de monte para sustentarse porque salieron sin matalotajes y sin embargo de que se han detenido mucho a llegado este declarante y Juan Diego su compañero en cuatro semanas". (A.H.A., Indios, Colonia, Tomo 25, folios 504v - 505v)

Esto nos da una idea de la transitabilidad entre el río Bebará y la ciudad de Antioquia, mediante algún camino existente, que los indios informantes no tienen duda, puede ser recorrido por los intrusos, en menos de cuatro semanas. Continúa, midiendo la posibilidad de que algún indio coopere con los piratas:

"[...] Preguntado si corría vos o había noticia en la dicha provincia de que los indios de la nación Chocó se hubiesen amigados algunos o alguno que pudiese guiar al enemigo para esta ciudad, dijo que no oyó ni supo tal, pero que son indios fáciles y que por tener por amigo al enemigo basta que le den anzuelos o cuchillos o chaquiras, y que la noticia que avía era que avía subido don Diego de Rizadle con indios de la nación Cunucuna por guía del pirata por vengarse de un descamino que le hicieron las justicias de la dicha provincia de ropa de contrabando y que sabe este declarante que este hombre es muy amigo de los indios de la provincia del Chocó porque a tenido mucho trato con ellos y con los españoles que allí asisten y si les piden que los guíen a esta ciudad no hay duda de que lo hagan pero a tiempo de que subió el enemigo estaban apartados del pueblo de Bebará haciendo sus rozerías [...]" (A.H.A., Indios, Colonia, Tomo 25, folios 504v – 505v).

La situación planteada es muy interesante porque nos presenta los intercambios y los intereses a que estaban sujetos algunos grupos indígenas, ya que se negaban todavía a dejarse dominar, y en vez de ello, servir a cualquier posible aliado que se sumara a su propósito. En este caso se trata de cuna-cunas, que están en condiciones de guiar por el recorrido acertado a los ingleses, a cambio de herramientas u ornamentos. Por otra parte, el texto sugiere que Diego Rizadle es un mestizo, que

traficaba con contrabando y que desea vengarse de la confiscación que le hizo la autoridad de sus mercancías, sirviendo a los intereses de los ingleses.

Otro hecho que nos muestra los alcances de la complicidad entre indígenas y extranjeros, lo narra Jaime Navarro Gobernador del Chocó, en una carta de Noviembre de 1772. Dice que en 1766 los indígenas cuna-cunas quemaron la vigía del Atrato, y mataron a su capitán don Antonio Rico y nueve personas más. Tomaron presa a Doña María Antonia de Borja, con dos hijas y un hijo, empleándolos como sus sirvientes. Un año después, se los vendieron como esclavos a un grupo de holandeses, quienes a su vez, se los vendieron a un judío en Curazao. Luego, le dieron libertad a Doña María Antonia para que fuera a buscar el rescate, que por todos valía 600 pesos. Al parecer, los pobladores del Chocó contribuyeron con un dinero (118 pesos y 6 reales) que habían reunido para celebrar el parto de la reina de Asturias.³⁹

Aún en 1797, siguen aconteciendo hechos de esta índole:

"Señor Gobernador, yo el general de los indios de esta costa en junta de mi compadre Don Antonio Hidalgo damos cuenta a V.S. de que los indios del río de Allatungandi y los de San Blas y de Cart y el Playón están muy paniaguados con los ingleses pues se han juntado trescientos indios con los ingleses y están viniendo para acá y aseguran los tres capitanes que me han traído la noticia que han de subir arriba y después han de ir al río del Siani, yo en Cartagena hice presente que seria muy conveniente se castigaran estos indios y lo mismo deseara mi tío y mi hermano [...]" (A.G.N., Mejoras Materiales, Tomo 2, folios 401r y v).

A este anuncio le suceden consideraciones con respecto a lo mal respaldado que se encuentra militarmente el Atrato.

2.4 EL CONTRABANDO

A pesar del asecho al que los indígenas cuna tuvieron sometida la región del bajo y medio Atrato, al Chocó empezaron a llegar mercancías de España hacia 1730. Desde Cartagena el transporte oficial de las mismas se realizaba por el Cauca y el Magdalena hasta Cartago, y de allí al Chocó. Los productos provenientes de Panamá se trasladaban al Puerto de Buenaventura, y de allí a Cali y a Cartago, para luego introducirse al Atrato; también de Panamá se dirigían a Bahía Cupica, y desde allí a Quibdó.⁴⁰ Estas mercancías iban encaminadas a abastecer los asentamientos mineros. Luis Fernando González,⁴¹ afirma que con este propósito se trasladaban las mercancías desde Cartagena a Quito por mar, y a Popayán por caminos, para después regresar los productos, aun desde Lima, a Quibdó, con precios altísimos.

³⁹ Ortega, 1953: Capítulo XXI, Tomado de: Archivo Nacional, Salón de la Colonia, Protocolos, No.6.161, fs. 130r a 132v.

⁴⁰ Cantor, 2000.

⁴¹ González, 2003.

Aún así, nunca faltaron los contrabandistas que aprovecharon la ruta más directa del Atrato. En este caso el desplazamiento se realizaba desde el río Atrato a Antioquia por los caminos indígenas; del Atrato al San Juan, pasando de uno al otro por tierra por el arrastradero de San Pablo, y del San Juan a Cali, Popayán y Quito.⁴² La introducción ilícita de mercancías extranjeras, también se efectuaba por las bocas del río Guacubá en el río León, para luego ser transportadas por caminos de herradura, para Antioquia y Quibdó.⁴³

El contrabando fue otra problemática de difícil control para las autoridades, que caracterizó las dinámicas sociales y comerciales del Atrato. Durante el siglo XVII, este se constituyó en la modalidad de comercio más importante en el Chocó. El investigador Luis Fernando González sostiene que, el interés en sostener el monopolio del abastecimiento de la región, por parte de la oligarquía payanesa, condujo a que esta arteria, no tuviera dinámicas de abastecimiento legal, comparables a las de los ríos Cauca y Magdalena.⁴⁴ El comercio era estimulado por la constante demanda de los españoles residentes en América de mercancías europeas. Las actividades económicas demandaban también la importación de hierro, herramientas y esclavos. Los comerciantes ingleses, franceses y holandeses encontraron en esta actividad, la manera de acceder al oro, trasladando las mercancías desde Jamaica, Curazao y Cartagena, para venderlas a espaldas del control español. En 1784 Francisco Silvestre calculaba que la mitad del oro producido en el Chocó, había salido de manera ilegal.⁴⁵ La situación se vio propiciada por un debilitamiento de la adhesión de los funcionarios reales a la monarquía, ya que desde fines del siglo XVII y comienzos del XVIII, se empezaron a evidenciar distancias entre España y los nuevos americanos. Los funcionarios Reales muchas veces obtenían privilegios legales para la adquisición de cuadrillas empleadas en la explotación de oro, que negociaban ilícitamente con otros países.⁴⁶ Otros funcionarios que se enviaban para lograr algún control, enfermaban.⁴⁷

Un ejemplo de cómo los mismos funcionarios Reales y misioneros emprendían este comercio amparados en su deber público, no lo da Don Manuel de Vargas, quien denuncia las actividades ilícitas adelantadas por el padre comisario Fray Joseph de Cardona. (A.G.N. Caciques e Indios, Tomo 10, 1715, folios 628 - 630).⁴⁸ A propósito de ellas, alerta sobre la inconveniencia de haber abierto un camino que hace transitable el Atrato en ambas direcciones.

La dinámica del contrabando configuró poblados que se diferenciaban de aquellos que oficialmente gozaban de administración y control. Por ejemplo los distritos de Cupica y Charambirá, a diferencia de Raposo, Tatamá, Citará y Nóvita, son puertos que evaden los controles de Panamá, Guayaquil y Buenaventura. A través suyo, los

⁴² González, 2003.

⁴³ Parsons, 1996.

⁴⁴ González, 2003.

⁴⁵ Cantor, 2000.

⁴⁶ Aprile, 1993.

⁴⁷ Jiménez, 2001.

⁴⁸ Ver también Cantor, 2000: 87 y 88.

negreros caleños introdujeron ilícitamente esclavos, hacia Raposo y el Alto San Juan.⁴⁹

En 1759 se denuncia el tráfico ilegal de mercancías en el Puerto de Charambirá en la provincia de Nóbita, en las bocas del río San Juan, a donde llegan embarcaciones provenientes de Lima Guayaquil y Panamá: "[...] con muchos géneros de ilícito comercio como son ropa de Castilla, pólvora, fierro, acero y lozas extranjeras y a quienes se las paga con oro sin quintar [...]" y "[...] cuantos efectos pueden venir por la vía de Cartagena y todos prohibidos".⁵⁰ El documento señala una multa de quinientos patacones, para quienes dentro de un plazo de seis meses no haga quintar la producción de oro. Se solicita además la colaboración de Cali, Buga, Toro, Cartago y Anserma, para cuando se presentan los alzamientos de los indios chocóes. Estos son los principales puntos de destino de las mercancías que se introducen por este puerto, y sus vías de transporte son el camino de Chamí, Calima o Cartago.

A propósito de los bienes que podían requerir los administradores y misioneros, para una larga estadía en el Chocó, y que eran el objeto del comercio, veamos un listado de lo que Fray Juan Antonio Echeverri necesita para "entrar" al chocó y ver los resultados de la misión:

"[...] primeramente tres mulas y un indio para ir de aquí Anserma mas cuatro libras de cera = mas tres cuartillos de vino y cuatro libras de harina = mas dos cobijones para toldos de noche = mas un machete de [cinta] = mas un hacha mas cien anzuelos y una docena de cuchillas = mas una docena de nueces moscadas = mas una libra de pimienta = mas cuatro onzas de clavo y canela = mas dos onzas de clavo = mas un paño de agujas capoterias = mas media arroba de chaquiras blancas = mas un ---- para los aguaceros = mas dos manos de papel = mas una libra de azufre = mas dos onzas de -- = mas cuatro onzas de [muchacan] = mas medio cuartillo de aguardiente = mas dos pares de antiparras de [lienzo] digo ---- = mas tres arrobas de carne salada y un cuarto de pescado = mas media [fanega] de bizcocho = mas dos almúdes de ---- de ---- = mas seis pares de alpargatas de la tierra = mas dos millares de Cacao molido con el dulce necesario = mas el lienzo que fuere necesario para poner el bizcocho y harina = mas cincuenta pesos con veinte para guaro y ---- desde Anserma al Chocó y los treinta para comprar los matabozales necesarios para entrar a dichas provincias todo lo cual es necesario [...]" (A.H.A., Libros, Colonia, Tomo 446, 67v, 68r)

En el listado del padre comisario mencionado anteriormente, aparecen entre sus fraudulentos intercambios:

"[...] una negra, un sobre todo de casco de oro, un sombrero fino de castor y loza de la China [...]", además de *"[...] piezas de esclavos, ----*

⁴⁹ Aprile, 1993.

⁵⁰ A.G.N., Colonia, Mejoras Materiales, Tomo 2, 1759 – 1784, folios 8r – 347v.

mazos de abalorios que se vendieron la mayor parte de ellos en aquella provincia a diez pesos de oro a ocho, a siete y por mayor a cinco y medio muchas bretañas, [ruanes, creas], gran porción de cuchillos, velduques, cera, pólvora, balas, fierro y acero [...]" (A.G.N. Caciques e Indios, Tomo 10, 1715, folios 628 – 630).

2.5 MEDIDAS DE SEGURIDAD

Para controlar el contrabando, la producción de oro, la recolección del quinto real, hacer más eficaz la administración de los indios y la defensa de enemigos extranjeros, se erigió el Chocó en una gobernación independiente en 1726, por Cédula Real del 28 de Noviembre.⁵¹ Pero, a pesar de la evidente vulnerabilidad del golfo y el río Atrato, estos no contaban con una infraestructura defensiva que diera respuesta a las ambiciones de que eran objeto. Hubo una vigía ubicada en inmediaciones del río Bojayá, que en 1765 fue trasladada al bajo Atrato, a la entrada del Ríosucio. Su función era servir de punto de control y vigilancia militar, e impedir el contrabando. Constaba de una construcción de paja y palma con algunos fusiles, y estaba bajo el mando de un español y algunos indígenas Citaráes, que eran indispensables por su agilidad y temeridad.⁵²

También los vigías en la Loma de las Pulgas o el Vigía de Curbaradó, respondían a esta necesidad, sin embargo presentaban importantes problemas logísticos. En un documento de 1795,⁵³ se expone la dificultad de establecer "*la vigía en la Loma de las Pulgas y proveer armas y pertrechos para la gente que ha de custodiarla*". Se discute si deben ser tres o seis hombres quienes deben escoltarla. Así mismo, se presenta el problema de que ellos mismos deben ir a "*conseguir el alimento de los plátanos*" y por tanto dejar la vigía sola. Comenta en general, el estado de abandono en que la vigía se encuentra, y el peligro que ello representa.

La fundación de poblados españoles tales como Neguá, Beté, y Bebará, que tenían como centro administrativo y económico, a Quibdó, pretendían servir también como estrategia de control militar. Esto por los temores ya expuestos, y por la apremiante amenaza de guerra con Inglaterra.⁵⁴ Además se encomiendan expediciones militares al Darién con el propósito, de organizar la autoridad militar en la zona; este es el caso de Juan Jiménez Donoso y Antonio de la Torre y Miranda.⁵⁵ En 1775 el teniente Antonio de la Torre y Miranda, fue encomendado para detener la penetración de los ingleses, y contener el avance de los cuna-cuna. Así, se podría impulsar el poblamiento, en lo que en ese momento hacía parte de la provincia de Cartagena. Se calculaba que al fundar poblaciones en la región del Sinú, se podría impedir el avance de estas poblaciones peligrosamente aliadas. Como fruto de esta empresa, se

⁵¹Ortega, 1954: Capítulo XVII.

⁵² Cantor, 2000.

⁵³A.G.N., Colonia, Mejoras Materiales, Tomo 2, folios 401r y v, 1795 – 1798.

⁵⁴ González, 1995.

⁵⁵ Aprile, 1993.

produjeron algunos mapas, los cuales fueron importantes para diseñar estrategias de control y sometimiento.⁵⁶

Juan Jiménez Donoso por su parte, al iniciar su cometido fue protagonista de un enfrentamiento con una goleta inglesa, pero esta vez en las bocas del río Sinú; con la particularidad de que en la embarcación enemiga viajaban indios del Darién, bajo el mando de un inglés. Este opina con respecto a los vigías con que cuenta el Atrato:

“[...] la decantada y solitaria Loma de las Pulgas sobre el río Atrato, no es ni solitaria, ni la primera que se encuentra subiendo el río como se creía conforme al reconocimiento que algunos meses antes había hecho el oficial de marina don Antonio Modesto de superior orden, pues esta es la de Tumaradorgrande, distante un tiro de fusil de la orilla del río, y la de las Pulgas está medio día más adelante sobre el mismo río (cuyo pie es de piedra dura) que angosta aquí hasta doscientas cincuenta varas con más de doce brazas de fondo en el canal, y la corriente tan rápida que se lleva las embarcaciones, y si se quieren asegurar con el ancla son muy difíciles de sacar, por ser el fondo de piedras sueltas grandes. Además que otro medio día más adelante hay otra tercera loma llamada de Cacarica, cabeza de la cordillera, que sube orillando el río desde el golfo, en cuya falda hay varias otras que se acercan al río, ya a más, ya a menos de tiro de cañón. Asimismo tener noticia de varios ríos que dan paso a la mar del Sur; que la vigía dista de la boca del río seis días, Murri diez, Bebará once, Beté trece, Quibdó quince, Arrastradero de San Pablo, diez y ocho, pudiéndose navegar el río al remo en canoas grandes hasta Quibdó, por ser su corriente muy suave y limpio todo el, cuyo fondo aquí es de más de dos brazas en tiempo de seca, aumentándose éste hasta las lomas otras [...]” Sin embargo, dice luego que esas vigías no tienen “fortalezas ni baterías [...] únicamente en el nombre hay la vigía con un capitán y seis hombres, a fin de impedir bajen los indios chocóes y suban los cuna-cuna [...]” (Ortega,1954: Capítulo XXII)

Juan Jiménez Donoso cuenta incluso, que a su llegada a una de las vigías (no especifica cuál, se deduce que la más cercana a Beté), se acercaron numerosos indios armados, pensando que se trataba de ingleses e indios. Los indígenas embera, compartían con los de Lloró su beligerancia contra los extranjeros y los cuna-cuna. El gobernador de Lloró, su capitán y mandones, se presentaron con algunos de los suyos a pedir en el Citará o Quibdó al comandante general y al corregidor los dejaran ir en busca de los Cuna-cuna, *“[...] ya que habían salido de sus casas a este fin, en cuyo concepto les habían dado licencia gustosamente sus mujeres [...]”*.

En general, la región no contaban con una estructura militar sólida que defendiera los intereses de los españoles, de enemigos internos y externos. La gobernación de Popayán se encontraba muy distante, así que parte del apoyo defensivo, eran los

⁵⁶ Moreno de Ángel, 1993.

mismos indígenas (Citaráes) interesados en defender los arreglos territoriales ya logrados, e impedir la llegada de más europeos⁵⁷.

2.6 MEDIDAS DRÁSTICAS: el cierre del Atrato. Determinación e inconveniencia

La evidente imposibilidad de controlar el contrabando de oro y de mercancías, consolidó la decisión de prohibir la navegación por el Atrato. Esta determinación fue tomada en tres ocasiones: 1698, 1730 y 1774 disponiendo como castigo la pena de muerte.⁵⁸ El veto prevaleció durante casi todo el siglo XVIII, repercutiendo en la paralización del poblamiento de las riberas del Atrato,⁵⁹ y en el interés por la adecuación de los caminos que a ellas conducían. Sin embargo fue una medida muy controvertida, y matizada con exenciones parciales.

El comercio de hierro y acero esta permitido pero solo el que pudiera entrar en dos barcos cada año, los mineros protestaban por los perjuicios que les causaban estas medidas (A.G.N., Colonia, Mejoras Materiales, Tomo 2, 1759 – 1784, folio 59). En este documento se describe la escasez que generó la prohibición de productos como trigo, vino, aceite, sal y "varias menestras" y se insiste en que los terrenos de la jurisdicción no son propicios para el tránsito de mercancías (folio 118v), se prohíbe el que se internen por la boca del Calima y río de San Juan otros frutos distintos a hierro y acero, se quiere obligar a que las mercancías vayan al Chocó por la vía y camino de Cartago que toca en el pueblo de Las Juntas y por el de San Juan de Chamí (folio 134). En 1764, vuelve a pedirse se autorice la llegada de barcos y del comercio por estos ríos, aparece referencia a esta prohibición en "auto" de 1718. Luego, se quejan de la imposibilidad de transportar siquiera, productos de poco valor:

"[...] a que se agrega que el comercio de Cali con las provincias del Chocó le hace y lleva en la mayor parte, el común de la gente pobre con comestibles de poco valor; a que acumulan algunas bujerías y ropas labradas principalmente de bayeta de Quito que gastan indios, negros y otras gentes en dichas provincias; y ser prohibido este natural licito y corto comercio por el río de San Juan", se solicita se de paso solo a lo necesario "al uso de cada individuo [...]" (Folio 218v).

El documento da cuenta además de que el comercio de Antioquia no se ve tan afectado porque ellos tienen el camino de juntas que desemboca en el Magdalena y de allí siguen hasta Mompo por tanto se suplica: *"[...] ampliar los socorros de víveres a las provincias del Chocó por medios de barcos de Guayaquil [...]"* (folio 211v). El problema radica en que de todas maneras serían los "extranjeros" quienes se llevarán el oro con que se pagan las mercancías; además se aduce que éstas llegan con precios "ínfimos" en contra del comercio de los productos locales. En general,

⁵⁷ Cantor, 2000.

⁵⁸ González, 1996.

⁵⁹ Aprile, 1993.

siguen protestando por los costos excesivos a que ascienden los víveres con esta medida, y por este motivo Pedro de Ureta y Francisco Hugarte solicitan en 1773, que se levante.⁶⁰

En 1776 se encuentra una cédula Real, en la cual se evalúa la conveniencia de esta radical decisión,⁶¹ reflexionando en torno a los perjuicios de la misma. Alude a una carta en que el gobernador, capitán general del Nuevo Reino de Granada y presidente de la Real Audiencia de la ciudad de Santafé plantea que al prohibir a los españoles la navegación por este río, se está favoreciendo la circulación de los extranjeros; y que al contrario, al impulsar el comercio por este río, se favorecería el herario del reino, y en especial el del Chocó que se encuentra bastante mal. En ella se evidencia también la relación que se ha entablado entre holandeses e indígenas que viven en los alrededores del río, ilustrándola con la captura, por parte de cunacunas, de doña María Antonia de Borja e hijos, y la muerte de otros blancos. Se llama la atención sobre estos acontecimientos, para que se examinen y se tomen cartas en el asunto; pues al parecer es fruto de las determinaciones de la anterior administración del Virrey Mexía de la Cerda.

Por su parte, el capitán Juan Jiménez Donoso, en un informe de 1780,⁶² exalta las ventajas de realizar el comercio por el río Atrato. Por tratarse de una opinión tan completa y directamente expuesta, la referiré en extenso:

“Sin embargo que en estas provincias corren manantiales de oro, están por desgracia sus habitantes en la última miseria, pues no bastando cuanto oro sacan para pagar los costos de las minas, tanto por lo demasadamente caro de los comestibles y demás cosas necesarias para la vida humana, forzosamente son muy pocos los que tienen que comer, y casi todos parecen confundidos y envueltos en su oro y su miseria, a excepción de alguna docena de mineros que a fuerza de industria, trabajo y fortuna, se les conoce algún caudal (...)

1.- Como desde Cartagena podrían ir con más facilidad y frecuencia las misiones u operarios evangélicos, se afirmarían en la Religión aquellos naturales que están instruidos en ella muy a la ligera por falta de conveniente pasto espiritual.

2.-Con la concurrencia de unas y otras gentes a la fama del oro, se aumentaría la población de que se carece mucho, y hay proporción para nuevos pueblos en las lomas de Cacarica y de Ipurrí que son tierra firme con la provincia de Panamá, y en la de Pacurucundó que lo es con Murrí y la de Antioquia, siendo sobre todos parajes a propósito para quitar los escondites a los indios y fomentar la población en lo interior de las provincias, las quebradas de los ríos o en el nacimiento de estos.

3.-Del fomento de la población se seguiría precisamente el de la agricultura e industria, pues tomaría una y otra mucho incremento por

⁶⁰ A.G.N., Mejoras Materiales, tomo 2, 1759 - 1784, folio 224r.

⁶¹ Ortega, 1953: Capítulo XXI.

⁶² Ortega, 1953: Capítulo XXII.

medio de varias personas que con mucha utilidad suya se ocuparían en este trabajo.

4.-La concurrencia de unos y otros harían nacer precisamente el uso de varios oficios que son absolutamente necesarios para conservación de la vida humana.

5.-La defensa del Chocó sería mucho mayor que al presente, pues aumentándose el número de sus moradores, se aumentarán las proporciones de su defensa por poder tener mejores armas, embarcaciones y noticias, no sería de ningún modo tan fácil los sorprendan cuatro indios de la costa como ha sucedido varias veces, robándolos y matándolos. Además que las embarcaciones que de Cartagena hicieran el comercio podrían oponerse a mayores fuerzas desterrando las piraterías de los ingleses e indios sobre nuestras costas del Darién y aún algo más.

No se puede negar que mientras más frecuentado esté este río por nuestras embarcaciones, y mientras más poblado se encuentre, estará más defendido para una ocasión de guerra (como sucede al presente), y más si se establece alguna pequeña fortaleza o batería en la loma de las Pulgas (como se trata al presente), pues si en el día quisiesen los indios u otros enemigos de la corona intentar alguna invasión, no hay nada que les pueda hacer resistencia. 228/

6.-Para aumento y progreso del comercio no se podría dar una cosa mejor que abrir el trato por el río, por que abaratándose todos los mantenimientos y caldos que son los renglones fuertes, no perecerían de miseria los naturales y tendrían salida todas las producciones de la tierra en beneficio suyo, las que hoy de nada les sirven.

El comercio de España se podría también entonces hacer por Antioquia, para todos los gobiernos de Popayán, como son Cali, Buga, Cartago, Anserma, el mismo Popayán con la provincia de San Miguel de Ibarra, Cuenca, Quito, etc., con menos costos y peligros que se hace hoy por el río de la Magdalena, pues una carga de ropa de Castilla llevada de Cartagena a Popayán, y de allí a Quibdó, tiene de costo ochenta pesos con tres meses de viaje e innumerables riesgos, cuando por Atrato no llegaría a veinte, con unos veinte días de viaje y muy poco riesgo. Lográndose al mismo tiempo que una carga desde Quibdó a Cali y Cartago valdría doce pesos, y desde Cali a Popayán unos cuatro, que son dieciséis, con un mes de viaje, en lugar que hoy por el río de la Magdalena les cuestan sesenta pesos con dos meses de viaje.

Estas mismas ventajas se podrían demostrar a proporción respecto de los demás pueblos y provincias sobre la costa de la mar del Sur, en cuyo caso por los arrastraderos dichos pasarían los efectos de Castilla a Panamá, Guayaquil y Lima, trayendo en retorno cascarilla o quina, cacao y otros frutos que hoy no tienen salida.

Iguales ventajas se lograrían componiendo los caminos de tierras que median en estas provincias a las de Popayán y Antioquia, de modo que todos pudieran transitar con mulas o bueyes como podría ser allanando

los arrastraderos de San Pablo y Bocachica, como las dos montañuelas que intermedian de Nóvita a Cartago, la una desde Nóvita a las Juntas, la otra desde este hasta la ciudad de Anserma, é igualmente las de las Bendiciones, Naranjo y San Antonio, entre Quibdó y Cali.

Las mismas considerables ventajas que con esto se lograría, es la de descargar la espalda de todos aquellos naturales del trabajo que hacen como si fueran bestias de carga, cosa harto repugnante a la caridad cristiana (o digamos a la humanidad, según la moda) y que a la verdad la omisión en no 229/ desterrar este abuso todos los modos posibles, no debería tener disculpa porque se funda este inhumano trato en intereses y fines particulares, olvidando el general de la nación, carácter propio de almas bajas y corazones mezquinos, afrenta del género humano.

Algunos prácticos de estas provincias aseguran que fácilmente se podrían unir los ríos Atrato, San Juan, Certigue y Bocachica, pudiendo andarse todo el Perú sin poner pié en tierra. Pero esto necesita de un serio examen.

Puede añadirse en favor del comercio por Atrato, que habiéndose prohibido por el capítulo tercero de la real cédula de mil setecientos setenta y siete la introducción de los efectos del Perú al Virreinato de Santafé en los ramos del vino, aguardiente de uva, vinagre, pasas, almendras y aceitunas, sin embargo que hubo posterior real orden concediendo el comercio de estos frutos, se mandó por última real orden de este año observar dicho capítulo, y siendo estos frutos lo que servían para soportar los costos de la sal, fierro y acero que conducían los barcos de Guayaquil, es evidente que ya no podrán traer aún lo permitido, pues antes los tres renglones sal, fierro y acero, no les tenían costo por traerlos de lastre, y los frutos dichos prohibidos venían de carga. De que se sigue que si no se abre el comercio por Atrato, faltarán las herramientas para las minas la sal y otros mantenimientos para los naturales, y que llegaría día que no se celebrara por falta de vino.

7.-La Real Hacienda tendría considerables aumentos y se podrían establecer nuevos ramo en favor de ella, que hoy no dan nada.

(...) Si de cuenta de su majestad se compusieran los arrastraderos y estableciera crías de ganado mular y caballar para los transportes, podría ser este un nuevo ramo de Real Hacienda. 231/

(...) Nota: Pareciéndome que aun con todo lo dicho aun no vasta para entender desde luego la decadencia de estas provincias y total ruina en que van a ser confundidas con su miseria, sino se abre el comercio por el Atrato, es forzoso decir en los términos que se hace al presente.

Llega un tratante al Citará con una mercancía de veinte o treinta mil pesos, ya más ya menos, y desde luego vende cuanto le piden a los mineros; pero de forma que en cien pesos que le tomen de lo que

necesitan, le han de tomar otros cien pesos de lo que no han menester por que si no, no les da nada. Y como esto es al fiado para pagar en oro en polvo, a tal o tal plazo, si no se verifica luego, se arma pleito y sobre lo muy caro de los precios por ser fiado, se aumentan los premios, hay embargos y todo acaba en tramoyas.

También, como en lo general, no hay personas que más necesiten de la moneda que los mineros; toman de estos tratantes, o de quien se los quiere dar para volvérselos en oro en polvo, doblones, corriendo ciertos premios, si no se beneficia la paga a los plazos estipulados de forma que les cuesta pagar casi el doble de la cantidad.

Si se abriese el comercio por Atrato, como todo sería más barato y no se verían los mineros obligados a tomar lo que no han menester, no se celebrarían las ventas tan al fiado como hoy. Y costándoles menos los mantenimientos que es el renglón fuerte, no se empeñarían, antes bien, como nuevas ventajas que lograrían cada día, se aumentarían más y más sus principales y lo mismo sucedería en Cartagena, etc.

(...) En fin, me parece que el reconocimiento hecho del río Atrato, sin embargo del particular esmero que en todo se ha puesto, está muy imperfecto, y que para el mayor bien del estado en general y de estas provincias en particular, convendría reconocer todos los ríos y caños que entran en él, formando el correspondiente plano de su provincia del Citará, anotando cuanto pudiera contribuir a su conservación, aumento 233/ y defensa, haciendo esto mismo respecto de la provincia de Nóvita y río San Juan que la baña, desaguando en la mar del Sur. Pero para esto se requería escoger los tiempos a propósito costear conveniente al ingeniero y demás que le acompañen a este fin, pues no es hipóbole decir que en estas provincias del Chocó es oro lo que se come, pues cuesta todo a peso de oro, así como comúnmente en lo demás de América, a peso de plata.

No ha mucho tiempo se preguntó por la Corte al administrador de correos de esta plaza cuáles serían los medios de poder mantener un correo que en derechura viniese de España a Cartagena, que es lo que propone como conveniente don Bernardo Ward en su proyecto económico de comercio para que trajese la correspondencia de los Reinos de Santafé y Perú, para Chile y el Paraguay, y tomara las de los referidos países que llevará a la Habana, diciendo que desde Buenos Aires a Santiago de Chile, se puede ir cómodamente en quince días, y desde Lima a Cartagena en treinta. Y si bien el modo de costearse dicho correo, creo es traer la correspondencia de los expresados parajes (que sería tal vez lo que se respondió en aquel entonces), yo no sé en cuanto a la brevedad de los treinta días para la correspondencia entre Cartagena y Lima como podrá ser sino por el Callao, puerto de Cupica sobre la costa de la mar del Sur, río Napipí número 41, río Sucio, número 22;

Pabarandó desde donde por el camino nuevo de tierra se cae al río del Sinú y a Lorica, pueblo de mucho trato con Cartagena por mar y tierra, noticias las más que entonces no se tenían por no haber levantado el plano del río Atrato, ni abierto el camino de tierra dicho, y sería fuerte desgracia perder en el día esta buena ocasión para facilitar el mayor bien a estas provincias y aún a España; pero se debería seguir a tan importante disposición la visita del Reino y Junta de Mejoras en los términos que propone don Bernardo Ward, sin lo cual parece es retardar los medios del aumento, conservación y defensa, no solo de estas provincias, sino del estado en general. Cartagena de Indias y noviembre 15 de 1780. Juan Jiménez Donoso". (Archivo Nacional, Salón de la Colonia, Protocolos, No. 6161, folios 415r a 435r).

En 1778, con la bonanza del platino en el Chocó, durante la llegada del visitador Vicente Yáñez, se habilitó el río Atrato de manera restringida, para transportar el platino. Esto sucedió de nuevo en 1789 favoreciendo las embarcaciones españolas, para que los barcos venidos de Cartagena entraran por las bocas de Faisán Chico y de Trepadero, dos de las ocho bocas del río.⁶³ Este flujo desestabilizó el dominio de Popayán y el Valle del Cauca, como ejes de poder político y económico frente a Quibdó y Nóvita.⁶⁴ Es una de las razones que explican la permanencia de la medida, a pesar de las evidentes dificultades que implicaba.⁶⁵ Hasta el año de 1790 se vuelve a levantar la prohibición, ya en forma definitiva, por orden del virrey Francisco Gil y Lemus, generando una utilización más continua por parte de los comerciantes legales; pero sin ser abandonada por los contrabandistas. De esta manera Cartagena va adquiriendo importancia como abastecedor de Quibdó, reemplazando al Cauca. Cartagena, que se veía constantemente perjudicada por los constantes cierres del Canal del Dique, obstaculizando los despachos que hacía hacia el Magdalena, el Cauca y Nechí; se vio beneficiada por esta medida.⁶⁶

Las particularidades del proceso de colonización en esta zona es decir, su carácter impuesto, violento, y alejado de las autoridades, caracterizaron la cuenca del Atrato como una zona de ilegalidad, donde el control por parte del gobierno central, nunca se dio de la manera esperada. En el lapso durante el cual el veto a la utilización del Atrato fue efectivo, no existió ningún estímulo para abrir ni componer caminos que de Antioquia condujeran a él, por eso, salvo una capitulación solicitada en 1709, no se encuentran solicitudes ni referencias de esta naturaleza, hasta 1776. Sin embargo, la problemática del comercio ilegal, sugiere que estos caminos estaban en uso durante el tiempo de la prohibición. En 1780, el Capitán Juan Jiménez Donoso refería:

"[...] Por Bebará se hace el comercio de víveres y otras cosas a costilla de hombres que vienen de la provincia de 224/Antioquia, distante de

⁶³ González, 1997.

⁶⁴ González, 1997.

⁶⁵ González, 2003.

⁶⁶ González, 1997.

*Bebará unos nueve días, seis de montaña y tres de llanura antes de llegar a dicha capital. Lo mismo sucede desde Murri y río Bebaramá [...].*⁶⁷

También, el tránsito de Antioquia, a las reducciones de indios ubicadas en la cuenca del Atrato, se llevaba a cabo por caminos que según las descripciones, no se encontraban en muy buen estado, y que más adelante serían objeto de proyectos de restauración. En 1727, anota el cura vicario de la reducción de Murri:

"[...] de esta ciudad al Valle de Murri hay doce días de mal camino y puentes arriesgados y los diez de ellos imposibles de andarlos en cabalgadura por despeñado a cada paso y con riesgo de animales abundantes y ponzoñosos y que el dicho mi hijo los ha pasado algunas veces con costos de cargueros que [estén] mantenimiento por lo improveido de la tierra atendiendo al servicio de ambas majestades que se deja entender por verse apartado del lado de sus padres y hermanos digan [...]" (A.G.N., Caciques, Colonia, Tomo 6, Documento 27, folios 397r,v)

En este caso, la transitabilidad de los caminos afectaba a las autoridades eclesiásticas, y al fisco en su deber de recoger los tributos. Como veremos, la alusión a la precariedad de las vías, y al entorpecimiento del transporte de cualquier tipo, es bastante recurrente. Un giro en la administración del nuevo mundo, intentará tomar medidas frente a estos inconvenientes.

⁶⁷ Relación del chocó, o de las provincias de citar y Nóvita conforme al reconocimiento del capitán de ingenieros don Juan Jiménez Donoso. Noviembre 15 de 1780, en Ortega, 1953: Capítulo XXII

En el apartado anterior, mostré cómo, durante la mayor parte del siglo XVIII, la utilidad del río Atrato como vía de transporte, se enfrentó como un asunto problemático, que condicionó el funcionamiento de las rutas terrestres aledañas. Aquellas vías que comunicaban con Popayán y de allí, con la provincia de Nóvita, acapararon el tráfico con el Chocó; mientras las rutas que partían de Antioquia, mas exactamente desde Urrao, se restringieron a un uso marginal. Estas últimas consistían en aquellas vías que ancestralmente sirvieron a los habitantes del territorio, y sin cuya guía era imposible transitar. Según las pesquisas realizadas en los archivos, desde la llegada de los españoles no se presentaron solicitudes o proyectos oficiales para impulsar la utilización de estos caminos, hasta finales del siglo XVIII. La única excepción a esta situación la presentaré a continuación.

En 1709, encuentro una capitulación de Francisco del Garro, vecino de la ciudad de Antioquia, para abrir un camino al Chocó por el Alto Pavón.⁶⁸ A su favor Francisco de Garro argumenta que una vez pacificados los indios como ya lo han sido en ese momento, hay muchos españoles y negros sacando oro en la provincia del Chocó, que para transportar sus víveres tienen muchas dificultades:

“[...] entrando a dicha provincia por veredas y caminos tan agrios que se dilatan como al presente mas de veinte días conduciendo el mantenimiento con cargueros por no poder entrar bestias mas que hasta el valle de Urrao que dista tres días de camino de esta ciudad y de allí mas de diez y siete a la dicha provincia siendo necesario como lo es hasta hoy para ir a ella indios chocóes o personas muy baquianas para seguir lo mas quebradas, angosturas peñascos y montes que por el poco trajín no se conocen las sendas y veredas que se han de seguir sino por los baquianos [...]” (folio 406r).

Esta situación constituía un perjuicio para la provincia, en tanto que le impedía acceder al oro explotado en la provincia del Chocó, y abastecer las minas cuyas necesidades eran suplidas por Popayán a precios muy altos. Insiste en que no habría peligro alguno en *“[...] buscar la derecera de dicha provincia para abrir camino conveniente y breve [...]”*, porque esos parajes son desiertos, y por lo tanto desprovistos de indios rebeldes. Estima que al abrir el camino el trayecto se reduzca: *“[...] abra de distar ya del dicho valle de Urrao a dicha provincia de cuatro a cinco días de tierra apacible [...]”*. El solicitante además, pide información que le indique cuánto demoraba la gente hasta ese momento para llegar al Chocó. Mediante pregón, se le informa a la gente de la capitulación, y acuden vecinos a dar su testimonio. Ellos confirman las dificultades del trayecto y lo demorado de su recorrido, así como la existencia de un camino alternativo útil para estos fines:

“[...] y que a oído decir hay de distancia veinte días de camino muy áspero y fragoso y que de la villa de Urrao que dista de esta ciudad tres o cuatro días hasta la dicha ciudad no pueden entrar bestias y que las personas que entran o salen es de a pie, cargados los matalotages y que

⁶⁸A.G.N., Colonia, Mejoras Materiales, Tomo 6, 1709, folios 403r – 418v.

por la distancia de dicho camino y sin comodidad y sin los bastimentos son tan caros en dicha provincia por entra de acá recto de la gobernación de Popayán según tiene noticia no hay vecino, dueño de negros que no tenga mineral aunque están los vecinos de esta ciudad tan faltos de minas y que a oído decir que por el alto de Pavón hay derecera para dicha provincia por donde se puede abrir camino muy breve y de mucha conveniencia [...]" (A.G.N., Mejoras Materiales, Tomo 6, 1709, folio 407v).

Pero también se expresan en el documento los inconvenientes de llevar a cabo esta obra. El primero de los temores expresados, es el de facilitar el tránsito a los extranjeros enemigos de la corona, como ya había sucedido en anteriores intentos por invadir la ciudad de Antioquia. Además, se teme la salida sin quintar, del oro explotado:

"[...] habiendo invadido el enemigo de la Corona la provincia de Citará sin haber camino abierto e intento así mismo invadir la provincia de Antioquia habiendo andado cuatro días o mas tiempo que con ahora de dichos autos así se deja entender que si no habiendo tenido el camino el dicho enemigo intento semejante arrojo y temeridad teniendo noticia de haber camino abierto y transitable, con cuanta mas facilidad se podrá justamente recelar vuelva a conseguir lo que mas veces intento, a lo que se añade que no siempre podrá haber ni militar practico y experimentado en la guerra que los pueda rechazar como hubo en aquella ocasión en que se arriesga la quietud no solo de aquellas provincias sino la de este reino y la de Popayán = así mismo se me ofrece informar a V. A. que abriendo dicho camino todo el oro que produjeren las provincias de Nóvita, Citará y la misma Antioquia habiendo la facilidad del camino que se intenta y juntándose el de la navegación del río Atrato se extraviará sin que los rescatadores quiten ni funden un solo tomín por esquivar la dilación en la salida del camino de tierra donde hay cajas reales siendo no menos poquito este inconveniente por el río de Cauca todo lo cual me ha parecido ser de mi obligación como súbdito y ministro de S. A. M. [...]" (A.G.N., Mejoras Materiales, Tomo 6, 1709, folios 413r y v).

A estos argumentos, se opone nuevamente la posibilidad de darle mayor impulso a la explotación minera, y facilitar el transporte de insumos en bestias, en lugar de los cargueros, que es mucho más costoso. Propone también el aprovechamiento de la fertilidad de las tierras para criar ganados. Finalmente, la capitulación aparece como aprobada.

El reporte de esta única solicitud durante este período y las dificultades y temores que manifiesta, concuerdan con la volubilidad legislativa y el descontrol militar que caracterizan el Atrato durante el siglo XVII y la mayor parte del XVIII. Esta circunstancia descrita en el capítulo anterior, explica la improcedencia, dentro de los

circuitos comerciales en uso, de optimizar la comunicación entre Antioquia y este río.

En el último cuarto de este siglo, bajo el proceso de modernización del estado, impulsado por el gobierno borbónico, el tema de las vías de comunicación cobra especial interés. Desde la administración de Francisco Silvestre,⁶⁹ él y sus sucesores Cayetano Buelta Lorenzana y Antonio Mon y Velarde, le concedieron gran relevancia a las vías fluviales y terrestres, para superar el estancamiento de la economía. Consideraban que el mal estado de los caminos internos y externos a la provincia, dificultaba el comercio, ya que al no existir mercados factibles, la producción se limitaba a lo indispensable para el consumo. Incluso, con respecto al contrabando, Francisco Silvestre opinaba que el estado de los caminos era tal, que las mercancías que ingresaban en forma ilegal se limitaba a aquellas que entraban “a costillas”, y que por lo tanto no merecían atención (numeral 306). El gobernador se propuso abaratar los costos de transporte, y con ello el de mercancías y herramientas; impulsando de esta manera la agricultura, el comercio, la minería, el consumo, y con todo ello, el crecimiento poblacional. Perseguía además, que los habitantes de la provincia estuvieran al tanto de nuevas técnicas de explotación de recursos, que pudieran servir al desarrollo regional. Según lo formulado en los documentos, se propone estimular el aprovechamiento los ríos navegables, la apertura y composición de caminos, y la disposición de puentes y barquetas para el cruce de los caballos:

“ [...] (f 254) 436. A más de estas poblaciones en las orillas de los Ríos Caudalosos, como Magdalena, Cauca, etc. Y otros que desaguan en ellos, resultarían las ventajas indicadas y otras incalculables, y convendría ir haciendo otras semejantes en los Caminos Reales y de mayor tráfico por tierra, abriendo, y haciéndolos nuevos, más cortos, y de ruedas para que no faltarían arbitrios para dar salida de los frutos interiores del reino, que no la tienen, o la hacen cara como son harinas, tabaco, si se alza el estanco, azúcar, cacao, dulces, Te de Bogotá; peletería, yerbas, (f 255) gomas, y raíces Medicinales, y Aromáticas, materia para tintes, lienzos, y otros artefactos de Algodón, y lana, jamones, Chorizos, y otras menestras, de que se carece en las tierras Calientes con que en Cambio comprarían hierro, Acero, Paños, bayetas, y demás géneros que se conducen de España, y que allí aunque sean extranjeros, se llaman de Castilla, con que vestirían mejor, y más a gusto, y se aumentarían los Reales derechos muy considerablemente”. (Robinson, 1988)

Resalta dentro de los ríos utilizados y de aprovechamiento potencial, aquellos que desembocan en el Darién: el León, Sinú, y Río Sucio, los cuales podrían servir para agilizar la comunicación con Cartagena; pero aún se teme que por no estar del todo pacificado el Darién, y encontrarse despoblado, los caminos que lleven hacia ellos,

⁶⁹ A.H.A., Caminos, Colonia, Tomo 3252, D 3, 1776, f 33r – 61r; y ROBINSON, David, J. 1988. Relación de la provincia de Antioquia. Transcripción, introducción y notas por David J. Robinson, Ediciones Especiales, Vol.4, Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia, Medellín.

sirvan de vía de penetración para enemigos, y para el contrabando. Considera que si se solventaran estos inconvenientes, el Río Sucio podría ser el mas útil para estos propósitos.

Destaca al río Bebará como el más conveniente para la comunicación con el Chocó, por ser completamente navegable. Estima que este podría constituir una vía más económica para el comercio y el transporte de correos, que provienen y se envían a Cartagena, así como para suplir el aprovisionamiento de víveres necesario en las minas del Chocó.

En cuanto a la financiación de las obras, el gobernador sugiere que sea la Real Hacienda la que se haga cargo de parte de los gastos de apertura y composición; y delega a la Real Ordenanza de Ingenieros para que se ocupe de los aspectos técnicos. Propone para el patrocinio de las obras el cobro de fletes y “peazgos”, distinguiendo entre cuatro, cinco o más clases de acuerdo a la capacidad de pago de los usuarios de los caminos. Sugiere también que se impulse su apertura, entregando tierras a gentes que las requieran para trabajar, con el compromiso de que abran los tramos que les correspondan. Dice que una vez realizado el rateo, se haría el primer cobro para comprar las herramientas que son Hachas, Machetes, Azadones, recatones, y otros utensilios, que el ingeniero definiría, mandándolas a hacer en Cartagena, Honda o Mariquita, donde saldrían mas baratas. Se conformarían grupos de peones de a diez o veinte, según lo dispusiera el ingeniero, que fueran pagados a diario por jornales, y se mantuvieran fijos para que adquirieran destreza en el oficio. Propone además que como mano de obra se empleen “ociosos y viciosos” que reciban como pago de a un tomín diario. Con respecto al proceso propiamente de apertura dice:

“La primera abertura pudiera estar hecha dentro de seis meses, comenzándola en tiempo de verano; y desde que esta estuviese hecha, comenzaría ya a caminarsse por él, y sucesivamente se iría componiendo con formalidad, haciendo los puentes, balsas o barquetas que conviniesen, y para que ofrezcan materiales los mismos terrenos”.

Esta mención al camino de Sonsón, resulta útil además para resaltar la dificultad de afrontar las temporadas de invierno, presente en la mayoría de las descripciones de caminos.

Dentro de la lista de vías que en el concepto del gobernador conviene habilitar, destaca, junto con los caminos de Sonsón, Cáceres, y las Juntas; el camino de Urrao que conduce hasta el pueblo de Bebará. Como ya queda dicho, con este pretende surtir de alimentos a la provincia del Citará, y suplantarlo del monopolio a Cali, Popayán y Cartago. Silvestre prevé así la comercialización de reses, cerdos, jabón, queso, panela y otros frutos que la provincia produce sin perspectivas mercantiles. Dice que en esta dirección ya hay un camino que se tarda alrededor de dos días y medio; no precisa hasta dónde llega, pero considera que debe ser abierto hasta Bebará, lo que le sumaría otro tanto al recorrido. Pero dice que aún si su trayecto demorara todavía más, sería muy útil. Pondera que aunque el costo de su apertura no es tan alto, las “Rentas de Propios” no alcanzan para cubrirlo. Menciona dos

personajes: Joseph de Larrea y Bernardo González, quienes se han ofrecido a abrir la trocha a cambio de que se les den “tierras de las realengas”, pero que llevan tiempo haciendo promesas al respecto, sin cumplirlas.

En su segundo período de gobierno (1782-1785), el gobernador ya tiene noticia de la labor realizada en este sentido, por su antecesor Cayetano Vuelta y Lorenzana. Lorenzana -como lo referiré más adelante-, se sirvió de unos vecinos de Urrao de apellido Montoya, para abrir el camino hasta el pueblo de Bebará. Siendo este el sendero que en ese momento se encontraba en uso, Silvestre conceptúa que debe ser ajustado para el tránsito de bestias. Señala que en esta forma, y componiendo el camino de Sonsón, el trayecto sería mucho más corto, ya que para llegar al Chocó, se partiría desde Santafé, y no desde Honda hasta Cartago e Ibagué, como era necesario hasta ese momento.

Aun cuando estas disposiciones tomadas durante el mandato de Francisco Silvestre nos ilustran sobre el interés específico hacia el camino de Urrao, otros documentos nos confirman la relevancia que se le da a las vías de comunicación en este momento, como asunto de competencia gubernamental indispensable para impulsar la economía. El 31 de Marzo de 1778 por ejemplo, se emite “cuaderno sobre la composición de caminos públicos y observancia de instrucción”,⁷⁰ en el que se crea el cargo de director de caminos, se precisan ciertas características técnicas que deben tener, atendiendo ya a la posibilidad de transitar por ellos en carruajes. Parece que especifica las obligaciones oficiales sobre el mantenimiento y las reparaciones de las obras. En el documento se menciona que tras una visita efectuada por orden del virrey con el fin de valorar el estado de los caminos públicos, se encontró que estos no tenían las características decretadas. La explicación que se da a esto es que, a pesar de seguir las instrucciones en cuanto a la conformación de cuadrillas de trabajo, sus miembros no eran bien remunerados:

"[...] estos se han aliñado pero no conforme a la instrucción a causa de los imposibles que se reparan en algunas partes y también por lo muy pobres que son muchos de estos vecinos pues aunque el método que se tomó por nuestros antecesores fue nombrar cuadrillas para que trabajaran y concurriesen con herramientas aunque así se efectuó nunca se logró que quedaran los caminos según la instrucción a los pobres se les obligó a trabajar sin darles bastimentos ni pagarles su trabajo; que los de alguna comodidad tenemos noticia que dieron herramienta y peones pagados promoviéndonos a poner presente a V.S. [...]" (A.G.N., Mejoras Materiales, Tomo 19, folios 930r y v).

El visitador Juan Antonio Mon y Velarde, percibe a su llegada a Antioquia, todas estas irregularidades y propone en 1788 un proyecto para ordenar los recursos y la ejecución de las obras.⁷¹ Observa, al igual que Silvestre, que por sus características,

⁷⁰ A.G.N., Sección Colonia, fondo Mejoras Materiales, Tomo 19, folios 923r – 926v, 1778.

⁷¹ A.H.A., Gobernación de Antioquia, Caminos, Colonia, Tomo 72, Documento 1985, año 1788, folios 64r - 82v

los caminos demandan urgente intervención para el bien de la economía: “[...] en el día son las introducciones lentas y retardadas, experimentándose muchas y repetidas averías. Los dueños de mulas padecen infinito y solo en tiempo de verano pueden conducir las cargas sin manifiesto riesgo de perder sus mulas”.

Para el oidor esta situación es muy grave porque obliga a los comerciantes a quedar mal con los tiempos estipulados en los tratos, lo cual quebranta la credibilidad de su oficio. Por otro lado, lo azaroso y peligroso de las travesías, obliga a los dueños de las mulas a cobrar fletes elevados. La pérdida de tiempo, bestias y mercancías, se incrementa durante las frecuentes temporadas de invierno.

Al igual que Francisco Silvestre, el visitador considera que si se solucionaran estos problemas, se lograría que la gente accediera a mayor cantidad y más económicos productos. En este sentido propone el “Proyecto sobre establecer fondos para la manutención de presos y composición de caminos”, en el cual parte de las dificultades que se tienen en cuanto a orden público y al sostenimiento de los presos, para proponer su empleo como mano de obra. Menciona un decreto que ya había sido emitido por el Virrey, que obligaba a todos los vecinos cabeza de familia a tributar un tomín de oro o un almud de maíz. Esta contribución, serviría para mantener a los presos de cada jurisdicción, los cuales a su vez, serían empleados en la composición de los caminos. Para hacer más efectiva esta determinación propone diferentes medidas. Por una parte la ejecución por parte de los alcaldes, de un padrón anual que registrara a todos los habitantes en condiciones de tributar, y con base en él cobrar “[...] un tomín de oro del que no sea hacendado y del que lo fuere un almud de maíz [...]”, registrando la forma de pago de cada uno. Sugiere que se pague en la casa del alcalde sin descontar costos de transporte.

Establece la conformación de una junta de policía que se haga cargo de la manutención de los presos y de su empleo en el arreglo de los caminos, haciéndose cargo de suministrar a los primeros sus tres comidas diarias a horas regulares, obtenidas del suministro y la venta del maíz recolectado. Esta junta tendría la responsabilidad de visitar y revisar los caminos, al menos cada dos meses. En el caso eventual de que hicieran falta peones, propone que se empleen personas libres a las que les pague con el jornal lo mas barato que se pueda. Los alcaldes deben hacer listas de peones, llevar cuentas y recibos, para rendir informe de todo en Noviembre. Para la ejecución de obras más complejas, como puentes, sugiere que se busquen maestros y sean pagados lo mas económicamente posible. El proyecto es celebrado y aprobado; y se dan disposiciones para hacerlo efectivo de inmediato.

En 1795 José Cristóbal Gómez evalúa las medidas impuestas por el Visitador. Considera que aunque en general fue bien aceptada, la sustitución del pago del impuesto en jornales de trabajo, por el pago en maíz y/o en dinero; no siempre hay suficientes presos disponibles, y los vecinos han debido asumir estas labores, quedando recargados con la doble obligación (A.H.A., Caminos, Tomo 3252, Documento17, folio 146r y v).

Posteriormente, refiriéndose a caminos específicos, el oidor destaca su interés en los que conducen al Chocó:

"A toda ella y particularmente a esa jurisdicción interesa el camino del Chocó, que aunque hoy se trafica a pie y con cargas a los hombros no es suficiente para la extracción de frutos que se necesita y abasto suficiente para aquellas numerosas cuadrillas que lo serán mucho más si abarataran y abundaran los víveres. En el intermedio se crían haciendo rancherías muchas minas que hoy se ignoran se descubrirán y otras que están descubiertas serian trabajadas por más operarios y con más utilidad". (A.H.A., Caminos, Colonia, Tomo 72, folios 75r - 78r).

La posibilidad de establecer tráfico fluido con el Chocó parece materializarse. En 1778, Cayetano Buelta Lorenzana asume la empresa iniciada por Francisco Silvestre siguiendo la ruta, iniciativa y justificaciones trazadas por él.⁷² Conviene en el estado sumamente deficiente de las vías:

"[...] como hace que se encuentra bastante poblada esta referida provincia, no tienen estos caminos más dirección que la que por su instinto natural dieron las mulas de carga sin mas beneficio que el piso y trillo de dichas mulas, estando cerrados de monte y embarazados con los arboles que los vientos han derribado haciéndolos mucho más intransitables y siendo uno de los puntos más esenciales para la felicidad y opulencia de las provincias el que los caminos de unas y otras estén corrientes sin riesgos ni embarazos, en cuanto sea posible ha dado S.S. las mas oportuna providencias [...]" (A.G.N., Mejoras Materiales, Tomo 1778, folios 984r y v).

Los gobernadores citados, coinciden al considerar el perjuicio que esta situación le ocasiona a la economía, y en comparar las ventajas potenciales del camino hacia el Chocó, con las de la comunicación que se efectúa desde Cartago y Anserma.

El gobernador Cayetano Buelta Lorenzana, da la noticia de que fue descubierta y abierta la trocha que conduce de Urrao a Bebará, la cual constituye el camino mas corto hacia el Chocó. Dice en el expediente, que aunque los que se ocuparon de su apertura llegaron enfermos, esta ya fue estrenada por *"[...] tres chocóes del mismo Bebará, y sin embargo de no estar aun el camino corriente como debe llegaron al sitio de Urrao en cinco días, y en siete a esta capital [...]"*. Aparece el testimonio de Joseph Montoya, su hijo y su yerno, quienes son los encargados de la obra. Dicen que el camino parte de Urrao y pasa por las cabeceras del río Nendó y luego del Arquía, hasta llegar al puerto de Bebará. Comparan un trayecto que anteriormente estaba en uso, con el que ellos acondicionaron, haciéndolo mas corto. Es decir, cinco días de camino entre Urrao y el puerto de Bebará, con lo cual se tardarían siete días para llegar desde Bebará hasta la ciudad de Antioquia. Según la descripción del documento, este trabajo es acompañado de la construcción de tambos y rozerías

⁷²A.G.N., Sección Colonia, fondo Mejoras Materiales, Tomo 17, 1778, folios 981r – 1003v.

para el sembrado de maíz, necesarios para el abastecimiento de trabajadores y usuarios de la vía. Dicen que en total se tardaron 39 días en la primera parte de la obra; y demandan auxilios adicionales para la “segunda entrada”. El gobernador ordena que se les proporcione todo lo que soliciten. Joseph Montoya y compañía, rinden informe de el tiempo que les toma hacer su trabajo, y los pormenores del mismo, mencionando que en Bebará, el corregidor les colaboró con lo que les hacía falta. Ellos describen de la siguiente manera las características físicas del camino:

"Que desde el río de Penderisco hasta las cabeceras del de Nendó, que es la mitad del camino, tiene por lo muy pendiente y áspero de las cordilleras de las tres serranías que se pasan cuyos nombres son la primera Soroma, la segunda Alto del Sobretunal y la tercera El Palmar, bastante dificultad de abrir el camino para el tránsito de caballares de cargas a no invertirse en su abertura algunos pesos por cuanto se necesitan herramientas fuertes y la conducción de víveres para la manutención de los que trabajasen que desde las cabeceras de Nendó hasta la quebrada San Miguel en la sierra de Nicasio no hay embarazo alguno, pero en esta, con motivo de los boleadores en cada parte de la sierra a que esta en suma estrechez el paso por lo que allí se hace preciso, o bien hacer desmonte para darle mas ámbito o desecharlo por la falda aunque esto sería ocasionar mucho rodeo [...]" (A.G.N., Mejoras Materiales, Tomo 17, 1778, folios 990v – 991v, negrilla mía).

Con esto se explican las dificultades técnicas y económicas de la empresa; mas se considera que ameritan ser salvadas pues, la existencia de minas de oro en su curso, harían muy útil el camino. En un informe posterior contenido en este mismo documento, el gobernador afirma que a pesar de consistir el camino en apenas una trocha abierta y tambos, han concurrido bastantes cargueros y chasquis que se tardan cinco días de una provincia a otra, a diferencia de los dos y tres meses que antes demoraban.

Este expediente se complementa con otros dos documentos de 1779 en los que se recoge el testimonio de los vecinos encargados de la apertura del camino de Urrao. En el primero de ellos,⁷³ se menciona sin explicación alguna, una orden del Virrey del 16 de mayo de 1777, en que se manda suspender la apertura y composición del mismo, hasta nueva orden. Joseph Montoya declara haber comenzado la obra en 1776, tras un acuerdo verbal celebrado con Francisco Silvestre. Según su declaración la tarea consistió tanto en “descubrir” como en abrir el camino, ya que:

"[...]en el monte y cordillera, que sigue asta el río de ---- en cuyo estado lo dejo sólo, con una trocha únicamente picado los arboles para que se conociese el paraje por donde debía seguir el camino para dicha provincia del Chocó y que después del mes de enero del año siguiente del setenta y siete [...] la primera trocha quedo inútil [...] se construyó con la

⁷³ A.H.A., Gobernación de Antioquia, Caminos, Colonia, Tomo 71, Documento 1972, Año 1779, folios 421r a 433v.

mejor dirección para su brevedad, comodidad y seguridad evitando diez y nueve pasos en el río de Orobugo bastante peligroso en tiempo de lluvia pues aunque se transite en el verano ser bastante caudaloso llega el agua a la cinta de cualquier hombre [...] (A.H.A., Caminos, Colonia, Tomo 71, Folios 421r a 433v).

El declarante estima que de Antioquia a Bebará, un viajero con carga puede demorar alrededor de 10 días. En estas declaraciones, y las contenidas en otro documento del mismo año,⁷⁴ insiste en que para que el camino pueda ser transitado por caballos, necesita una gran inversión:

“[...] preguntando, si ha conceptuado y tanteado, que pueda ponerse de trajín de bestias dicho camino. Dijo: que no encuentra dificultad alguna para ello, pero, que es indispensable bastantes costos para ponerlo corriente de bestias y que esto que lleva dicho y declarado, es de verdad. [...]” (A.H.A., Caminos, Colonia, Tomo 71, folios 434r a 441v).

El segundo documento que complementa el expediente de Lorenzana, consiste en un informe del cabildo de Antioquia para el Virrey, en el cual se llama a los mismos declarantes de Urrao, debido a que los miembros del cabildo carecen de conocimiento sobre él:

“[...] en que previene su majestad informe los alcaldes ordinarios y cabildos, si son convenientes los caminos, y mediante a que esta trochado el de la provincia del Chocó a consideración a que ninguno de los individuos que compone este congreso, se haya impuesto, mas que por una pasajeras voces de la realidad, situación y circunstancia que su majestad desea y apetece saber para determinar con arreglo en el asunto, siendo lo principal causa, estar ignorante de aquel terreno, el ningún giro, que de esta capital han tenido por aquellos parajes, los vocales de este cabildo / circunstancia muy esencial para poder arreglar el informe que se solicita / en cuya atención, y en la de que donde de pueden solicitar, y adquirir las noticias verídicas sobre lo preceptuado por su majestad, es con algunos individuos que asisten en el Valle de Urrao de esta jurisdicción por quienes se ha emprendido la apertura de dicho nuevo camino en este concepto y para poder averiguar el expresado informe [...]” Ibid.

Esto nos puede dar una idea del uso marginal del camino, a pesar de la relevancia que se le otorga en los proyectos de gobierno regionales. Sin embargo este aspecto lo resaltaré mas adelante. El propósito del informe es saber si el camino es posible; sus costos, características, y el potencial minero que posee. En este, los mismos testigos declaran que el camino está abierto y trochado, puesto que ellos mismos concurren a su descubrimiento y apertura por orden de Francisco Silvestre, y que

⁷⁴ A.H.A., Caminos, Colonia, Tomo 71, folios 434r a 441v.

ellos mismos lo costearon “*bajo de ciertas promesas, que de descubrirlo y corregirlo se le hicieron*”. El terreno lo describen de la siguiente manera:

*“[...] se compone de cuestas y montañas mucha parte, alguna de llanuras, la menor parte de sabana y la mayor parte de montes. Y que tiene disposición, para que si quieren, desde Chaquenandó bajar embarcados hasta dicho Bebará por aguas benignas y [ranuras]; y si quieren pueden caminar por tierra firme hasta dicho Bebará. [...]”*Ibid.

En cuanto a los beneficios que puede reportar el camino, responden:

“[...] que hasta lo presente se han descubierto algunos minerales de oro y se tienen concebidas fundadas esperanzas de descubrir otros. Y que careciendo las provincias de Chocó de varias clases de alimentos y haberlos en esta provincia, y Valle de Urrao: será manifiesta la conveniencia y utilidad, que se seguirá a unos, y a otros, de proveer de dichos bastimentos, y aun efectos de mercancías por dicho nuevo camino [...]”

Según este informe, el camino consiste en una trocha apenas delineada, por la cual no pueden transitar las bestias. Sin embargo, el impulso que le otorgan los tres gobernadores a esta trocha, es retomado en administraciones posteriores hasta trazar proyectos más precisos y completos. Me estoy refiriendo a los planteados por Carlos María Freire Andrade y Juan Pérez de Rublas en 1797.⁷⁵

El expediente que los contiene comienza con una propuesta elaborada con mucho detalle, por Carlos María Freire de Andrade en 1797. Según el documento, este era

⁷⁵A.G.N., Mejoras Materiales, Colonia, Tomo 17, año 1797, f790r – 867v Contiene los mapas:

Camino de Urrao que debe girar de la provincia de Antioquia a la del Choco. A.G.N., Mejoras Materiales, Colonia, Tomo 17, año1798, folio 792, 42 * 54 cm, Mapoteca 4:499-A (V.C.310) En la explicación de las convenciones aparece: "Notas: 1ª. Desde N río de Chajerado a donde recibirán las cargas de bestias de Antioquia hasta La Palma J. Pertenece a la apertura del camino al corregimiento de Bevará y desde allí hasta el pueblo de Urrao al ilustre Cabildo de la dicha ciudad pues es la medianía. Desde Urrao a Antioquia un día de Bestia. 2ª En el río Ocaido L mantendrá el contratista siempre una barca de paso con dos hombres pues es río que nunca da badó. 3ª El río Penderisco A que esta en el mismo pueblo de Urrao, cuando descende de la cordillera y se acerca al Atrato se llama Murri último pueblo de esta provincia cercano para las bocas del Atrato. 4ª Las campañas de comercio de Cartagena u otra cualquiera carga por Atrato a Antioquia en la boca de Bebará R halla su carga de descargue y sus canoas y peones [...] (continúa en la parte posterior del mapa) para que conduzcan por un río pacífico y sin peligro hasta el tambo de Chaquenandó N. adonde están los arrieros, y esta distancia de tiempo de 8 horas de modo que el mismo día que descarga el champán en las canoas en la boca de Bebará puede si quisieran cargar los arrieros, y hacer media jornada. Chaquenandó 28 de enero de 1798. Carlos María Freire de Andrade". (VER ILUSTRACIÓN AL INICIO DEL CAPÍTULO)

"Plan aunque mal formado de la montaña que hay desde el sitio de Urrao hasta orillas del río Arquía y sus parajes para el abecedario". A.G.N., Mejoras Materiales, Colonia, Tomo 17, año1799, folio 818, 29 * 42 cm, Mapoteca 4:500 A (V. C. 318). Contiene: "A Sitio de San José de Urrao B Paso del río Penderisco C Tambo en las cabeceras de Orobugo D Tambo en la mitad de la cueva de Ocaidó E Tambo en paso de embarcaciones de Ocaidó F Bodegas que han de fabricar en orillas de Arquía G Pueblo, y río de Bebará H Boca del río Arquía Los demás riachuelos van con sus respectivos nombres". (VER ILUSTRACIÓN DE LA PORTADA)

vecino de la provincia de Zitará, corregidor de los pueblos de Beté y Bebará, y dueño de minas y de esclavos.

El licitante comienza narrando que el Obispo de Popayán se demoró, desde Chaquenandó, (corregimiento contiguo a Bebará) hasta Urrao, cincuenta y una horas “[...] trasladándose con todo su equipaje a hombros de cristianos [...]”. Con el fin de liberar a los cargueros de este trabajo “*propio de las bestias*”, se propone abrir un camino de un lado al otro. Considera que los beneficios serían para ambas provincias, pero sobre todo para Antioquia, que podría sacar sus productos e introducir mercancías de Castilla.

Expone la siguiente situación. La apertura del Atrato hace que los productos de Cartagena lleguen al puerto de Chaquenandó, pagando por flete 5 o 6 pesos de plata por carga de 9 o 10 arrobas, introducidas por el dique y el río Magdalena que es mucho más corto y riesgoso, para comerciantes y mercaderes que diariamente lo transitan. Partiendo de esto expone su propuesta, la cual contiene los siguientes componentes:

1. Abrir camino de Chaquenandó a Chontaduro (a mitad de camino hacia el río Penderisco), que mantenga en lo posible 10 varas de ancho, haciendo transitables lomas y quebradas para que viajen bestias con comodidad; y sembrar pastos para alimentar a las bestias.
2. Construir siete tambos o casas de campo para que los viajeros guarden sus víveres. El proyecto contiene un mapa en el que aparecen los puntos donde se sugiere la construcción de los tambos. Uno en la boca del río Bebará, otro en la boca del Chaquenandó, en el sitio llamado la Iglesia, dos más en las márgenes del Ocaidó, otro en Taitá; otro en el Chontaduro o Palma, y otro en el Arquía.
3. Mantener en el río Ocaidó una barqueta con dos hombres que se hagan cargo de trasladar a los pasajeros y sus paquetes de un lado al otro.

Para costear esto propone:

1. Que se le prorrogue la administración de los pueblos de Beté y Bebará, con los veinte indios que le corresponden, por diez años “[...] incluyéndose por el mismo tiempo el corregimiento de Urrao sin perjuicio de la Real Jurisdicción privativa al gobernador e ilustre cabildo de Antioquia con respecto a que los naturales de los pueblos a mi cargo y otros de los demás de esta provincia desaparezcan a el sin pagar en ningún real tributo; cuya intermediación y circunstancias puedan impedir o retardar mi propuesta [...]”.
2. Que haciéndose cargo de la apertura, conservación y cuidado del camino, por el término de 10 años; se le conceda el cobro de 4 reales por cada carga de mercancías de Castilla, dos reales por carga de mercancías de la tierra y comestibles, también dos por cada cabeza de marrano y ganado vacuno, y un real por cada carga que pase

el río Ocaidó. Sin cobro alguno para las personas, y las bestias de carga que no lleven carga, el pago de un Real.

3. Que al terminar los diez años, quede todo lo construido para el rey, y para Juan Pérez únicamente los tambos de la boca del río Bebará y del puerto de Chaquenandó; permitiéndole que cobre por cualquier carga que se albergue en ellos. Que se haga cargo de proporcionar las embarcaciones necesarias para el transporte de las mismas, de una a otra bodega, cobrando por ello; y que se exima a cualquier otra persona de cumplir esa labor. (A.G.N., Mejoras Materiales, Tomo 17, 1797, folios 793r – 795v).

Parece que la petición de "ingregación" al corregimiento de Urrao hace problemática la solicitud. Además, y como era usual, se le reprochan los riesgos del contrabando y de invasiones extranjeras. Agrabado porque: *"[...] de concedérseles jamás se podría atajar estos inconvenientes porque no se puede estar y dar cumplimiento a un mismo tiempo en Bebará y Urrao intermediando tanta distancia [...]"*

En el expediente se solicita información sobre los sujetos que *"tratan y contratan"* en aquel valle y el río Atrato, sobre los costos que pueden valer las obras, y sobre las distancias. En julio de 1778 uno de los testigos afirma que del valle de Urrao a Chontaduro hay alrededor de 6 días de jornada con bestias de carga; consistiendo esta, en cerca de la mitad del camino. Considera que en la apertura se pueden gastar tres meses, con treinta peones diarios, y que en algunas partes podrá abrir el camino a diez varas, en otras partes de mas, y en otras de menos.

Enumera los sitios de su recorrido:

"[...] que desde dicho valle hasta la de Chontaduro hay seis quebradas pequeñas y tres grandes, la primera (Urobugo) que necesita de puente y se le puede mantener, la segunda Nendó que en tiempo de invierno se necesita de canoa para pasarlo y en tiempo de verano no, La tercera Nandé que aunque es grande no necesita de puente ni canoa [...] se necesita hacer seis tambos, para seis jornadas [...] que quinientos castellanos es lo que gastará en la abertura de la mitad del camino que corresponde a Antioquia [...] que a oído decir a un indio llamado Gayperá que hay por otra parte por donde se puede abrir camino desde este valle al Chocó mas breve menos quebradas y ríos y menos costos y riesgos [...]" (A.G.N., Mejoras Materiales, Tomo 17, 1797, folios 802v – 803r).

Otro testigo dice que hay un indio de nombre Bartolo que conoce otro camino del valle al Chocó. Otro dice que no tiene conocimiento de otro camino mas que el que se encuentra en uso para el traslado de cerdos y ganados. También dice que la parte mas larga y costosa es de Urrao a Chontaduro, porque de Chontaduro a Bebará es *"tierra llana y de montes claros"*.

Luego el gobernador envía una comisión para examinar el terreno, y así facilitar la abertura del camino. La comisión informa:

"[...] Del dicho río Penderisco cogiendo la primera cuesta se encuentra tierra firme, se encuentra la quebrada que llaman El Tunal [...] se baja a caer a otra quebrada que llaman El Tunalcito en donde hay comodidad proporcionada para hacer el primer tambo o ranchería [...] luego hasta Orobugo donde hay algún capotal hay buenos terrenos de pan, temperamento apacible en donde es necesario construir el segundo tambo, [...] saliendo de este paraje se toma un repecho el cual para que facilite mejor el tránsito es preciso banquearlo para que la operación es corta. Llegando al alto se toma su cordillera hay algún capotal y para evitar una vuelta bastante grande que tenía esta cordillera hasta llegar al alto de Ocaidó tuve por conveniente cortar en derecera hasta el dicho alto de Ocaidó y solo hay que banquear tres partes por haber otras tantas cañadas cortas; llegando al Boquerón de Ocaidó se empieza la bajada y a corta distancia se halla tierra firme hasta llegar a otra quiebra que se hace donde es preciso construir otro tambo, es temperamento frío y tierra de pan. De aquí siguiendo la bajada sucesivamente se va cambiando de temperamento [...] del río de Arquía navegable que desemboca en el Atrato [...] para hacer todo ello se calcula un costo de quinientos castellanos de oro según las circunstancias y provisión de materiales [...]" (A.G.N., Mejoras Materiales, Tomo 17, 1797, folios 810r – 811r).

A esta solicitud le sucede la capitulación de Juan Pablo Pérez de Rublas en asocio con Juan José Giraldo. El primero de ellos había sido gobernador de la provincia en 1794, y pertenecía a una próspera familia de comerciantes de Santafé de Antioquia, que entre diferentes empresas, impulsó la colonización de Urrao.⁷⁶ Luego de criticar la demora en la gestión de su oponente, el corregidor de Bebará; declara en favor de su socio y de su propuesta:

"[...] natural de la villa de Marinilla y residente la mayor parte del tiempo en las montañas que median entre el sitio de Urrao y la provincia del Chocó, con este motivo a adquirido este sujeto tal ascendiente para con los indios habitantes de aquellas montañas que le han facilitado todos los conocimientos necesarios para abrir el camino proyectado con tales ventajas que exceden a las que manifestó en su plano de propuestas el corregidor de Bebará Don Carlos María de Andrade, a este efecto acompañado con los mismos indios y apoyado en mis intereses ha abierto nueva trocha desde las orillas del río de Arquía (navegable) hasta el mismo sitio de Urrao disponiendo su giro para un terreno firme libre de ríos y quebradas caudalosos que impidan el paso de modo que creo que con este nuevo derrotero se consiga la apertura de

⁷⁶ Baena y Vives, 2002.

un camino permanente y seguro para la circulación de toda negociación de esta provincia para la plaza de Cartagena [...]"

Este licitante, destaca todo el tiempo el beneficio de la participación de los indios, en la empresa. Dice por un lado, que sin ellos los gastos serían muy elevados. Que Juan José Giraldo tiene a su disposición los indios necesarios, pues ha entablado sólida relación con ellos, ya que los extrajo del estado de barbarie en que vivían en las montañas, y a consecuencia suya, ellos se encuentran muy agradecidos y lo auxilian como a un padre. En cuanto a la capacidad de trabajo de los indios, resalta:

"[...] Estos individuos habituados a aquellas montañas sufren las incomodidades que ellas ofrecen sin decadencia alguna en su salud por cuyo motivo solo ellos podrán sin interrupción concurrir a la apertura de este camino todo el tiempo que halla de durar y que de contrario no se podría conseguir con otros peones que acostumbrados a vivir en población miran con horror y tedio un largo trabajo obligados a residir por muchos meses en una montaña [...]"

En consecuencia con ello propone contratar a cinco indios allegados a su socio, pagándoles con la exención, a ellos y a sus familias, del pago del tributo; haciéndose Juan Pérez cargo del mantenimiento y pago de los jornales.

Solicitan también que se le concedan tierras entre Urrao y Puerto Arquía en los sitios que elijan, para hacer siembras que hagan más cómodo el viaje. Se comprometen a construir una bodega del tamaño de 16 varas, en el río Arquía, para que descarguen los buques que provienen de Cartagena; y a mantener barqueta, pudiendo por este servicio cobrar un real por carga y uno por persona. Se comprometen a abrir el camino desde Arquía hasta Urrao, de manera tal que pueda ser transitado por bestias con cargas y viajeros, que el gobierno estime convenientes. Además, construir los tambos previstos para cada una de las jornadas; dejando la reparación de estos y del camino, a cargo de los vecinos que habiten cerca de allí, *"[...] como se acostumbra común y generalmente en aquella provincia [...]"*, a quienes se les pagaría con dos o tres leguas de tierras realengas.

Por otra parte los indios desean la erección de un pueblo a orillas del Arquía, y así no tener que incorporarse a los corregimientos donde no tienen terrenos ni posibilidad de obtenerlos. Se solicita que esto se les conceda, ya que *"[...] el establecimiento de un pueblo en las inmediaciones del camino haría mas y mas ventajoso este tránsito [...]"*.

Finalmente, exalta la importancia de impulsar el comercio:

"Desde la más remota antigüedad (hasta estos tiempos de la mayor ilustración) se ha entendido que no se puede prometer a un reino, una provincia, una ciudad, subsistencia más sólida que la que atrae el comercio disponiendo por vara fundamental la pronta y segura circulación de sus intereses en toda clase de mercaderías [...] por este ser

sin contradicción el más seguro, el más pronto y menos costoso [...]"
firma Juan Pablo Pérez de Rublas. (A.G.N., Mejoras Materiales, Tomo 17,
1797, folios 821r – 825v).

En el expediente consta que en relación con la primera solicitud (la de Andrade), es indispensable hacer claridad sobre las jurisdicciones administrativas del Chocó y Antioquia. Para establecer la de Antioquia se hace además, necesario establecer la de Mariquita. El documento dice que en 1801 aún no se resuelve el asunto, y se mandan a examinar los mapas enviados por los interesados. Entre otras cosas se conceptúa que es muy alto el costo de un real por bodegaje de cargas y personas, ya que también deberán pagar por el paso sobre el puente del río Ocaidó.

Estos dos proyectos para hacer fluido el tránsito entre Antioquia y el río Atrato, constituyen los más completos y detallados, entre los formulados hasta ese momento. Su planteamiento es consecuente con el papel protagónico que se le concede a las vías de comunicación durante la administración borbónica. Retoma intereses que se encontraban latentes desde el comienzo del segundo ciclo minero, que tenía como epicentro a las minas del Chocó. Sin embargo, a pesar de contemplar pormenores en cuanto a los trayectos, obras implicadas, financiación y manejo; estos no son desarrollados.

Se puede ver en ese momento, que la principal preocupación técnica respecto a los caminos, era que se adecuaran de manera tal que se pudiera prescindir del uso de cargueros para su tránsito. Esta forma de transporte heredada de las culturas prehispánicas, era muy usual en esta región con población indígena significativa, y chocaba con el esquema cultural que se pretendía implantar en el reino. El objetivo era reemplazar esta forma de transporte, por el uso de bestias (mulas y caballos), aunque esto implicaba grandes inversiones en la composición de los caminos.

El proceso de “construcción” del camino está compuesto de diferentes fases o componentes que pueden ser “descubrirlo”, abrirlo, y arreglarlo para bestias. En casi todos los casos presentados predomina la apertura que lo entiendo como un remarcar el camino ya existente, y quitarle los obstáculos físicos que impiden su tránsito, o que lo desdibujan. El término “descubrir” se aplica cuando es necesario trazar el camino porque no se tiene idea por donde va.

Aunque la administración empieza a concebir maneras de financiar e impulsar las obras viales, reconociéndolo como un asunto de su competencia; son constantes los problemas para correr con los gastos de los mismos. Los proyectos y capitulaciones se ven favorecidos por la preexistencia de vías, que como ya se había dicho, son conocidos, porque son de uso habitual para los pequeños comerciantes locales. Esto se ve en el consenso general que hay entre los vecinos de Urao, sobre los recorridos de los caminos que parten de allí, y en la existencia de poblados en sus puntos de destino. De la misma manera, son los mismos habitantes de estos poblados, los que se encuentran en condiciones de impulsar, guiar, y participar en las obras; a pesar de que hay la determinación expresa de que sean expertos los que las guíen. Aún así, no

pareciera existir un aliciente significativo en términos de beneficios, o de recursos, que condujera a la real ejecución de las obras.

De esta manera puede ver que el siglo XVIII se cierra con una plena conciencia sobre las ventajas, trayectos, costos, etc. de la comunicación con el Chocó, por parte de gobernantes y comerciantes. En este momento se destacan las posibilidades del camino de Urrao, y desde allí, el aprovechamiento del río Bebará y el río Arquía, afluentes del río Atrato. Sin embargo estos proyectos se ven permanentemente truncados por problemas de diferente índole.

Probablemente la motivación más grande que existe, para impulsar la apertura de este camino, es entablar competencia con la provincia de Popayán, por el comercio implicado en la explotación minera. Esta competencia prevalece durante todo el siglo XVIII. Por esta razón, llama la atención la orden de suspensión del camino, por parte del virrey en 1777.

En adelante, los proyectos formulados en este sentido, tendrán como ambición, alcances geográficos y mercantiles mayores, como se verá a continuación.

3.1 EN BUSCA DE COMERCIO INTERNACIONAL

El presidente y comandante de la provincia de Quito, el Barón de Carondelet, se muestra muy interesado en que se lleve a cabo la obra del camino Urrao – Bebará; es decir, el “perfeccionamiento” del mismo. Hace saber sus motivos en una carta fechada en 1804, la cual convoca a los alcaldes ordinarios. Aduce que con la apertura del camino se puede impulsar la producción y tráfico de ganados, frutos y mercancías en el Chocó, y de esta manera, activar la economía en torno a una actividad distinta de la minería. También, luego de hacer los cuestionarios pertinentes, demuestra que la obra beneficia al servicio de correos. Parece que la idea es recibida con entusiasmo, pues los vecinos, acuden a hacer contribuciones en dinero y en herramientas como hachas, barras y barretones. En el expediente consta su interés en participar del proyecto:

"Estos habitantes y los del Chocó unánimes se hallan dispuestos a maniobrar en los reparos que necesita el fragoso camino que en el día hay: La ley 8ª título 18, libro 4 de Indias prohíbe que le impidan la negociación de una provincia con otras: la 1ª título 16, del mismo libro autoriza a dichos, no solo para el descubrimiento de nuevos caminos y composición de los que le trafican sino para hacer comprados entre los beneficiados en la apertura [...]" (A.H.A., Caminos, República, Tomo 3252, folio 172r).

A continuación, se llaman testigos para que informen sobre el estado del camino y la composición que requiere. Aquí vuelven a aparecer como testigos Sebastián y Joseph Montoya, quienes habían estado a cargo de esta obra, bajo las órdenes de Francisco Silvestre y posteriormente de Cayetano Buelta Lorenzana -como referí en el capítulo

anterior-. Declaran haber abierto la trocha en 1775, momento desde el cual los vecinos del Valle de Urrao la transitaban con cerdos, quesos, ganado vacuno, yeguas y otros productos útiles a las minas del Chocó. Pero dicen que lo hacen con mucha dificultad, ya que no está abierto para bestias; aunque puede abrirse de esa manera. Que al hacerlo, el camino quedaría de cinco jornadas. Desde Bebará a Urrao dos días y medio, y de allí a Antioquia otro tanto. Con estas declaraciones coincide un tercer testigo.

El Barón de Carondelet empieza a hacer cálculos de los tiempos invertidos entre todos los puntos del circuito desde el puerto de la Tola -en Ecuador- hasta Buenaventura. Luego hace los cálculos en tiempo y dinero, al interior del Chocó. Dice que desde Charanvirá se entra a la provincia de Nóvita, por el río San Juan en siete u ocho días. Especifica cuánta carga estarían en condiciones de cargar y qué probabilidad de someterse a percances del clima. Aclara que seis horas antes de llegar a Nóvita, hay que pasar a pie durante hora y media por el arrastradero de San Pablo. De allí se pasa al río Quito, y de este al Atrato, de donde se divisa Quibdó, la capital de la provincia. Advierte que ninguno de los dos ríos es peligroso; precisa también los gastos de transporte en el recorrido descrito.

Ofrece también la alternativa de llegar, desde la Tola, al puerto de Baudó, y de allí directamente a la provincia de Citará y al río Quito. De esta manera se podrían ahorrar el tránsito por el río San Juan que es peligroso e impredecible; y los costos del cruce por el arrastradero de San Pablo. Una vez en Quibdó, se tomaría el Atrato, hasta las bocas del Bebará. Luego de tomar el Bebará, se seguiría el camino por tierra, pasando cuestras, lomas y quebradas hasta el sitio de Urrao.

En cuanto a la participación del vecindario en las obras, dice que es necesario que cuenten con un buen pago:

"[...] resulta indispensable el costo de alimento y herramientas para no gravarlos ya que es manifiesta la dificultad pues no hay ---- para superarla; además de ser necesitada la constitución de estas gentes de hallarse siempre ocupados en sus trabajos para alimentarse escasamente y satisfacer parte de sus deudas sin lograr alguna vez el cancelarlas. [...]"

En cuanto a la naturaleza de las obras pertinentes:

"Para que el tránsito de los ríos no tuvieran que embarazarse de empalizadas, y especialmente las quebradas en toda su longitud y para que no quede peligrosa la navegación es importantísimo el remedio de ellas como lo es la ---- de los arrastraderos pantanosos y quebrados igualmente que de montaña espesa y desnudarlos de tierra y arboles que hacen mas dilatados y penosos los dichos tránsitos; pero como ---- los nativos ya citados y el remedio es laborarlas y de una considerable costa no puede facilitarse a menos que estableciendo el comercio, se proyectare".

El Barón propone utilizar el río Atrato y sus caminos aledaños, para surtir con “bayetas y lienzos” de Quito, a la provincia de Citará, y de paso a Antioquia. Los productos de Quito, que tenían en su concepto mucha demanda, se proporcionarían a precios económicos, con respecto a las ropas de Castilla expendidas por Popayán. Estos mismos productos podrían ser consumidos en el resto del Chocó, encargándose Cartago, Buga y Cali de abastecerles de comestibles. Ello acarrearía como ventaja, el intercambio de productos de la tierra, y de esta manera el impulso de la economía; mientras que el surtido con ropas de Castilla, conllevaba la fuga de oro a Europa, debido a la inexistencia de otros productos para llevar de retorno. En resumen, los beneficios serían la abundancia de géneros, el aumento de la producción y del comercio, y de las ganancias.

"Precipitada la navegación por el río Atrato a la Plaza de Cartagena conceptúo ventajosas las utilidades que reportaría esta provincia al mando de ---- por la del Citará a la expresada plaza para hacer allí sus empleos de ropas y otros géneros de Castilla y aprovechándose el que por el puerto de La Tola esta próximo a esta ---- con ropas y frutos de la ciudad de Quito pues las de la tierra que son bayetas y lienzos tienen tanto consumo en el distrito de la de Antioquia que tienen que ir a comprarlas en el Citará a los mismos cuatro reales o tres y medio la vara a que pueden venderlas en Popayán.

Los mismos géneros y frutos tendrán consumo en estas provincias del Chocó con la diferencia de que las de Cartago, Buga y Cali las abastecen de comestibles; y siempre que los de [Quito] sean a precios equitativos preferían el expendio de estos y serán pronto los regresos de los comerciantes y se llevaran el oro y los doblones por no haber en este ---- frutos algunos que llevar de retorno.

En conclusión me propongo que serán felices estas y aquellas provincias con el mencionado comercio pues lograran en su interior abundancias de víveres y ropas. El trato de las gentes, las ocupaciones que les produzcan el pago de su trabajo, las compras y ventas de las especies que necesitan, aumentaran sus ganancias y se aficionaran a vivir ---- ejercitados y muchos otros beneficios más". (AHA, Caminos, tomo 3252, 1804 folios 181r - 183v).

Hace un cuestionario acerca del servicio de correos, que pretende sopesar las ventajas de desembarcar en la bahía de Cupica en vez del puerto de Buenaventura, para trasladarse a Quibdó, Bebará, Antioquia y Panamá. Los testigos responden que desde Quibdó a Cupica son siete días de ida y otros siete de regreso, de Bebará hasta Cupica son cinco de ida y otros cinco de regreso. Desde la bodega de Bebará se llega en tres días a Urrao, y que desde Urrao a Antioquia se tardan dos días, y a la ligera en uno. Con los testimonios queda demostrada la conveniencia la bahía de Cupica.

Se concluye que es muy evidente la ventaja de transportar el correo desde Antioquia a Quibdó, por el camino de Urrao, y no por donde circula el correo ordinario. Ya que por Bebará un peón cobra únicamente cuatro castellanos, y el único río peligroso que tiene que pasar es el río Ocaidó; mientras que el correo ordinario transita así: Ibagué, Montaña del Quindío, Cartago, Anserma, montaña de Nóvita, quebrada de las vueltas, Quibdó.

El documento nos muestra la proyección internacional del camino de Urrao, y el interés que suscita su potencial comercial entre las provincias de Antioquia y Chocó, y otras del reino. Nos muestra el aparente interés de los habitantes del valle en él, pero la necesidad de subsidiarlo con buenos pagos, para completar el incentivo.

El interés del gobernante de la provincia de Quito es análogo al previsto en el almirante de Jamaica, con quien el gobierno pretende entablar un tratado en 1812. Este se propone aprovechar el río Atrato, con fines comerciales⁷⁷; acudiendo nuevamente, al camino de Urrao como arteria fundamental para trasladar las mercancías, desde el río Atrato, hasta el interior de la provincia. El proyecto se soporta en los siguientes supuestos:

“[...] Las proporciones que nos brinda el río de Atrato su fácil navegabilidad y comunicación con el mar del Norte: La facilidad a inmediaciones de esta provincia allanando el nuevo camino del Chocó a Urrao: La situación geográfica para las importaciones y exportaciones de las mercaderías que puedan venirnos de la Jamaica respecto de las demás provincias consumidoras el ---- de los habitantes de nuestra provincia emprendedores muestran el peligro de sus expediciones mercantiles y las riquezas sin fin y producciones de su suelo [...]”.

Los componentes que comprende son:

“[...] Que se haga una comunicación con el Almirante de Jamaica efecto de que se nos facilite un convoy en determinadas estaciones del año que viniendo a las bocas de Atrato mueva a los comerciantes de esta provincia y sus intereses y que por un tanto por ciento los conduzcan a Kintong y de allí con las mercaderías que compren los vuelva a conducir a las bocas del mismo río. Que nuestro gobierno facilite los barcos de transporte necesarios para conducir las mercaderías a Bebará dándoles una galera o un ---- que le sirva de convoy y así vengán seguros de ser hostilizados por los indios de Darién: Que en Bebará se pongan bodegas capaces de custodiar las mercancías para conducir las por el camino de Urrao hasta Antioquia: Que el gobierno de las providencias más eficaces para la apertura del camino del Chocó que van a facilitar este comercio siga hasta Jamaica mi ---- con poderes amplios para proporcionar este giro tan benéfico a nuestro Estado: Que este mismo comisionado lleve

⁷⁷A.H.A., Fondo Gobernación de Antioquia, Serie Caminos, Colonia, Tomo 73, Documento 2057, 1812, folios 370r - 372r.

las credenciales necesarias para tratar con la provincia del Chocó sobre la reunión con esta respecto de los deseos que aquella ha manifestado con cuya ---- podrá quedar el puerto de Bebará como un punto indudablemente propio de este Estado: Que por el gobierno se imponga un tanto por ciento de derecho con proporción a las pensiones que pagan las mercaderías a la internación a los puertos de Cartagena, Santa Marta, Maracaibo quedando luego este a favor de los fondos públicos y con consideración a allanar este trafico y la apertura de los caminos que es indispensable. [...]"

La propuesta es seguida por su debate. En cuanto a este, el expediente menciona que el proponente, -que no sé de quién se trata-, cuestiona la coherencia del plan con “las ideas del gobierno”. En general hay consenso sobre los beneficios de este, y se calcula que la inversión, a lo sumo, costaría ocho mil pesos. Finalmente, por votación eligen al encargado de hacer la gestión con Jamaica. Hasta aquí llega el expediente.

3.2 A NIVEL LOCAL

Veamos ahora algunos de los proyectos paralelos que se gestaban a escala local.

En un expediente sobre el camino de Islitas, vía al Magdalena, fechado en 1800, hay una acotación sobre el camino del Chocó, sin especificar su trayecto:

"[...] Por otra parte tiene juiciosamente proyectado esta capital el importantísimo y utilísimo camino que gira para la provincia del Chocó y de allí con la mayor facilidad y sin el menor riesgo a la plaza de Cartagena cuyas comunicaciones deben anhelar y desear no solo los de este suelo antioqueño sino también los de Medellín, los de Rionegro y Marinilla que más cómodamente pueden hacer sus viajes por aquí navegando por el apacible río de Atrato que embarcarse en las aguas del Magdalena. [...]" Firma Tomas Perez de Rublas. (A.G.N., Mejoras Materiales, Tomo 18, 1800, folios 476r – 477r).

Pero por otra parte, los vecinos de Urrao se niegan a llevar a cabo la obra, arguyendo dificultades económicas:

"[...] nos dice que nos debemos alistar para ir a la apertura y composición del camino desde Noque y el que sigue para el Chocó hasta la cabecera de la loma para seguirse el señor teniente en el estado y situación que nos hallamos con las faenas de nuestras labranzas y por otra parte la interna calamidad de víveres que hace días estamos sufriendo por cuyo motivo no podemos apartarnos un instante de nuestras familias porque andamos buscando la una u otra fruta o el grano donde se haya para alimentarnos y así de ningún modo podemos ir en la ocasión a dicha composición de caminos ni a una ni a otra parte pues no se ignora que en otras ocasiones como ha acontecido en los

tiempos pasados que se nos habían apara la apertura y composición de dichos caminos, hemos estado muy obedientes siendo así que nosotros no somos vasallos de Nuestro Soberano en la provincia de Antioquia también hay vasallos y con mayores proporciones que las que hoy -- tienen con nosotros para que puedan hacerlo. Nosotros hasta ahora hemos hecho mucho y sin ninguna ración ni ---- hemos roto una montaña inculta y áspera hasta mantener la senda en el estado que se halla". (A.H.A., Caminos, Colonia, Tomo 73, Documento 2050, 1806, folios 297r a 298r) Firman 45 vecinos.

En 1809, un auto del gobernador Francisco de Ayala para que se abra el camino que conduce de Urrao a las salinas de Noque, deja ver que el tránsito desde el Chocó está activo, y se produce por Urrao:

"[...] con motivo de mi salida de Urrao a esta ciudad he presenciado la perdida del camino que cae a las Juntas, el cual ha sido derrumbado enteramente por un volcán que se desprendió de suerte que ha inutilizado el transito y ha dificultado el paso como aconteció con unas cargas que venían del Chocó y conmigo mismo que nos vimos precisados a fuerza de trabajo a pasar por encima de los palos que ha no haber sido este arbitrio no hubiésemos salido [...]" (A.H.A., Caminos, Colonia, Tomo 73, Documento 2037, 1809, folios 160r).

En 1811 vecinos de Urrao, estaban interesados sin embargo, en abrir el camino que conducía del poblado a los ríos Pavón y Penderisco, donde tenían ganados y sembrados. Aducían que el camino se encontraba intransitable y no se podían transportar los alimentos, ni el cura *"[...] en consideración a su imposibilidad y demasiada gordura como palpablemente lo manifiesta no poderse verificar por los inconvenientes del camino como muchas veces así no lo tiene insinuado dicho señor cura [...]"*. Evalúan dos trayectos diferentes del camino, descartando el que va por la "cordillera" de San José, pues es sumamente inapropiado para el tránsito de bestias *"[...] por los muchos manglares raiceros y saltanisaes que hay ser en tiempo de invierno [...]"*. Se propone en cambio, *"[...] que para la mejor comodidad transito del camino insinuado se abra por el plan de dicha cordillera por ser mas derecho mas favorable sin impedimento de raíces pues sale por los rastros que derechamente van a la quebrada de San José [...]"*. Solicitan que el gobierno mande a los vecinos implicados, a llevar a cabo el tramo que les corresponde.

Hay también un documento de 1816⁷⁸ en el que se dan instrucciones sobre la coordinación de la mano de obra en los caminos, en la que aparece señalada la pertinencia de aplicarlas a la construcción del camino del Chocó. Se reclama el empleo en la obra, de hombres pertenecientes a la milicia. Así se le hace saber al gobernador del Chocó:

⁷⁸A.H.A., Gobernación de Antioquia, Caminos, Colonia, Tomo 3252, Documento 12, 1816, folios 210r - 226v.

“No omitirá tampoco hacer que ciento cincuenta o doscientos hombres armados de hachas, arados, calabozos y recatones o barras vengan a los trabajos del camino que se abre en esta ciudad para dicha provincia exigiéndolos de toda ella a la mayor brevedad teniendo presente los vagos de que se echara mano con preferencia tomando varones y pasándome una sin perjuicio de cumplir con esta determinación”. (A.H.A., Caminos, Tomo 3252, 1816, folio 235v).

Las indicaciones dadas se refieren a:

➤ La composición de las cuadrillas:

“Que las cuadrillas de la 1 a la 4, compuestas por cien hombres cada una no trabajen en hermadad sino cada una por separado y en cargo de su respectivo comandante quien detallara diariamente el trabajo si es posible por varas a fin de que no se embaracen unos a otros”.

➤ Características del camino:

“[...] Que no baje de cinco varas el ancho del camino, cuidando de que sea sólido”.

➤ Mantenimiento de los peones:

“[...] que las raciones diarias de los peones no excedan de una y media libras de carne, dos puchas de maíz y una de frijoles, usándose por el las papelerías para que en virtud de su orden se franqueen por el proveedor sin cuyo requisito no le serán abonables.

[...] Cuando no tenga fondos para abasto de la provisión tomará los víveres necesarios de los pueblos que se le detallen y dará a los concurrentes de ellos el correspondiente vale para que ocurra en tiempo oportuno por su paga. Suministrara las raciones mediante recibos de los caporales de cuadrillas visados por el inspector que harán por separado de maíz y carne a razón de dos puchas lo primero y media lo segundo por menestra, una plaza de frijol para cada plaza y la sal correspondiente”.

“Llevara un libro en que sentara las entradas de víveres y otro de salida con la más exacta expresión de especies [...]”

➤ Pago de los peones:

“[...] Que para el pago de peones a razón de dos reales diarios sea por semanas o por mes, debieran los comandantes de cuadrilla presentarle por duplicado presupuesto de los peones que tenga y visados, el principal siendo comandante lo pasara al proveedor para el pago que de

otro modo no podrá hacerlo y el duplicado lo pasará al gobierno para su conocimiento como de la escuadra de carpinteros”.

“Se hará cargo de los intereses para pago de los trabajadores semanalmente previa la correspondiente revista por el director del camino, a quien le toca llevar la alta y baja de los empleados y formalizar los presupuestos [...]”

➤ **Control de los peones:**

“Que uno de sus principales cuidados ser que no haya bajas por largo tiempo haciéndose revisar diarios por la mañana al medio día y por la noche por los comandantes de las respectivas cuadrillas para anotar las faltas y cuenta que pasara al inspector o su segundo para las pagas y para dar el remplazo por medio de las justicias con que al efecto se entenderán [...]”

➤ **Manejo de las cuadrillas:**

"Instrucciones que deben observar los comisionados de cuadrilla para el mejor orden y para que concluido a la mayor brevedad el camino que se señale.

1- Cada comandante de cuadrilla distribuirá su gente en cuadrillas de veinticinco hombres cada una con un cabo de cuadrilla que le sea responsable del trabajo de la suya.

2- A cada cuadrilla se designará diariamente lo que han de trabajar en inteligencia que todo quede bien hecho y concluido en un todo el pedazo designado.

3- Hará que los cabos de cuadrilla le den parte de las novedades que ocurran en la suya avisándole de los que se le deserten con el nombre y pueblo de su vecindario.

4- No permitirá que se vaya a su pueblo ninguna cuadrilla, sin que ya quede trabajando la que ha de venir en su reemplazo y solo el resto le permitirá irse a su pueblo

5- Todo peón de cuadrilla que tenga que salirse del camino le dará pasaporte con el pase del comisionado principal.

6- Destinara en los pueblos que les correspondan dos hombres para cocinar la comida de cada veinticinco.

7- Los comisionados que vengan con la gente de los pueblos quedaran para proveedores de las raciones de los suyos, y si vinieren dos destinara uno a cabo de cuadrilla.

8- Hará que a cada peón se le pasen tres comidas y que en sus alojamientos se establezca una chichería para que esta bebida se les dé por ración oficiando a los alcaldes a que corresponda para que mande las raciones necesarias para la manutención de la gente de su pueblo y esto en tiempo oportuno.

9- El cabo de cuadrilla que no quiera cumplir con lo que se le ordena después de haber sido amonestado para el adelanto del trabajo lo pondrá preso dando parte al comisionado principal para que este lo remita al Gobernador ----

10- Vigilar que en los alojamiento no se quede ningún peón sin ir al trabajo por ningún pretexto y el que se enferme lo despachara inmediatamente pero ha de estar seguro de su enfermedad.

11- Reparara el trabajo de sus cuadrillas cada rato sin excepción de mal tiempo, no consintiendo que pare el trabajo aunque llueva.

12- Hará cumplir con la mayor actividad a los cabos de cuadrilla todo lo que se le ordene y de lo contrario será responsable de los perjuicios que se irroguen al comisionado principal de quien recibirá las ordenes para el trabajo.

13- A las cinco de la mañana se pondrán todas las cuadrillas en pie y las destinaran a sus respectivos lugares.

14- Mandaran poner los ranchos bajo un árbol en el lugar donde estén trabajando para que no se pierda el tiempo en ir y venir al alojamiento. A las nueve se les dará almuerzo y a las dos de la tarde la comida y que no se invierta mas que media hora en cada comida, de la que serán responsables los cabos de cuadrilla.

15- A cada comisionado de los pueblos les harán construir una casa capaz de alojar a toda su gente construida de bahareque doble de buen piso, de modo que quede en pie para lo sucesivo.

16- No consentirán ninguna mujer en todo el recinto de su cuadrilla ni menos consentirán que pongan ventas de chicherías porque eso perjudica al trabajo y de ahí resulta vengan a traer noticias supuestas.

17- Señalada la dirección del camino se dividirá en trozos destinando a cada uno de estos el numero de cuadrillas que se consideren necesarias de modo que todo el camino se trabaje a un tiempo.

19- (sic.) Para la composición de herramientas se han de enviar con anticipación los herreros, fraguas carpintero y arero (sic.) necesario de modo que no haya demora por falta de previsión y en un país abundante de minas como Antioquia no podrá admitirse excusa alguna por la falta de herramientas que deben estar sobradas. [...]” (A.H.A., Caminos, Tomo 3252, 1816, 1816, folio 232r – 233r).

Según esto, pareciera que en 1816 el camino se encontrara en plena construcción. Sin embargo las dificultades no dejan de aparecer. En un informe enviado al gobernador de Antioquia y Chocó Vicente Sánchez de Lima, un señor de nombre José Pardo informa sobre los pormenores de la obra en ejecución⁷⁹. Cuenta que en ella se están empleando tres cuadrillas de trabajadores, de las cuales las dos primeras estaban dedicadas a la recolección de materiales necesarios para la construcción de un puente sobre el río Urrao. El puente estaba localizado junto a unos tambos, cuya construcción ya estaba concluida. La otra cuadrilla -que cambió de comandante por haber enfermado el primero- estaba a cargo de la construcción de otros puentes necesarios, uno en otro paso del río Urrao, y otro en el de Penderisco. Para esta tarea se solicitaron los servicios de un carpintero. Menciona los motivos por los cuales será imposible entregar las obras concluidas, en la fecha estipulada:

“La anchura que es necesaria dar al camino para impedir los lodazales la crudera del tiempo, lo malo de las herramientas y las bajas ocasionadas por la epidemia de viruelas y disentería (de que solo en la casa que vivo hay tres enfermos) han frustrado la esperanza de tener concluido a estas fechas [...]” (A.H.A. Fondo Gobernación de Antioquia, Independencia, Tomo 845, Documento 13384, 1816, Tomo sin foliar)

Dice que había acordado con el gobernador de Citará, que irían unos "indios prácticos" para colaborar con el "nuevo camino de Pavón", pero que no llegaron. Este camino, parece ser una pequeña variante del mismo, ya que anteriormente había dado a entender que el trayecto de la vía en construcción, cruzaba por el río Nendó. Recuerda una notificación anterior, enviada probablemente al teniente del Citará, en la cual prevé el incumplimiento de esta obra, pidiéndole que pusiera a trabajar a habitantes del Chocó en la Isleta, pero dice que los vecinos del Chocó no quieren cooperar con esto. Anuncia también que enviará a un comisionado a organizar a indios y libres presentes en Ocaidó, para que se ocupen en la recomposición de estos caminos.

Este documento ejemplifica la incapacidad de apoyarse en mano de obra interesada en cooperar con la labor. Esto entraría en contradicción con el aparente interés que manifiestan los vecinos en algunos de los documentos. Una vez puesta en marcha la

⁷⁹A.H.A. Fondo Gobernación de Antioquia, Independencia, Tomo 845, Documento 13384, 1816, Tomo sin foliar

obra, tantas veces y con tanto interés solicitada; no hay quien realmente esté dispuesto a llevarla a cabo.

En 1817, sin justificación suficiente, se encuentra una orden del Virrey para suspender las obras de caminos y limitarlas estrictamente a lo indispensable:

"[...] Excelentísimo Señor los gravísimos males que va a seguirse en la provincia de Antioquia según informa aquel Gobernador se hacen muy probables; del destino de tanta gente a la apertura de caminos en la forma que se ha estado ejecutando, exigen ya imperiosamente que se mande cesar en lo principal de la empresa continuándose solo en las labores de lo preciso para conservación de lo construido por ahora y observándose siempre en lo dispuesto en la instrucción de intendentes y en las Leyes como esta decretado con esta superioridad que después de librar al efecto la orden convendrá que se cuenta a su Majestad con testimonio de lo conducente así ó como fuera servido. Cartagena enero veintitrés de mil ochocientos diecisiete [...]" (A.H.A., Caminos, Colonia, Tomo 73, Documento 2070, 1817, folios 453r – 454r).

Esta fue la información registrada, perteneciente a la primera mitad del siglo XIX, sin duda interrumpida por la guerra independentista. Esta información nos muestra la dinámica que cobraron las obras relativas al camino de Urrao durante este período, y aquellas determinaciones generales, a las cuales este se encontraba sujeto. En general, podría observar que de Urrao al río Atrato hay un camino que permanece en uso, a pequeña escala. Motiva planes para la ampliación y potenciación de sus alcances comerciales; por parte de gobernadores y comerciantes. Para los comerciantes locales, los beneficios están orientados hacia potenciar el papel de Antioquia como abastecedor de las minas del Chocó, para los gobernantes, a parte de este fin, existe la perspectiva de abaratar los costos de transporte para mercancías de exportación e importación. En este sentido, la utilización del río Atrato se presenta como una alternativa al Magdalena, pues en numerosas ocasiones es considerado menos riesgoso y más próximo a la capital de la provincia.

Frente a la ejecución de la “apertura” del camino, la cual tenía como propósito objetivo la adecuación para el tránsito de bestias, se presentan todo el tiempo, numerosos inconvenientes. Uno de ellos, que aparece con cierta frecuencia, son las dificultades económicas a las que se ven enfrentados los “vecinos” que deben servir como mano de obra. Ellos reclaman que al tener una situación económica muy precaria, la inversión de tiempo en las obras públicas les perjudica aún más.

Por otra parte, los mismos caminos al interior del poblado, presentan la necesidad de mantenimiento y composición, y es necesaria la intervención del gobierno, para que estas se lleven a cabo. Para este momento hay diferentes obras en ejecución en la provincia, y se emiten documentos que reglamentan su desarrollo. El camino de Urrao es cobijado por esta dinámica; sin embargo, su funcionamiento sigue siendo entorpecido por la inasistencia de obreros. En este punto existe una contradicción, ya que en el proyecto del Barón de Carondelet, le acompaña -al menos en apariencia-

, la aprobación y el entusiasmo de los vecinos de Urrao. Pero la ambivalencia no sólo caracteriza a los pobladores; en 1817, sin dar mayores explicaciones, el virrey manda limitar la ejecución de obras de infraestructura vial, a lo estrictamente indispensable.

Entre 1817 y 1857 hay un lapso durante el cual no se vuelve a registrar información relativa a las vías hacia el Chocó. Los proyectos, alrededor suyo, vuelven a aparecer con gran énfasis en la segunda mitad del siglo XIX, como fruto de las políticas republicanas. En este marco se formulan leyes que buscan regular su construcción y funcionamiento, como la “Ley del 22 de Diciembre de 1859, sobre caminos públicos”,⁸⁰ el “decreto reglamentario del servicio de caminos” de 1867,⁸¹ y -más referido a aspectos técnicos- “Refacción de caminos. Pliego de instrucciones”.⁸²

Una síntesis de los proyectos acometidos bajo estas leyes, cuyos rastros documentales y físicos son aún visibles, es presentada a continuación junto con la respectiva aproximación cartográfica (ver mapa al final del capítulo).

4.1 CAMINO DE URRAO

Luego de casi cuarenta años de gestiones interrumpidas por las luchas independentistas y por la consolidación del aparato estatal posindependentista, me reencuentro con el tema del camino de Urrao en diferentes informes de caminos y cuadros de reparaciones. El primero que reseñaré es un libro de informes de 1856,⁸³ en el cual se menciona simplemente para decir que es necesario desmontarlo porque se encuentra muy “cerrado”. Este único dato, nos permite constatar su funcionamiento.

Por otra parte, en 1857 el Gobernador del Estado Rafael María Giraldo, presenta un informe a la legislatura constitucional,⁸⁴ en el que hay contenida información referente a caminos. Resumiré los diferentes aspectos que menciona. Comienza quejándose de la dificultad de llevar a la práctica las determinaciones de la ordenanza sobre vías, expedida por la legislatura constituyente de Antioquia. Critica que según las determinaciones de la ordenanza, el mantenimiento de los caminos, está supeditado al aporte de las gentes más pobres, razón por la cual es muy difícil hacer el recaudo, y se presta para fraudes: “[...] *las cuentas aparecen saldadas y los caminos sin componer [...]*”. Reclama también que se haga vigilancia de los que componen los caminos “[...] *para evitar que se vuelvan al mismo o peor estado del que tenían antes [...]*”, y para que los mantengan “desaguados”; lo que se dificulta sobre todo en los territorios despoblados.

Propone que se haga distinción entre los caminos conocidos, que han estado tradicionalmente en uso, así sean despoblados y desiertos; de los totalmente nuevos. Dice que el mantenimiento de los primeros, debe hacerse con el sistema de contrato, financiado con los fondos de caminos, en vez de recurrir al sistema de privilegios. Argumenta que este sistema es muy problemático para este tipo de vías, ya que

⁸⁰ B.N., fondo Pineda, 668, Antioquia, Exposiciones vigentes sobre caminos, República, Tomo 87, Documento 5, Medellín, Imprenta de Isidoro Isaza, 1864.

⁸¹ Ibid.

⁸² A.H.A., Gobernación de Antioquia, Caminos, República, Tomo 3272, Documento 1, 1871, folios 2r - 7v. Proporcionado por Robert B. White.

⁸³ A.H.A., Gobernación de Antioquia, Caminos, República, Tomo 3255, Documento 4, 1856, Pág. 150r, 157r

⁸⁴ Medellín imprenta de Jacobo Facio Lince 1857. Pgs. 8 - 13.

produce malestar entre la gente, hacer un pago al que no estaban acostumbrados. Con respecto a los caminos nuevos, propone que se dejen en manos de particulares: “[...] como se deja la fabricación de cualquier mercancía que pueda ofrecerse después libremente al público; hablo en cuanto a la indemnización que cada uno debe recibir del público por la obra que se le ofrece [...]”.

De este documento destaco la concesión de privilegios, que el gobernador pone a disposición de los empresarios, advirtiéndoles que pueden reclamar indemnización en relación con la magnitud de las obras que realicen. Ofrece, con este fin, la posibilidad de hacer caminos que conduzcan al Atrato y al Magdalena, para comerciar a escala nacional e internacional, en las localidades que deseen. Propone para ir al Atrato, vía por Andes, Concordia, Urrao, Murindó, Murri, Riosucio y/o río León. Para ir al Magdalena propone otras rutas que aquí no expondré por no ser pertinente.

El gobernador concluye con una crítica a imposiciones que la mencionada ordenanza hace, con miras a que los nuevos caminos se construyan aptos para carruajes:

"Una de las modificaciones más precisas que es indispensable introducir en la ordenanza de caminos actual, consiste en variar las condiciones impuestas por ella al contratista privilegiado, en cuanto que ella exige como condición precisa para la concesión de privilegios para caminos enteramente nuevos en territorio desierto, el que les de una inclinación tal que puedan hacerse caminos de ruedas cuando convenga, cuya condición, si hubiera de continuar vigente, haría imposible la opción de privilegios exclusivos para abrir caminos nuevos que necesite el Estado porque el tráfico actual por cualquiera de ellos, aún el más concurrido, no compensaría con sus utilidades los gastos que naturalmente demandarían los caminos de ruedas entre nosotros. Por el medio indicado esos caminos serán, pues imposibles por muchos años; i por el de administración mucho más, porque el Estado no podría gastar enormes sumas que ellos demandan”.

En el mismo año de 1857, encuentro un documento en el cual se le concede el privilegio de abrir un camino de Herradura entre Urrao y el Atrato, a Manuel del Corral.⁸⁵ El camino partiría desde el distrito de Urrao y terminaría en el Atrato, sin precisar en cuál de sus afluentes. Mas adelante vuelve a haber noticias de esta obra. Una de ellas alude a unos comentarios en el periódico La Restauración, No 18 de Noviembre de 1864, que refuta afirmaciones publicadas en "El Alcance" y en el Boletín Oficial, acerca de las condiciones del camino, que finalmente tomó como trayecto, el río Arquía. Parece que en el diario, esta propuesta rivaliza con la de

⁸⁵A.H.A., Gobernación de Antioquia, Caminos, República, Tomo 3256, Documento 12, Año 1857, folios 119 a 120.

Mainero y Trucco⁸⁶ que pretendía comunicar al municipio de Bolívar con el de Quibdó.

En 1875, como última noticia de este proyecto, encuentro en “Documento enviado al ciudadano Presidente del Estado por Toribio Vargas, presidente de Urrao”,⁸⁷ que el camino nunca se concluyó, y hay confusión con respecto a las tierras que se le concedieron para la obra:

"[...] Cuando se concedió a Manuel del Corral un privilegio para abrir un camino desde el mencionado pueblo de Urrao hasta Quibdó o sea hasta llegar al Atrato o algunos de sus afluentes navegables se le concedió un gran número de hectáreas de terreno comprendiendo en la concesión el área o extensión denominada de Nendó. Como el señor Corral no abrió definitivamente el camino juzgó que ese terreno no puede quedar en poder de él como propietario; más como no se si el gobierno a determinado de una manera terminante que la concesión hecha al señor del Corral no puede tener efecto, ni se tampoco si lo que debía pertenecer al privilegiado en caso de abrir el camino pertenece hoy a la Nación [...] para saber con quien debo entenderme para la adquisición de dicho terreno de Nendó, pues si es de la Nación y se considera baldío, estoy resuelto a denunciarlo como tal [...]" (A.H.A., Caminos, Tomo 3253, folios 273r y v, negrilla mía).

Esta inquietud es respondida con una evasiva, por considerar que al presidente no le competía ese tipo de asuntos.

Pero continuemos rastreando este camino, en los informes de caminos realizados por los inspectores.⁸⁸ Según se anuncia, estos se llevaban a cabo de acuerdo al inciso 15 del artículo 3 del decreto del 10 de febrero de 1870, donde se le obliga a los inspectores a presentar un informe mensual, detallando los cambios, gastos, y jornales que se utilizaron en los caminos y distritos correspondientes.

Aunque en primer lugar hace referencia a la obra del camino Bolívar – Quibdó; cuando se refiere a los caminos correspondientes a Urrao, dice sobre el camino al Chocó:

"[...] En el camino que gira al Chocó hay refaccionados ocho y medio kilómetros no sabiéndose el número de jornales gastados, por razón de que los comisionados no han pasado las listas. El punto donde llegó el trabajo se denominó El alto del caballo; también indiqué al corregidor la suspensión, mientras pasa el invierno. [...]"

⁸⁶A.H.A., Gobernación de Antioquia, Caminos, República, Tomo 3253, Documento 16, 1873, folios 194r – 221v.

⁸⁷A.H.A., Gobernación de Antioquia, Caminos, República, Tomo 3253, Documento 21 1875, folios 268r - 272v.

⁸⁸A.H.A., Gobernación de Antioquia, Caminos, República, Tomo 3270, Documento 2, 1870, folios 150r a 554v.

Sin embargo, sobre la utilidad de este camino dice en otro informe de reparaciones de 1871:

“[...] el distrito de Urrao que es el único distrito que podría exportar algo por el río de Atrato, no tiene otra empresa que la cría y engorde de ganados que se consumen en este distrito y otros del departamento de Sopetrán. [...]” (A.H.A., Caminos, Tomo 3272, 1871, folio 199v).

En 1872, aparece nuevamente en un cuadro de reparaciones de los caminos que pasan por el departamento de Occidente. Aunque no precisa que se trate del camino de Urrao, parece ser lo más lógico, por ser el más recurrente:

“En el de Antioquia para el Choco, en el mes de agosto, se repara una extensión de 1 kilómetro, 6 hectómetros y 8 decámetros, con 931 jornales invertidos, nombre de la vía Guasabara”. (A.H.A., Gobernación de Antioquia, Caminos, República, Tomo 3274, Documento 3, 1872, folio 349r)

En Enero 6 de 1889 gracias a otro informe de caminos, se sabe lo siguiente:

“En el camino que de este distrito jira para la fracción de Ocaidó, municipio de Atrato del alto titulado de Zumbáculo, al punto del Tunal se compusieron por contrato celebrado por la junta cesante 9440 metros de camino con rozería limpia y excavación y colocando 180 desagües permanentes” (A.H.A., Baldíos, Tomo 2557, folio 256r – v).

Y para el 9 de Septiembre de este mismo año, el informe es:

“En el camino para Ocaidó se refaccionó 12.500 metros descumbrando a cada lado tres metros, en esta parte de la importante vía al Atrato, falta hacerse la correspondiente excavación, lo cual conseguido, poco demorara ese camino en quedar abierto y compuesto en todo su trayecto, satisfaciendo así los ardientes deseos del vecindario porque es verdad mucho debe esperar este pueblo si se logra concluir en perfección esa vía de comunicación atendiendo a que hoy no obstan ser en partes una estrecha senda, por ella recibe este municipio grandes y oportunos favores. [Dicen que ojalá se haga tal camino para] ponerse en comunicación con el Choco, por el camino que se ha hecho mención [...] haciendo extinguir casi en plenitud la crisis de penurias en que actualmente se encuentra” (A.H.A., Baldíos, Tomo 2557, folios 479r – v).

Cuentan además que a este camino al Atrato se le hizo desagües de piedra sólida en forma de cañería.

En 1890, la intención de arreglar y sacar provecho de la vía, permanece intacta. Dice el prefecto de la provincia del Norte, Manuel Uribe Gaviria:

"Los caminos públicos se hallan con pocas excepciones en buen estado [...] No terminare este punto sin recomendar a las consideraciones del gobierno la necesidad de un auxilio de seis a ocho mil pesos para abrir y mejorar el camino que conduce de Urrao al puerto de Isleta en el río Arquía. Esta vía es importantísima pues mejorando se irá en corto tiempo a Quibdó. Hoy en el estado en que se halla se va de Urrao al puerto dicho en dos jornadas fáciles" (Informe del Prefecto de Provincia del Norte, abril de 1890: 55 y 56).

Igualmente sucede en 1891 en que vuelve a plantearse la necesidad del camino Urrao – Arquía, prometiendo ventajas económicas.⁸⁹ Dice que su apertura puede hacerse con 10.000 pesos prescindiendo de dos puentes que se necesitan. Esta es la descripción del camino:

"De Urrao hasta un punto llamado la Isleta, especie de puerto a orillas del Arquía, existe una malísima trocha; pero es tal la necesidad de la vía, que no obstante esto, algunos vecinos de Urrao, pasan constantemente con recuas de mulas, debido, no hay duda a que su comercio con el Atrato y Quibdó les deja importantes beneficios. [...] debo advertir que del puerto de Isleta a un paraje llamado Bridí, el camino puede llevarse por tierra siguiendo la banda izquierda del Arquía, i que de este punto al Atrato el río aun cuando no ofrece caudal de aguas suficiente para la navegación por vapor, al menos si se puede garantizar para las allí llamadas Barquetas, en toda época, en las que con facilidad se hace el transporte de cuatro o seis toneladas por viaje. Dista Bridí de la desembocadura del Arquía en el Atrato, cinco kilómetros [...] de Urrao a Bridí setenta i cinco kilómetros, sesenta kilómetros en Antioquia y casi quince en Cauca. Se necesitan tres puentes: uno sobre el río Penderisco, otro sobre el Ocaidocito y otro sobre el Ocaidó". (A.H.A. Caminos, República, Tomo 3256, folio 255r).

En una solicitud para declarar público un camino entre Betulia y Urrao, soporta parte de su justificación en el beneficio de entablar comunicación con el Atrato:⁹⁰

"Las pequeñas jornadas y circunstancias muy favorables por la solidez del camino y el clima por donde pasa, lo que no sucede con las que hoy existen, pues, se emplean de tres y media a cuatro jornadas y son muy malas y de climas variados y fuertes, es la que se presta para la continuación del camino departamental que de este municipio conduce al Atrato en el departamento del Cauca y por este río con grande economía a la ciudad de Cartagena, y seanos permitir decir en esta ocasión a los señores de la H. Junta, que esta es la vía que presenta

⁸⁹A.H.A., Gobernación de Antioquia, Caminos, República, Tomo 3256, Documento 21, Año 1891, folios 197 al 227.

⁹⁰A.H.A., Gobernación de Antioquia, Caminos, República, Tomo 3256, Documento 41, Año 1894, 1895, 1898, folios 378 a 398.

mayores ventajas al departamento para el comercio con el extranjero, por razones que nos haríamos latos en enumerarlas, pero que dicha entidad si estima conveniente puede por otros medios ponerse al corriente". (A.H.A., Caminos, República, Tomo 3256, folios 394v, 395r).

En 1898, se propone una variación del trayecto interno del camino:⁹¹

"Es el primero parte que jira de esta cabecera [Urrao] al puerto la Isleta sobre el río Arquía en el municipio del Atrato que en vez de sostener el camino por los altos de Pesetas, Tazas, Zumbáculo y otros, por donde tiene que cruzar varias cordilleras y hondonadas profundas debe abrirse camino por el paraje Magdalena, quebrada de este nombre arriba hasta el pie de una colina a la parte del arriba de amagamiento llamado de Garro, dicha colina arriba a la cordillera principal de la Magdalena, la que se sigue en dirección S.O. descabezando los riachuelos Cabado, Matanzas y Tunal a la quiebra de la cordillera de Zumbáculo después de atravesar el río Orobugo de cuya quiebra se sigue o busca las demás de Ocaidó y dan al camino que hoy existe para transitar al mencionado puerto" (A.H.A. Caminos, República, Tomo 3256, folio 401r).

Como se puede apreciar, durante todo este tiempo, el interés en el camino de Urrao persiste, digamos que en dos niveles. Uno de utilización local que sirve a los comerciantes de Urrao, y que requiere de un permanente mantenimiento. Por otra parte se convierte en objeto de proyectos más ambiciosos que pretenden brindar un vínculo departamental o "estatal" o interregional -según el ordenamiento político vigente-; que requieren otras especificidades técnicas. Se emplea el mecanismo de la concesión, para llevar a cabo los proyectos, pero estos no logran llevar las obras a un nivel satisfactorio. La comunicación con el Chocó ya se plantea como objetivo comercial a Quibdó propiamente. Sin embargo, como se verá a continuación, de la misma manera en que persiste la perspectiva, en este período del siglo XIX se diversifican las opciones para alcanzarla. Incluso para el viajero Inglés Charles Saffray, hay allí una tarea pendiente:

"Lo que necesita Antioquia para llegar á ser una gran ciudad comercial es ponerse en comunicación con el mar, por otra vía que no sea la de Medellín, Nare y el Magdalena. [...]"

Al alejarme, no sin sentimiento, de aquella ciudad hospitalaria, pensé en su prosperidad futura, cuando la enlace un camino, por el burgo de Urras, con el centro de navegación del río Chaquenandó. Este ultimo, llamado también Bebará, es un tributario del tranquilo Atrato, que prosigue su curso hasta el Atlántico cruzado los más ricos bosques de nuevo continente.

⁹¹A.H.A., Gobernación de Antioquia, Caminos, República, Tomo 3256, Documento 42, Año 1898, folios 399 a 403.

Según los informes detallados que obtuve de personas familiarizadas con toda esta región, no ofrecía ninguna grave dificultad abrir un buen camino de herradura en la dirección indicada; pero desgraciadamente, la autoridad se ocupa muy poco de los caminos; y como el espíritu de asociación no se ha desarrollado aun en los habitantes, es probable que Antioquia, seguirá siendo largo tiempo lo que es hoy día por falta de vías de comunicación”.⁹²

Parsons⁹³ señala en un pie de página que el camino de Arquía fue terminado en 1912, y que a su contratista le fueron entregadas 1000 hectáreas por legua construida.

4.2 CAMINO BOLÍVAR – QUIBDÓ

La concesión para la construcción de este camino, fue otorgada a Juan Bautista Mainero y Trucco y sus socios, en Octubre de 1863, para abrir un camino de herradura entre estas dos poblaciones. Sin embargo, dentro de las fuentes documentales consultadas, es hasta 1870 en que encuentro referencia a este privilegio, en un informe del inspector de caminos.⁹⁴ Luis Fernando Molina⁹⁵ hace una reconstrucción mas completa de lo que fue la vida y obra de este empresario; en ella nos señala que el italiano desarrolló actividades comerciales en la Costa Caribe, Antioquia y Chocó. Fue accionista de las minas del Zancudo, colonizador del suroeste y concesionario de la ferrovía Bogotá – Girardot y del correo en buque. Estableció la navegación entre el puerto de Cartagena y Quibdó, por lo que se presume que sus negocios en Quibdó, Arquía y Nóvita, eran lucrativos. En ese momento Chocó se abastecía de las mercancías provenientes de Colón y de Antioquia, mediante la utilización del Atrato. Mainero, prescindiendo de intermediarios, se ocupó en abastecer a Quibdó de productos agropecuarios y manufacturados, tales como tabaco, maíz, textiles e insumos para minería. Esta actividad comercial fue la que lo motivó a ejecutar el camino.

El contrato se realizó por 30 años, y el gobierno, del entonces Estado del Cauca, le concedió a Mainero 40.000 hectáreas de tierras baldías contiguos al trazado de la vía. Mainero creó la empresa del Atrato, para especular con las tierras otorgadas, e impulsar la colonización mientras se construía el camino. Para este fin, se sirvió del Boletín Oficial de Antioquia. Mas adelante le fue transferida la posesión plena de estas tierras, ubicadas en el municipio de Atrato.

En 1876 Rafael Restrepo Uribe, uno de sus socios, le entabla un pleito denunciando las condiciones del camino, aduciendo que eran muy malas y que por ello deberían

⁹²SAFFRAY, Charles. "Viaje a Nueva Granada", El mundo en las manos viaje pintoresco a las cinco partes del mundo por los mas celebres viajeros. Barcelona, Montaner y Simón, editores. 1876, Tomo I, Pág. 609. Capitulo VI.

⁹³ Parsons, 1996.

⁹⁴ A.H.A., Gobernación de Antioquia, Caminos, República, Tomo 3270, Documento 2, 1870, folios 150r a 554v.

⁹⁵ Molina, 1988

quitarle el privilegio, para dejárselo a él en su lugar. Según este autor, aunque el privilegio fue prorrogado por 19 años más, en 1874 y 1877. el camino nunca se llevó a cabo, pero se dejó bastante avanzado.

Retomando el seguimiento realizado en las fuentes manuscritas, encuentro que el informe del inspector de caminos, no es muy complaciente con la obra desarrollada:

“[...] tiene el camino en todos los puntos donde pasa por dehesas, muchas puertas, que aunque son giratorias, no están en lo demás conforme á la ley. Está muy cerrado de rastrojo en todas las playas de río "Bolívar" y muchos otros puntos. Donde pasa por territorio montuoso, no está desenbrado como es necesario. Después del último paso de la quebrada "Linda" paso arriba, es un camino muy mal arreglado: no tiene de esas vueltas que lo hicieran un poco [descansado], sino mas pocas. Tiene muchos canalones y está cerrado, hasta que llega al monte que es un fangal en toda su extensión hasta la "ralla". Todo por falta del necesario [desenbre]. Tiene además en todos los puntos donde pasa por monte; muchas raíces peligrosas para las recuas, y hoyos profundos de sepulturas, muy peligroso también para transeúntes y sus [riendas] es sí, muy recto y muy sólido en casi todas sus partes; pero no tiene banqueos, ni desagües, ni anchura como lo exige la ley últimamente, está en muy mal estado”. (A.H.A., Gobernación de Antioquia, Caminos, República, Tomo 3270, Documento 2, 1870, folios 252r a 254v).

Aunque en los diarios de la época se encuentra un seguimiento más completo del desarrollo de esta obra, que el que se registra en las fuentes revisadas en esta investigación, el siguiente hace parte de los documentos oficiales, que consigna los vaivenes del proceso. Consiste en la solicitud de Mainero para que se le reconozca como único propietario del camino de Bolívar a La Raya,⁹⁶ en límites con el municipio de Quibdó.

En solicitud hecha al Presidente de Estado, Mainero, expone las circunstancias en que paulatinamente los socios con quienes solicitó el privilegio para la apertura de un camino de herradura desde Bolívar hasta el límite con el Choco, se fueron desligando de la sociedad. Dice que este les fue concedido el 20 de octubre de 1863; haciéndose saber por la Gaceta de Estado No 42, en la cual se asentó el privilegio concedido.

Pero como ya se señaló anteriormente al describir el proceso del camino de Urrao, se encuentra referencia sobre unas críticas que se le hicieron a su obra, comparándola con el camino de Arquía concedido a Juan del Corral. Al camino ejecutado por Mainero se le califica como "impracticable".

⁹⁶A.H.A., Gobernación de Antioquia, Caminos, República, Tomo 3253, Documento 16, 1873, folios 194r – 221v.

Otro dato que nos lleva a pensar que el contrato entablado con Mainero tardó mucho tiempo en cumplirse, es una resolución del Secretario de Hacienda emitida en el Boletín Oficial No. 536 del 5 de Agosto de 1872 página 246, en la cual se da a Mainero un último plazo para cumplir los objetivos propuestos:

"[...] se previene a los señores Juan B. Mainero y Trucco, José Vicente Uribe, Juan Pablo Arango, Santiago Santamaría, Rafael Restrepo Uribe y Antonio Uribe, para que dentro del término de los 100 días verifiquen las refacciones necesarias en el camino de privilegio, que parte del distrito de Bolívar y termina en la frontera del Estado Soberano del Cauca, [...] al no hacerse tales reparaciones a satisfacción del poder ejecutivo, pues de los informes recibidos resulta que se halla en mal estado, se exigirá a los agraciados la responsabilidad legal y se suspenderá el cobro de los derechos de peaje". (A.H.A., Gobernación de Antioquia, Caminos, República, Tomo 3253, Documento 16, 1873, folios 194r - 221v)

Los proyectos de composición de caminos planeados entre las localidades, nos muestran también su expectativa frente a la vía Bolívar – Quibdó, incluso como complementaria del nunca satisfactorio, camino de Urrao. La composición del camino que conduce de Medellín a Bolívar, propuesta por el Secretario de Hacienda y Fomento del Estado en 1881, nos permiten vislumbrar esto. El Secretario propone la inversión de 500.000 pesos en bonos:

"[...] sobre el camino que de Medellín conduce a Bolívar dándole la mas conveniente dirección y continuándolo hasta Quibdó, si caducase el privilegio concedido para la construcción de aquella parte. Al efecto he solicitado de la Asamblea Legislativa del Cauca la autorización necesaria para exigir el cumplimiento de las obligaciones contraídas por el empresario o la caducidad del privilegio si llegare el caso. Como accesorio a este camino debería construirse uno que lo pusiese en fácil comunicación con Urrao [...]"

Considera que la importancia de aquel camino no puede desconocerla nadie; pues del departamento de Cauca y Suroeste, por donde pasa, salen año por año miles de novillos gordos, cerdos y cargas de maíz, fuera de otros productos como cueros, caucho, carbón de piedra que en cantidades menores se extraen. Añade que:

"Por lo mismo, mejorada esa vía de Medellín a Bolívar y de este pueblo a Quibdó, ella empezará a servir inmediatamente para la exportación y podrá hacerse por allí las mejores proporciones que por cualquier otra vía del Estado" (Informe del Secretario de Hacienda y Fomento del Estado, Imprenta de Estado, 1881: 10 - 11).

En 1884, hay otro proyecto para el aprovechamiento de la conexión Bolívar – Quibdó. El señor Juan C. Soto solicita una concesión para construir un camino de

Amagá a Bolívar, que pase por Bolombolo y Puerto Bermúdez.⁹⁷ Argumenta que el camino existente es demasiado malo y que por eso se hace necesario abrir otro para poder restablecer la comunicación entre el Chocó y el centro del estado.

En su revisión documental Luis Fernando Molina concluye en que el camino Bolívar – Quibdó, nunca fue acabado por quien lo emprendió. Sin embargo, las obras adelantadas, favorecieron el posterior establecimiento del servicio de correos entre estas dos localidades. A partir de esta labor, Mainero se dio a conocer en el suroeste, donde emprendió diferentes negocios, entre ellos el cultivo de tabaco.

4.3 CAMINO A TADÓ Y RIOSUCIO

En un informe de los inspectores de caminos de 1870, encuentro la primera mención en todo el rastreo documental, sobre un camino que parte de Andes, con destino a Tadó y Riosucio.⁹⁸ Al respecto dice el informe que el prefecto ha sugerido invertir en él, los recursos que queden de la refacción de la vía Fredonia - Jericó. Argumenta que con la vía se verían beneficiados Andes, Jericó y Fredonia entre otros; pues a su juicio, quedarían conectados con Panamá, Turbo y con todo el mundo, pudiendo llevar a cabo importantes transacciones comerciales.

Como argumento, el inspector da los siguientes datos económicos:

"[...] en el presente año, se ha exportado de este para el Chocó, mas de 800 cerdos, bastantes quintales de quesos, algunos porros y sobre todo algunos pacotillas de cacharros, lo que se introduce al alto Chocó se reduce generalmente á oro de muy buena ley, ganando en esto, pues se deja de cargar dinero y se obtiene utilidad en el oro se puede decir sin que haya peligro de equivocarnos; que una vez que tengamos caminos de herradura que nos conduzcan al alto Chocó: Jericó, Andes y otro de nuestros pueblos serán una despensa de donde se surtan los habitantes de esos auríferos territorios".

Continúa:

"El infrascrito, á nombre del pueblo andino, desea que el Señor inspector corrobore la idea de invertir la mayor parte de los jornales del ramo de caminos para la mejora de las vías últimamente mencionadas pues eso sería abrirle una fuente de riqueza tanto á este como á otros pueblos".

Por las observaciones que contiene el informe, aunque no se refiera propiamente al camino de nuestro interés, se entiende que recurrían a los presos para llevar a cabo

⁹⁷A.H.A., Gobernación de Antioquia, Caminos, República, Tomo 3253, Documento 30, 1884, folios 348r – 352v.

⁹⁸Inspección de los caminos del 2º círculo del departamento del centro Fredonia. Junio 1º de 1870, Numero 14, folios 340r a 342v en A.H.A., Gobernación de Antioquia, Caminos, República, Tomo 3270, Documento 2, 1870, folios 150r a 554v.

las obras. Lo que queda claro es que todavía persiste el interés en convertir a Antioquia en surtidora del Chocó.

4.4 EL CAMINO DE MURRÍ

El camino que referiré a continuación, también está asociado a un personaje en específico que es Juan Enrique White.⁹⁹ Se trata de un ingeniero civil de nacionalidad inglesa, que llegó a Colombia en 1870, contratado por el General Mozquera, para llevar a cabo la obra del camino Cali – Buenaventura. Se desempeñó también como director general de la Frontino Gold Company, actividad que afianzó su interés en torno a la mejor manera de transportar el oro por el río Atrato. Durante la administración de Rafael Reyes, él mismo ocupó el cargo de director general de caminos del departamento. Como veremos a continuación, su propuesta inicial para abrirle a Antioquia una salida hacia el océano, se centró en la ejecución de un camino que comunicara con el Atrato, mediante el río Murrí. Con este fin desarrolló estudios geográficos de la zona, e incluso de sus habitantes indígenas, arrojando escritos cuya localización se desconoce. La dificultad que representaba la superposición entre la zona del resguardo de Murrí, el cual se disolvió hasta 1916, y la zona de construcción del camino, hicieron que desistiera de esta iniciativa, temporalmente.

El camino de Murrí, constituye una especie de variante del camino de Urrao, novedosa dentro de lo que he presentado hasta el momento, y que tenía como punto de partida a Frontino. La idea está contenida en la solicitud de Federico Alejandro Uribe y Juan Enrique White, realizada en 1884.¹⁰⁰

Los proponentes comienzan exponiendo las bondades del valle de Murrí, así como la novedad de su implicación en el proyecto:

"Este valle señor presidente, que tiene como 40 leguas de extensión esta desierto, y a pesar de saberse que sus bosques abundan en plantas útiles, que sus tierras son fértiles y que en ellas hay también minas que producen un oro de alta ley, nadie ha acudido a los llamados de los anteriores gobiernos a solicitar privilegio para ponernos en comunicación con ese territorio tan notable por su estructura como por su ventajosísima situación geográfica".

Mas adelante, destacan, como muchos otros, ventajas del río Atrato sobre el Magdalena, con miras internacionales:

"El límite que hoy le dan a este Estado llega al punto en donde ya es navegable el río Murrí y a poca distancia del Atrato río este que se

⁹⁹ La información sobre este sujeto, adicional a los archivos revisados, es retomada del trabajo de grado en elaboración, de la estudiante Johana Méndez.

¹⁰⁰ A.H.A., Gobernación de Antioquia, Caminos, República, tomo 3253, Documento 29, 1850, 1884, folios 337r – 345r.

navega en toda estación y que por su profundidad y mansa corriente es de más ventajosa navegación que el Magdalena. Abierto, pues, la vía de que se trata puede tener en siete días el gobierno comunicaciones de Colón, es decir del mundo entero, y aún en tres días cuando la línea telegráfica se extienda hasta Murrí. Los terrenos casi planos de este valle son los más a propósito de todo el Estado, para las plantaciones de cacao y de pastos. Su proximidad al canal y su equidistancia de ambos les prometen una prosperidad inmensurable”.

Exponen que el territorio descrito es propiedad de los descendientes de los indígenas tributarios, ya “civilizados”. Dicen que ellos son pobres porque no cuentan con un camino que les permita dirigirse a sus tierras y cultivarlas. Sostienen que una vez abierto el camino, los indígenas podrían aprovechar la mitad de sus tierras, y vender la otra; esto con el fin de trasladar a habitantes del cañón del río Cauca, azotados por la plaga de langosta. Sugieren que el gobierno compre las tierras, con el 20% de las acciones del camino. Los proponentes patrocinarían la empresa parcialmente; pero como el precio de tener que atravesar la cordillera es alto, y partiendo del supuesto de que el gobierno no tiene suficientes recursos, proponen el cobro de una tarifa a los usuarios de la vía. Sugieren para ello la siguiente tabla:

*“Por cada carga de mercancías extranjeras \$ 1 – 60
Por cada carga de mercancías del país \$ 1
Por cada carga de artículos de exportación \$ 1.60
Por cada cabeza de ganado mayor \$ 0.80
Por cada cabeza de ganado menor \$ 0.40
Por cada caballería sin carga \$ 0.40*

Serán libres el transito de gentes a pie el de los correos son sus caballerías y el de los agentes del gobierno y el de maquinas de 500 kilos de peso”. Cañasgordas, Noviembre 30 de 1884 (A.H.A., Caminos, Tomo 3253, folios 338r – 339v).

Continúa una declaración de los vecinos de Frontino según la cual se está procediendo según el artículo 2 de la Ley VIII de Noviembre de 1877 para solicitar la consecución del privilegio.

Exponen el caso de la exportación de caucho, que se vino abajo por el descenso del precio en el mercado internacional, debido a las dificultades en el transporte. Mientras la resina se producía en las selvas del Atrato cercanas al golfo, era necesario transportarla al interior del estado de Antioquia para llevarla hasta el puerto del río Magdalena, cuya navegación se consideraba más difícil y costosa.

El camino de Occidente, planteado desde 1880 aproximadamente, para acceder al golfo por el río León; es referido por los exponentes del camino de Murrí, defendiendo el último con los siguientes argumentos:

“1ª. Que esta vía abre el comercio a la agricultura y a la minería un trecho inmenso que deja a un lado la vía de León, y 2ª. Que las necesidades actuales del comercio que paga letras hoy a un tipo inaudito, mal que nos llevara a la miseria, requieren una satisfacción pronta, y que el dilatado camino por el León con la dirección que se le ha dado y con los escasos recursos que tiene para su construcción apenas si lo verán nuestros nietos. Por otra parte el privilegio va a solicitarlo una sociedad particular sin demandar auxilios del gobierno, y mientras más vías de comunicación haya mayores serán los elementos de progreso y de bien estar”. (A.H.A., Caminos, Tomo 3253, folios 340r y v)

Sostienen además, que la ejecución de la obra le representa al gobierno un ahorro de 16 a 20 pesos por carga. Invita a que se estudien los mapas anexos.

Sin embargo, J. E. White, no deja de estudiar múltiples posibilidades de hallar para Antioquia una salida al mar. En 1885 emite un documento donde esboza el aprovechamiento de diferentes opciones que ya se encuentran en uso, y varía su criterio sobre las ventajas que cada una tiene, con respecto a lo planteado en la solicitud anterior. Dice que una vía que comunique a Antioquia con el Atrato o con el Golfo de Urabá, debe ser por el Riosucio partiendo de Mutatá, “[...] puerto de partida para seguir al golfo directamente i aprovechar la parte navegable de este último río del "remanso" para abajo según el desarrollo de las industrias y las necesidades comerciales [...]” (A.H.A., Baldíos, Tomo 2554, Documento 1, 1885, folio 2r). Esto implica, un camino de la cabecera del distrito de Frontino, al paso de Riosucio cerca a Dabeiba. La construcción de un puente sobre Rioverde, a un costo de 400.00 cuyo financiamiento correría por cuenta del Gobierno, como único gasto, según se plantea:

“Aseguramos esto porque tenemos la convicción de que los vecinos de este distrito [Frontino] prestan con mucho gusto su servicio personal para la mejora y composición de los caminos siempre que este no se exija en dinero, [SIC] de los infraescritos reconoce esta verdad por propia experiencia en años anteriores”.

Continúa con la descripción del trayecto del camino:

“Adelantando el camino de Mutatá hasta Pavarandocito, por una distancia de dos leguas y media por terrenos regularmente firmes, llanos y habitados, se encuentra un puerto de mayor capacidad adonde suben y bajan constantemente grandes canoas que llevan al Atrato 25 cargas y suben 12”. (A.H.A., Baldíos, Tomo 2554, folios 2 - 6)

Dice que de Pavarandocito el camino seguía hasta el río Porroso, donde se encuentra el puerto de Bujios. De allí salían barquetones y vapores pequeños que navegaban por el río León, hasta 1883 en que ocurrió una erupción volcánica que interrumpió su flujo. Calculaba que por este lado el camino era mas largo, pero más económico y

útil por desembocar directamente al mar, evitando el transbordo de cargas en el Atrato. Además prevé que:

"[...] de Mutatá al León es el trayecto que ofrece más ventajas para un ferrocarril, desde las bocas del río Carepa hasta la cabecera del río Sucio".

Continúa haciendo precisiones con respecto a la organización de la mano de obra. Dice que deben tardar alrededor de 8 meses haciendo este camino de Frontino a Mutatá desde donde se podrán exportar cargas de caucho, tagua, ganado, cerdo, panela, tabaco; y la importación de cacao y mercancías a los cuales se les cobraría un pequeño peaje en beneficio del sostenimiento de la vía. Afirma que el croquis o mapa que acompaña el documento es de Agustín Codazzi, y que el costo total de la obra es de 9.250 pesos distribuidos así:

"Puentes 2.900

Travesía del a cerrazón 2.700

Desmante 1.750

Refracción del camino abierto por el desmante de Quiparadó a Mutatá 1.900" (A.H.A., Baldíos, Tomo 2554, Documento 1, 1885, folio 10)

Destaca que ya hay habitantes de Frontino y Dabeiba, que están abriendo la trocha, con el fin de establecerse en ella y trabajar la tierra. Esto constituye un avance en cuanto a que se empiecen a producir recursos para trabajadores y transeúntes. Menciona que la ciudad de Antioquia no podrá volver a competir con Medellín como centro de comercio, debido a que las tierras del Cauca no tienen producción de exportación.

Se refiere también al camino de Bolívar, exaltando sus posibilidades. Como nos lo confirman sus aseveraciones, este fue abierto en un momento muy tardío con respecto al de Urrao, y requirió de intervención técnica en distintos momentos:

"Los distritos de Andes, Jericó, Valparaiso, Támesis, Caramanta, Concordia y hasta [SIC] Titiribí, Fredonia, etc., pronto tendrán un magnífico camino propio para las necesidades partiendo de Bolívar, centro de los distritos enumerados, termina en el magnífico puerto de Quibdó, distante veinte y un leguas de Bolívar y este camino abierto en 1870 se esta abriendo de nuevo, debido al patriotismo de los señores Don Ricardo Escobar, Rafael Restrepo y Antonio Jesús Uribe y otros" (A.H.A., Baldíos, Tomo 2554, Documento 1, 1885, folio 42r).

También hace mención del camino de Urrao, definiéndolo como una trocha, y otorgándole un papel independiente dentro de la dinámica de transporte que propone:

"Pasando hacia el norte, existe la trocha de Urrao que termina en un puerto en el Arquía, afluente en el Atrato [...] esta trocha es el mas corto

de todas las vías que comunican su distrito (Urrao) del occidente con un río o puerto y serviría para la introducción de mercancías a Urrao, Antioquia, Jiraldó, Buriticá, Sopetran y San Jerónimo, pero para ir a Frontino y Cañasgordas a Urrao, sería una obra mayor que abrir un camino de estos distritos a un puerto propio". (A.H.A., Baldíos, Tomo 2554, Documento 1, 1885, folio 41r).

Plantea tres vías para llegar al Atrato desde Frontino: Murri, Murindó y Riosucio. Las evalúa así:

"La primera es relativamente corta, pero en la actualidad sería costosa para volverla camino de herradura por la razón de que tendría que pasar por montes vírgenes, el tercero es pedroso, no fangoso como dicen algunos y no hay necesidad ni conveniencia en pasar un solo río que necesitaría puente. Este camino favorecería a Frontino, Cañasgordas, en parte Jiraldó, Buriticá y Antioquia y la parte Noroeste de Urrao, pero la vía de Murri como la de Urrao, nos ofrece facilidades para la construcción mas tarde de una vía férrea" (A.H.A., Baldíos, Tomo 2554, Documento 1, 1885, folio 42r).

La trocha para Murindó (la cual no se había mencionado antes) parte de la de Murri, pero considera que tiene muchas desventajas, además de que el puerto es de poca capacidad. Dice que hubo un camino que de Dabeiba se dirigía a Murindó, este camino se llamaba el camino de Don Carlos y fue abierto en 1848. Pero es un camino largo que cruza muchos ríos, cordilleras y filos, y por este motivo nunca fue transitado.

Del paso de Riosucio por Dabeiba, sale la trocha de Pavarandocito que fue abierta luego de la de Don Carlos, y que es muy concurrida por comerciantes que exportan ganado, y marranos, e introducen losa, fierro, licores, etc. El autor del documento defiende la utilización de esta vía, incluso como futura vía férrea, ya que en su trayecto las tierras son fértiles, ricas en caucho, tagua y minas de aluvi6n. En 1848 este camino fue abierto por Mariano Ospina pero dice que no prosperó por lo inhabitado de las tierras que atravesaba. Por esta misma razón se había cerrado el camino que abrió una sociedad por Riosucio, pero al tener tantas ventajas sobre la de Murindó, conserva para ese momento su transitabilidad, a pesar de no haber recibido inversión alguna durante treinta años (A.H.A., Baldíos, Tomo 2554, Documento 1, 1885, folio 44r). De esta manera:

"Durante el tiempo que el cañ6n del Cauca fue agotado por la langosta consiguieron los antioqueños con mas ventajas sobre los otros distritos, el maíz y panela de Frontino y Cañasgordas y aun todavía exportan panela y maíz a Antioquia, Jiraldó y Buriticá" (A.H.A., Baldíos, Tomo 2554, Documento 1, 1885, folio 44r)

Sostiene que abierto el camino de Riosucio, se puede exportar caucho de Riosucio a Cartagena por 6.00 la carga de diez arrobas, lo que significa un ahorro de 12.00 sobre la utilización del río Magdalena.¹⁰¹ Añade que:

"Inútil sería ocupar el tiempo en hablar de lo sano y feroz de los terrenos del oeste de la cordillera del occidente y de la grande utilidad política y comercial que repartiría un camino al Atrato y golfo. Conveniente sería tener a la vista un mapa de Colombia para conocer la situación relativa de estos territorios [...] sobresalta a la vista su posición ventajosa" (A.H.A., Baldíos, Tomo 2554, Documento 1, 1885, folio 47r).

Luego critica las gestiones que en el ramo de caminos ha llevado a cabo el gobierno; a propósito del camino que está proponiendo de Dabeiba a Riosucio:

"Si el gobierno pasado hubiera escuchado las razones a favor de esta vía y hubiere destinado según mandaba la ley el auxilio que dio el gobierno nacional de 10.000.00 a esta vía, en vez de enajenar las ordenes de pago (por 3.800.00 creo) a unos particulares para invertir en un camino (el de Antioquia a Urrao) para su propia conveniencia, el camino estaría muy adelante". (A.H.A., Baldíos, Tomo 2554, Documento 1, 1885, folio 48r).

Se concluye en favor del camino de Riosucio, en detrimento del de Murindó y el de Murri:

"El tercero [el de Riosucio] tiene la ventaja que existe un camino transitado por bestias hasta el paso de Riosucio y aun más allá y la trocha hasta Mutatá se encuentra abierta para gente con tercio, marranos y ganado, además pasa por terrenos más feroces que el de Murindó, y con 8.000 se componía la trocha para el paso de cargas a lomo de mula, la distancia del paso hasta Mutatá no puede ser sino 9 a 10 leguas. En 1848 estos distritos eran poco poblados, quizás el territorio que hoy es distrito de Frontino tendría 800 habitantes fuera de indígenas, pero de estas 800 personas, por lo menos 600 eran gente que trabajaban o dependían de la mina del cerro quienes no tenían mayor interés en el comercio o vías de comunicación, pero hoy los dos distritos cuentan casi con 10.000 habitantes diseminados casi hasta los límites del estado" (A.H.A., Baldíos, Tomo 2554, Documento 1, 1885, folio 49r).

"Para la obra propuesta no se necesitaría de directores de obras públicas ni ingenios, sino unos 25 zapadores agregados a 25 de los vecinos al mando de un capitán inteligente en la materia [...] los gastos no serían exorbitados por razón de que los víveres son baratos en aquellas comarcas, el ganado mayor y menor se consigue a precios muy

¹⁰¹ A.H.A., Baldíos, Tomo 2554, Documento 1, 1885, folio 44r

favorables y el maíz es casi regalado" (A.H.A., Baldíos, Tomo 2554, Documento 1, 1885, folio 47r).

Finalmente, añade que llevando a cabo un camino que conectara a Peque con Ituango, y que se conectara al golfo con el río Urama y se uniera con el camino en el Riosucio, se completaría el aprovechamiento del camino. Ya que:

"Con este camino Ituango, San Andres, Yarumal, Santa Rosa, y hasta Amalfi, quedarían servidos con ventajas pues el puente sobre el Cauca en Ituango quito un gran inconveniente que existía contra este camino y los marranos del distrito de Frontino y Dabeiba pasarían al Noreste sin dar la gran vuelta por Medellín" (A.H.A., Baldíos, Tomo 2554, Documento 1, 1885, folio 53r).

Paralelamente al desarrollo de su empresa central, el camino de Occidente; White incluye dentro del informe del proceso,¹⁰² la descripción de los caminos aledaños, rescatando nuevamente las bondades del de Murrí, como vía complementaria al de Occidente:

"Los caminos como es natural en un territorio tan despoblado, son apenas sendas en medio de una casa o agrupación de casas con otras, exceptuando el camino de Occidente en construcción; trochas hay por Murrí a la boca del Murrí frente al río Napipí por donde pase al pacífico. Otra a Murindó, caserío cerca del Atrato pero ambos pasan por selvas vírgenes sin encontrar recursos de ninguna especie, son transitadas por los caucheros y tal cual negociante del Chocó a pie. Por Murrí al Atrato habrá 16 leguas y gastan 5 días en recorrerlas". (A.H.A., Baldíos, Tomo 2554, Documento 3, 1887, folios 279r a 280r).

Se pretende que el camino de Murrí sea aprovechado conectándolo con el de Occidente, y con este propósito se ofrecen peticionarios para establecer esta vía por diferentes parajes. Está el caso de una concesión entre un sujeto de apellido Uribe, y la compañía que está haciendo el camino de Occidente, para construir de un camino de herradura de Dabeiba a la cabecera del río Chaquenodá que empalme con el camino de Juntas de Murrí o con el Atrato. Los términos del contrato son:

"Artículo 1. Uribe se compromete a abrir un buen camino de herradura que partiendo de Dabeiba, cabecera del departamento del mismo nombre, conduzca a las cabeceras del río Chaquenodá a empalmar con el camino privilegiado de juntas a Murrí o al Atrato. [...]"

¹⁰²Informes de Henry White y otros a la secretaria de hacienda y fomento sobre el camino de occidente. A.H.A., Gobernación de Antioquia, Baldíos, República, Tomo 2554, Documento 3, Año 1887 a 1893, f 99 a 334.

Artículo 3. El camino será abierto y dado al uso público dentro de los cuatro años posteriores a la fecha de este contrato y una vez construido será propiedad del departamento con carácter de vía de segunda clase.

Artículo 4. En compensación [...] el gobierno le cede [...] lotes de terrenos a inmediaciones de la vía, a razón de dos mil hectáreas por cada legua de camino, entre uno y otro lote de los cedidos al contratista [...] todos ellos serán tomados de las 100.000 hectáreas que el departamento posee en esa región. [...]

Artículo 9. En los terrenos inmediatos a la vía, que quien tiene reservados para el gobierno, destinará que el [sic] cinco mil hectáreas para formar una población y decretará que el auxilio ofrecido a los colonos del camino de occidente se hace extensiva a treinta familias que vallan a formar nueva población. [...]

Artículo 12. Estando íntimamente relacionada la apertura del camino que este contrato se refiere con la del camino privilegiado de Murri, del cual depende el primero como ramal, el comienzo de los trabajos en el de Murri. Se tomará como prueba de que el ramal será construido en el termino señalado en el artículo tres. Más si por cualquiera eventualidad el camino de Murri no se llevase a efecto, se estipula que en eso caro de caducidad del presente contrato, sin responsabilidades del gobierno ni para el contratista.

Artículo 13. Una vez construido el ramal mencionado en este contrato, si el comisionado del gobierno, de acuerdo con el contratista resolviera que es conveniente para el desarrollo de la industria en los terrenos del gobierno la construcción de un segundo ramal que partiendo del paraje del Chupadito en el camino que por allí pasa por territorio de la fracción del río Verde, del departamento de Frontino cruce la cordillera y descienda por el río Tuguridó a empalmar con el primer ramal con termino de dos años. [...]" (A.H.A., Baldíos, Tomo 2554, folios 327r a 328r).

Se le otorga también un privilegio a Juan Pablo Gómez y sus socios, para construir y explotar un camino que parta de "Juntas de Río Verde" en Frontino y conduzca al Atrato, en la boca del río Murri, "o a un puerto de este río, accesible por los vapores".¹⁰³

Esta es la descripción de su localización y justificación:

"Dicho camino se dirigirá por una línea que recorre la derecha del valle del Murri, directamente hacia el occidente a bastante distancia del

¹⁰³A.H.A., Gobernación de Antioquia, Baldíos, República, Tomo 2554, Documento 3, Año 1887 a 1893, folios 330 r, v.

centro de la porción de las 100.000 hectáreas de terrenos que posee el departamento al sur de río Sucio y del camino llamado de occidente, que debiera llamarse "del norte" por ir en esa dirección hacia el golfo de Urabá. La porción de terrenos mencionada, que es como la tercera parte del total, no derivará, pues, provecho alguno del camino privilegiado, para su colonización y desarrollo y como entre dicha porción y el camino llamado occidente se interpone el gran caudal del río sucio para impedir la entrada, resulta que la expresada región está amenazada de permanecer aislada e inculta indefinidamente, contra los intereses del departamento y la civilización. [Se habla de un mapa pero este no aparece en el documento]" (A.H.A., Baldíos, Tomo 2554, Documento 3, 1887, folio 330r).

Luego en otro documento, encuentro que en 1892 se llevó a cabo un nuevo contrato para hacer otro ramal entre Frontino y el río Murrí.¹⁰⁴ Se descalifica por completo el camino de Pavarandocito, y se pide subsidio del gobierno para completar estas obras. Las condiciones del contrato en cuanto a las características físicas del camino fueron:

- "1. La anchura del camino no será en ningún punto menor de tres metros.*
- 2. El trazo se hará faldeando los cerros y colinas por donde pasa y de una manera posible evitarlas sin dar largos rodeos y hará a su costa variantes en las porciones donde no se observare esta condición.*
- 3. En ninguna parte excederá la mayor inclinación longitudinal del camino de veinte por ciento de pendiente y esto es trasmontar las cordilleras que separan las aguas del río verde de Murrí y el río Amparadó de las que van directamente al río Atrato.*
- 4. Se hará el saneamiento conveniente del camino por medio de desagües, donde fuere necesario a fin de que no se formen lodazales profundos.*
- 5. En las corrientes de agua se hará fácil entrada y salida para que no atajen el paso a los transeúntes, y el agua se construyan puentes.*
- 6. En las partes cubiertas de bosque que atraviere la vía, se desmontará a cada lado del eje del camino una zona de 10 metros, sin perjuicio de dejar árboles que protejan a los viajeros en los lugares cálidos y secos.*
- 7. En la montaña se construirán tambos y potreros para el uso de los pasajeros, a cada veinte kilómetros y*

¹⁰⁴A.H.A., Gobernación de Antioquia, Baldíos, República, Tomo 2554, Documento 4, Año 1890 - 1892, f 335 a 358.

8. *El piso se consolidará debidamente donde sea necesario para que el tráfico se haga en cualquier época*" (A.H.A., Baldíos, Tomo 2554, Documento 4, 1890, folios 336r a 337v).

Se acuerda que le darán 1000 hectáreas por cada 5 kilómetros de camino que construya; pero más adelante, solicitan al gobierno que les den por cada una de las 6 y media leguas de camino un auxilio de 13.000 hectáreas. Argumentan:

"Qué son, digo, trece mil hectáreas para quien posee cien mil apenas platónicamente mientras no tenga caminos" (A.H.A., Baldíos, Tomo 2554, folio 345r).

El documento exalta la estrategia de colonización que comporta la modalidad de concesión con la que se construyen los caminos. Hace un paralelo con los Estados Unidos de América y su experiencia en el lejano oeste, y la necesidad de poblar el Occidente de Antioquia para que tengan sentido las obras de infraestructura vial realizadas:

"Es que en Antioquia, como en Norte América, el Far-West, el lejano oeste si es la parte salvaje del territorio; la parte donde todavía domina el indio, en medio de la bravía naturaleza, la región ignorada y misteriosa que atrae con el cebo de lo desconocido. Siguiendo en Norte América, el secreto y providencial impulso que guía las civilizaciones humanas del oriente al occidente a la manera del viento en dirección contraria al movimiento de la tierra, han penetrado con sobrehumana energía en las selvas del poniente, por medio de redes de ferrocarriles encadenados a la maravillosa vía de New York a San Francisco; y por eso, año por año, vemos hacerse el pabellón de la gran república con una nueva estrella, correspondiente a un nuevo estado occidental, que antes fue territorio de ignota soledad. Por no haber seguido aquí el mismo procedimiento de comenzar por caminos la COLONIZACIÓN se ha desviado en otras direcciones el mismo impulso que debería guiarnos a occidente en busca de tierra vasta y feroz, en busca de los ríos verdaderamente navegables, en busca del mar, en busca del futuro canal interoceánico, en busca de contacto inmediato con el mundo.

Al subsanar ese error es a lo que me permito excitar a la honorable junta, proponiéndole a la vez un negocio ventajoso para el gobierno después de haber erogado cuantiosas sumas en la adquisición de las cien mil hectáreas de baldíos, en la construcción del camino, poco menos que inútil a Pavarandocito, en auxilio a colonos; en otros capítulos, baldíos, camino, colonización, todo fracasará y se quedará sin valor ni objeto sino fomenta la construcción de la vía salvadora que proyectó, y que -repito- no se llevará a cabo si el gobierno me niega su apoyo. Cabe aquí la reflexión de que si a la región occidental no se le abren vías sobre comunicación, el costosísimo puente que se está construyendo sobre el

Cauca, hacia aquel lado, será poco menos que estéril, porque mientras aquella región este señoreada por la selva, bastarán la inconstante barca i las piraguas indígenas para el tráfico de la población actual de las dos bandas del río.

Ningún extranjero imaginaría que ese gran puente, obra maestra denunciadora de civilización, haya de servir solamente para comunicar con una región cuasi-salvaje: ese puente le hará pensar que si lo que está al occidente es un territorio incivilizado, aun, ya estaría el gobierno y el pueblo que costean tamaño monumento de cultura" (A.H.A., Baldíos, Tomo 2554, Documento 4, 1890 – 1892, folios 344r – v).

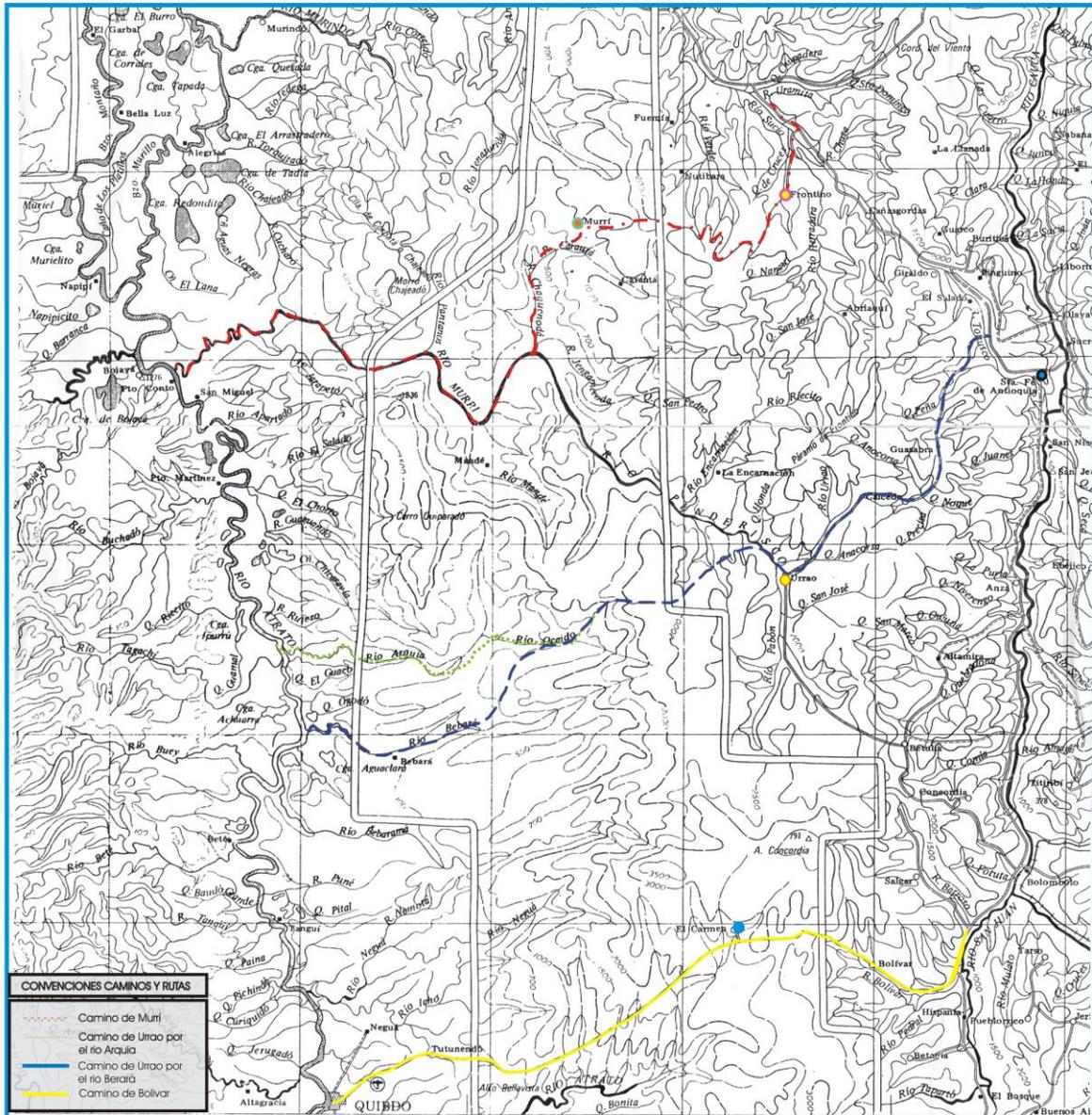
Los documentos y la obra en general del ingeniero White, son bastantes útiles para rastrear el estado de las vías de comunicación a finales del siglo XIX, así como para acercarnos a las perspectivas que estas tenían, en función de los planes económicos regionales, proyectados por la clase dirigente y económicamente activa. Este extenso párrafo nos ilustra sobre la perspectiva de progreso y civilización que orientaba la política y la economía del país, los cuales contrastaban a todas luces con las formas de vida que predominaban en nuestra región de interés.

En este momento, y tal como lo veo en los documentos, ya se consideran múltiples posibilidades de interconexión con el río Atrato, que complementan, o más bien suplen las expectativas del eternamente anhelado camino de Urrao. Ya las exigencias técnicas no se conforman con hacer vías convenientes para la circulación de bestias, sino que se prevé la implementación de vehículos de ruedas, e incluso la construcción de ferrocarriles -aunque también se considera el tránsito de bueyes-. Esta perspectiva, sin embargo, acrecienta las dificultades en términos de costos. Los valles del río Penderisco y Urrao también fueron contemplados alrededor de 1896 para establecer rutas alternativas del ferrocarril. La idea era empalmar con el ferrocarril de Antioquia en Bolombolo, punto del río Cauca donde se conectaría con el ferrocarril que partía de Medellín. Simultáneamente, se evaluaba la posibilidad de la vía férrea Urabá/Medellín.

A juicio de White y en consonancia con las políticas de colonización vigentes, consideraba que la región tributaria del camino de Occidente, era mucho más amplia que la de cualquier otro de los caminos (Antioquia-Quibdó, Antioquia – Urrao, o Murrí – Antioquia). Este criterio fue decisivo a la hora de asumir la construcción del camino a Urabá.

El crecimiento de poblados como Frontino, y Cañasgordas, mas la fundación de Dabeiba; va haciendo más necesario y más viable, la ejecución de las obras propuestas. Quibdó cobra importancia como destino comercial. Tras muchas dificultades logra llevarse a cabo un camino directo hacia allí, que es aprovechado incluso por Urrao, el cual para 1891 ya ha establecido una dinámica comercial con este, impulsando la economía en Suroeste. A comienzos del siglo XX, con la devolución de Urabá a Antioquia, el tema de la salida al mar recobró importancia, motivando rivalidades entre los gobernantes de Frontino y Urrao. Sin embargo en

1913 se declara camino Nacional el camino de Antioquia a Turbo, lo que resuelve la elección entre un camino directo al golfo o al Atrato¹⁰⁵



Proyecto: TRABAJO DE GRADO	Plancha : #8 Instituto Geografico Agustin Codazzi	FECHA: MARZO/2005
Contiene: Documentos para el estudio de las vías de comunicación entre Antioquia y Chocó		Escala: 1:500.000

¹⁰⁵ Parsons, 1996.

CONCLUSIONES

La exposición de los hallazgos realizados, la hice marcando las diferentes partes o rupturas que encuentro claramente identificadas, relacionando al comportamiento de la información, con su contexto histórico. Parto de las primeras referencias o descripciones de caminos que encuentro, y que corresponden a descripciones pormenorizadas, realizadas por comisionados de la administración española. Estas descripciones son el fruto de exploraciones realizadas en plena campaña de pacificación de los indígenas embera, finalizando el siglo XVII; nos muestran la ancestralidad de sus territorios, así como de los mismos caminos. En consonancia con este proceso de reconocimiento, encuentro dificultad, por parte de los españoles, para conducirse a través de ellos. En esta medida, podría identificar también, un cierto cambio de roles que los indígenas residentes en la zona, experimentaron con respecto a la utilización de los caminos, en razón de su conocimiento del territorio y de su explotación en cuanto a la mano de obra y a los oficios que el tránsito por ellos, implicaba.

A partir de este momento, y casi durante cien años, no vuelvo a encontrar referencias, salvo una capitulación solicitada para abrir un camino por Urrao. Esta circunstancia tiene una razón muy clara y es la penalización de la navegación, de la que fue objeto el Atrato durante casi todo este tiempo. Cuando reaparece el tema en los documentos, lo hace bajo la constante preocupación de que, al hacer transitables los caminos, se beneficiaría la circulación amenazante de invasores extranjeros, e indígenas rebeldes; sumado el temor, de propiciar con ello el ejercicio del contrabando y la fuga del oro sin quintar. Encuentro documentos que nos ilustran sobre el fundamento de estos temores, y que justifican la improcedencia de formular proyectos de apertura de caminos. Hay que resaltar, que estas aparentes justificaciones fueron motivo de controversia, y se utilizaron tanto a favor, como en contra de la apertura de los mismos. Sujeto a las disputas sobre la conveniencia de legalizar la navegación del Atrato, encuentro debate en torno a la utilización del Arrastradero de San Pablo. Este era muy importante, en tanto que posibilitaba el paso entre el río Atrato y el San Juan, comunicando de esta forma, el mar Atlántico con el Pacífico.

En el año de 1776, el gobernador Francisco Silvestre, formula dentro de su “plan de gobierno” la habilitación del tejido caminero de Antioquia, incluyendo las rutas de mi interés. En particular, contempla el camino que conduce a Bebará, como de fundamental importancia. Esto matizado por las preocupaciones ya mencionadas, las cuales tendrán resonancia hasta el siglo XIX. En este punto, los documentos muestran un cambio en las dinámicas de formulación de proyectos para la apertura de caminos; en ellas se evidencia un persistente interés, por parte de los administradores públicos y comerciantes. Hay claridad y “consenso” en cuanto a las

rutas, y su utilidad; también se empiezan a proponer estrategias de ejecución. Sin embargo, aparecen a la par, dificultades y suspensión de las obras. No obstante, la persistencia del comercio ilegal, sugiere que las vías se mantenían en funcionamiento, aún sin poseer las condiciones infraestructurales óptimas para un comercio regular, u “oficial”. Esta parte comienza con la capitulación de 1709, y sigue con el interés de Silvestre, Lorenzana y Mon y Velarde en mejorar las vías de comunicación para impulsar la economía, tomando determinaciones específicas que hicieran factible la composición de los caminos. Así mismo comparten su interés en el camino de Urrao, y por ende en la comunicación con el Chocó. Silvestre y Lorenzana comienzan la gestión con unos vecinos de Urrao, pero cuando Mon y Velarde está en la gobernación, encuentra que este camino aún se encuentra en condiciones muy precarias. Finalmente, se formulan dos proyectos, bastante concretos y completos, que tampoco se llevan a cabo.

El último aparte, -el más extenso y con más riqueza de detalle en la información-, lo identifico con la casi totalidad del siglo XIX. Aún cuando desde la colonia, los caminos al Chocó estuvieron asociados a dinámicas comerciales de envergadura internacional, en este período estas aspiraciones están más presentes. En la mente de comerciantes y gobernadores nacionales y extranjeros, la importancia del río Atrato y el golfo de Urabá, es parte fundamental de sus proyectos. En este sentido, se les compara en viabilidad e importancia, al río Magdalena y el puerto de Cartagena. En medio de este juego de intereses, las localidades implicadas, en el camino de Urrao principalmente, muestran características de precariedad económica, que por lo menos en apariencia, son las que impiden la ejecución de las obras. Finalizando el siglo, aparecen con fuerza dos proyectos alternativos al camino de Urrao: el camino de Occidente, y la carretera de Bolívar, (hoy a Carmen de Atrato). Éstas, tras largos procesos, logran llevarse a cabo, a diferencia del siempre anhelado e inconcluso, camino de Urrao.

De este recorrido puedo extraer las siguientes conclusiones:

La presencia del componente poblacional indígena constituyó durante mucho tiempo un obstáculo para la expansión del dominio territorial español, y para considerar factible la utilización del río Atrato, como vía de comunicación dentro de la lógica planteada por los foráneos. Los documentos correspondientes a aquellas etapas en que hay todavía presencia indígena en la zona, muestran un evidente dominio de la geografía y de sus posibilidades de tránsito, por parte de los nativos. Esta situación contrasta con la condición de vulnerabilidad y desconocimiento por parte de los españoles. En general, por ser las inmediaciones entre Urrao y el Atrato, región poblada por indígenas, son estos los que efectúan la guía y la carga de mercancías; así mismo se llegan considerar la mano de obra idónea para la apertura y composición de caminos, por el conocimiento que poseen y por lo adaptados que se encuentran a las condiciones climáticas y geográficas. Son los indígenas quienes desempeñan las labores de bogas y cargueros; supeditados a la relación de subordinación que imponen los europeos.

Con el propósito de expandir el área de dominio territorial, se llevaron a cabo incursiones militares y pacificadoras en el Chocó; como la reseñada en este informe, a finales del siglo XVII, a la cabeza del bachiller Antonio de Guzmán. Esta dió lugar a la conformación de cinco poblados indígenas que reaccionaron con alzamientos. En respuesta, Diego Radillo de Arce envió otra campaña a la que se le encomendó expresamente no retroceder en la colonización de la zona, ya que ello significaba retroceder en la ampliación de la frontera, y perder dominio sobre las minas. En la misma dirección, les encomendó la interrupción de la comunicación entre los indios y los piratas¹⁰⁶. También en 1711, con el pretexto de buscar el Dabaibe, el gobernador López de Carvajal realizó otra incursión militar en la que redujo 140 indios con los que fundó el poblado de Murrí. Los malos tratos de los evangelizadores ocasionaron una vez mas el levantamiento de los indios, por lo que a los tres años, tal poblado ya no exista.¹⁰⁷

A las tensiones generadas por la rivalidad por el dominio del territorio, entre grupos humanos tan divergentes, se le pueden sumar diferentes rivalidades al interior del mismo del sistema cultural occidental. En el interés por las vías de comunicación estudiadas, se expresa la rivalidad entre Antioquia y Popayán, por abastecer los reales de minas y en esta forma acceder al oro. La utilización del Atrato, equivalía a la disputa entre Cauca y Antioquia por sus límites, y por consiguiente, por los derechos al uso del río. Igualmente, encontramos como rivales al interior del sistema cultural, los enemigos de otras naciones europeas con quienes se disputaban los recursos y el territorio. De otro lado, y a un nivel más específico, la elección entre las distintas opciones de comunicación, pasaba también por el interés por favorecer proyectos y predios particulares, que jalonaban en direcciones encontradas.

Encontramos entonces que la cuenca del río Atrato se muestra como zona límite de apropiación colonial que toma diferentes formas en el tiempo; y en el que toma vida la ilegalidad, de diversas maneras. Es un territorio de frontera, donde toman fuerza poderes alternativos al estado durante la colonia,¹⁰⁸ y la república. Los intereses gubernamentales por lograr un dominio de este territorio, se ven burlados todo el tiempo por la geografía, y el cómplice desinterés de los habitantes. Las propias instancias administrativas muestran una actitud ambivalente frente a las posibles estrategias de control. El clima, la resistencia embera, la mayoría poblacional de negritudes, y la distancia que separaba a los centros administrativos chocoanos del río Cauca y el Magdalena, han hecho que en este espacio converjan ambiciones y tropiezos de igual magnitud.

La búsqueda de un camino hacia el Atrato, como vía alterna al río Magdalena, se presenta como una constante desde épocas muy tempranas, en la mente de comerciantes y gobernadores antioqueños, generando una contraposición entre ambos, en términos de las ventajas que representaba cada uno de ellos para las dinámicas económicas de la región. La dependencia del río Magdalena y el Cauca,

¹⁰⁶ Patiño, 1985.

¹⁰⁷ Patiño, 1985.

¹⁰⁸ Pérez, 2002.

para introducir y sacar los productos, representaba una especie de embotellamiento militar y comercial. Esta situación aparece más evidente durante el siglo XIX, en que la intermitencia del funcionamiento del canal del dique, trae perjuicios a Cartagena. La habilitación del Atrato, y de buenos caminos que condujeran a él, prometen salvar el problema; se abren entonces como alternativas el camino del río Nus, el camino Nacional de Urabá, el camino que conecta a Antioquia y Quibdó, Andágueda y Bebaramá.¹⁰⁹ La parálisis en las actividades del Magdalena, producida en 1924 y 1925 por causa del verano, evidencian de manera preocupante, el proceso de sedimentación que este experimentaba, obligando a buscar rutas alternativas.

Podría decirse que los proyectos descritos en este rastreo documental muestran una posición de subordinación de los recursos del Chocó hacia los intereses de las administraciones antioqueñas, que buscan únicamente su propio beneficio. Los gobernantes y comerciantes de Antioquia, requieren de la construcción de obras de infraestructura vial con unas características que maximicen las potencialidades de las ya existentes, con un fin completamente utilitario y orientado al beneficio económico de Antioquia. Los proyectos provienen de su interés y formulación; y recaen sobre el territorio, los pobladores y los recursos del Chocó.

La relación entre Antioquia y Chocó puede catalogarse como de “colonialismo interno” en tanto que: el Chocó constituye una región con identidad étnica creada y definida desde la colonia, según propósitos definidos por una elite. Es una región que sostiene una relación periférica con Antioquia, dado que está articulada a la economía nacional de forma desventajosa, y por intermedio de un grupo étnico definido. Es además, objeto de desprecio por parte de la cultura dominante, lo cual reproduce la relación de subordinación.¹¹⁰

Los caminos aparecen como una prolongación de los ríos Magdalena, Cauca, San Juan y Atrato, en su potencial como vía de comunicación: “[...] los caminos -y posteriormente los ferrocarriles- constituyen una red de afluentes y de caños secos que complementan la red fluvial primaria que articulaba globalmente el sistema de hábitats colombiano. Caminos de tierra y caminos de agua hacían parte de un mismo y único sistema de tecnologías del territorio”.¹¹¹

A los caminos están asociados procesos de colonización, de manera importante. Los caminos de Bebará, Murri, Ocaidó o Arquía, están evidentemente conectados, a reducciones de indios, que justifican y facilitan el funcionamiento de los caminos. El resguardo de Murri que estuvo conformado por indígenas cimarrones de Cañasgordas, persistió hasta 1916. Al poblado de Urrao también le precedió otro resguardo indígena llamado San Carlos de la isleta, el cual fue conformado en 1781 y diluido en 1795.¹¹² La llegada de colonos a esta región, a partir de 1790 en que hacendados y comerciantes solicitaron mercedes de tierras en esta zona, estuvo

¹⁰⁹ Vélez, 2002 y Parsons, 1996.

¹¹⁰ Wade, 1992.

¹¹¹ Gutiérrez, 2003, p 32.

¹¹² González, 1993.

motivada también por el establecimiento de una vía regular hacia el Atrato.¹¹³ Dabeiba, por ejemplo, fue trazada y poblada, dando curso a las necesidades y posibilidades planteadas por la carretera al mar; de hecho la colonización del noroccidente de Antioquia se dio hasta un momento muy tarde e impulsada por la construcción de la carretera al mar.

Cuando se habla de componer y hacer transitables los caminos, se refiere a la utilización de bestias para el transporte, ya que no se considera adecuado ni efectivo trasladarse a pie, y menos, transportar cargas “a costilla de racionales”; la cual parece una práctica indígena muy común, que va en contravía del imaginario de lo “humano” y lo “racional”, que implantan los europeos. De igual manera, a los caminos, como hoy sucede con las carreteras, les son inherentes unos imaginarios de progreso y “civilización” que los justifican y los impulsan. Así lo expresa claramente Mon y Velarde en el Proyecto para la manutención de presos y composición de caminos. Dice refiriéndose a la construcción de obras públicas:

"Sin lo primero no puede subsistir una república pues se halla sin lustre y decoro; dando los edificios la mejor idea de la civilidad y cultura de los habitantes. La franquicia de los caminos no es menos interesante por esta misma razón, pero lo es aún más si se consultan las utilidades que se siguen al comercio, a los dueños de mulas y a todo el público indirectamente. En el día son las introducciones lentas y retardadas, experimentándose muchas y repetidas averías. Los dueños de mulas padecen infinito y solo en tiempo de verano pueden conducir las cargas sin manifiesto riesgo de perder sus mulas [...]" (AHA, Gobernación de Antioquia, Caminos, Colonia, Tomo 72, Documento 1985, año 1788, folios 64r - 71v).

Lo refuerza un contemporáneo suyo, de nombre Juan Nemopuceno Franquivo:

"Uno de los objetos del buen gobierno y que más conduce a la felicidad pública es la apertura y composición de caminos. Los desvelos de nuestro ilustrado ministerio, en los tiempos presentes se ha dirigido a este importante designio y otras naciones cultas de Europa no han perdonado fatiga ni montaña inaccesible que no se halla allanado para lograr los benéficos efectos que consigue el comercio, el Estado y la Real Hacienda en la fácil transportación de los efectos. Testigo es aquel celebre canal de Languedoc que transformando el orden natural en las aguas hace que suban las embarcaciones por montañas para comunicarse los dos mares. (AHA, Caminos, Colonia, Tomo 72, Documento 1985, año 1788, folios 64r 71v).

¹¹³ Patiño, 1985.

Aún para el siglo XIX, como lo vimos explícito en las palabras de White, los caminos son fuente e indicador de progreso. Juan Carlos Vélez Rendón identifica en ello una persistencia de la ideología territorial colonial.¹¹⁴

Vemos entonces, cómo el estudio de las vías de comunicación nos permite rastrear y comprender los procesos de integración territorial, evidenciando tensiones existentes sobre la ocupación del espacio, entre lo institucional y lo local, lo hegemónico y lo marginal. En este caso nos permitió acercarnos a las expectativas planteadas desde la administración y su coherencia con los hechos reales. Sugiere que en este contexto espacial y en el curso de un largo proceso, la lógica institucional del ordenamiento del espacio, no coincide con las formas de hecho, lo que se traduce no sólo en la imposibilidad de llevar a cabo las obras deseadas, sino también en problemáticas sociales que aún hoy escapan al control estatal.

¹¹⁴ Vélez, 2002.

ÍNDICE DE DOCUMENTOS PRIMARIOS

En orden cronológico:

AÑO FUENTE

- 1669 Cap. X Historia documental del Chocó, Bogotá, Ministerio de Educación Nacional, Publicaciones del departamento de bibliotecas y archivos Nacionales, Vol. XXIV, Editorial Kelly, MCMLIV
- 1671 Cap. XI Historia documental del Chocó, Bogotá, Ministerio de Educación Nacional, Publicaciones del departamento de bibliotecas y archivos Nacionales, Vol. XXIV, Editorial Kelly, MCMLIV
- 1677 A.H.A., Libros, Colonia, Tomo 446, Año 1677, folios 67v - 68r
- 1684 A.H.A., Indios, Colonia, Tomo 25, Documento 751, Año 1684 folios 165r - 187r
- 1685 A.H.A., Indios, Colonia, Tomo 25, Documento 752, Año 1685, folios 188r -198v
- 1687 A.G.N., Caciques e Indios, Colonia, Tomo 69, Documento 24, Año 1687, folios 621 - 656
- 1690 A.H.A., Indios, Colonia, Tomo 25, Documento 764, Año 1690, 380v - 436r
- 1695 Capítulo XIV Historia documental del Chocó, Bogotá, Ministerio de Educación Nacional, Publicaciones del departamento de bibliotecas y archivos Nacionales, Vol. XXIV, Editorial Kelly, MCMLIV
- 1700 A.H.A., Indios, Colonia, Tomo 25, Documento 770, Año 1700, 501r - 506v
- 1702 A.G.N., Gobernaciones Varias, República, Tomo 2, 1792 - 1832
- 1709 A.G.N., Mejoras Materiales, Colonia, Tomo 6, Año 1709, folios 403r - 418v
- 1710 A.A.A., Diócesis de Antioquia, Documentos Prediocesanos, Volumen 335, 1710 - 1883, sin foliar
- 1715 A.G.N., Caciques e Indios Tomo 10, Documento 61, Año 1715, folios 628 - 630
- 1715 A.G.N., Caciques e Indios, Colonia, Tomo 52, Documento 8, Año 1715 - 1716, folios 293 - 305
- 1722 A.H.A., Indios, Colonia, Tomo 25, Documento 776, Año 1722 - 1728, folios 581r - 648v
- 1726 Capítulo XVII Historia documental del Chocó, Bogotá, Ministerio de Educación Nacional, Publicaciones del departamento de bibliotecas y archivos Nacionales, Vol. XXIV, Editorial Kelly, MCMLIV

- 1728 A.G.N., Caciques e indios, Colonia, Tomo 6, Documento 27, Año 1728, folios 320r - 410v
- 1730 Capítulo XVIII Historia documental del Chocó, Bogotá, Ministerio de Educación Nacional, Publicaciones del departamento de bibliotecas y archivos Nacionales, Vol. XXIV, Editorial Kelly, MCMLIV
- 1730 A.G.N., Mejoras Materiales, Colonia, Tomo 24, Año 1730 a 1736, folios 178 – 188
- 1757 Capítulo XIX Historia documental del Chocó, Bogotá, Ministerio de Educación Nacional, Publicaciones del departamento de bibliotecas y archivos Nacionales, Vol. XXIV, Editorial Kelly, MCMLIV
- 1759 A.G.N., Mejoras Materiales, Colonia, Tomo 2, Año 1759 – 1784, folios 8r - 347v
- 1774 Capítulo XXI Historia documental del Chocó, Bogotá, Ministerio de Educación Nacional, Publicaciones del departamento de bibliotecas y archivos Nacionales, Vol. XXIV, Editorial Kelly, MCMLIV
- 1774 A.G.N., Mejoras Materiales, Colonia, Tomo 3, Año 1774 - 1777, folios 10r - 434r
- 1776 A.H.A., Caminos, Colonia, Tomo 3252, Documento 3, Año 1776, folios 33r - 61r
- 1778 A.G.N., Mejoras Materiales, Tomo 19, Año 1778, folios 923r – 926v
- 1778 A.G.N., Mejoras Materiales, Colonia, Tomo 17, Año 1778, folios 971r - 1028r
- 1779 A.H.A., Caminos, Colonia, Tomo 71, Documento 1972, Año 1779, folios 421r - 433v
- 1779 A.H.A., Caminos, Colonia, Tomo 71, Documento 1973, Año 1779, folios 434r - 435r
- 1780 Capítulo XXII Historia documental del Chocó, Bogotá, Ministerio de Educación Nacional, Publicaciones del departamento de bibliotecas y archivos Nacionales, Vol. XXIV, Editorial Kelly, MCMLIV
- 1784 A.G.N., Mejoras Materiales, Colonia, Tomo 19, Año 1784, folios 635r - 639r
- 1785 Relación de la provincia de Antioquia, Francisco Silvestre, Transcripción, introducción y notas por David J. Robinson, Ediciones Especiales Volumen 4 Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia, Medellín, 1988
- 1786 A.G.N., Mejoras Materiales, Colonia, Tomo 23, Año 1786 - 1805, folios 581r - 592v
- 1787 A.G.N., Minas, Colonia, Tomo Único, Grupo Antioquia-Cmarca., Año 1787-1790, folios 550 – 562
- 1788 A.H.A., Caminos, República, Tomo 3252, Documento 8, Año 1788 - 1796, folios 124r - 157v.
- 1788 A.H.A., Caminos, Colonia, Tomo 72, Documento 1985, Año 1788, folios 64r - 82v.

- 1791 B.L.A.A. MSS116 Descripción general de la provincia de Antioquia y descripción particular de ella del señor obispo don Ángel Velarde en el año de 1791. Manuscrito. Biblioteca Luis Ángel Arango.
- 1792 Capítulo XXIV Historia documental del Chocó, Bogotá, Ministerio de Educación Nacional, Publicaciones del departamento de bibliotecas y archivos Nacionales, Vol. XXIV, Editorial Kelly, MCMLIV
- 1792 A.G.N., Gobernaciones Varias, República, Tomo 2, Año 1792 - 1832
- 1795 A.G.N., Sección Colonia, Mejoras Materiales, Tomo 2, Año 1795 - 1798, folios 383r - 410v
- 1795 A.G.N., Poblaciones Cauca, Colonia, Legajo 2, Documento 4612, 1795, folios 879 - 903
- 1796 A.G.N., Mejoras Materiales, Tomo 18, Año 1796, folios 1003 - 1022r
- 1796 A.ARQU.A., Diócesis de Antioquia, Tomo 293, Urrao, folios 107 a 112v
- 1797 A.G.N., Mejoras Materiales, Colonia, Tomo 17, Año 1797, folios 790r - 867v
- 1799 A.G.N., Tierras, Colonia, Tomo 9, Año 1799, folios 135 - 245
- 1801 A.H.A., Minas, Tomo 2 (Amparos de minas desde 12 de febrero de 1801)
- 1804 A.H.A., Caminos, República, Tomo 3252, Documento 10, Año 1804-1806, folios 166r - 197r
- 1804 A.H.A., Caminos, Tomo 72, Documento 2016, Año 1804, folios 567r - 580v
- 1805 A.G.N., Tierras, Colonia, Tomo 9, Año 1805, folios 109r - 134v
- 1806 A.G.N., Mejoras Materiales, Colonia, Tomo 18, Año 1806, folios 469r - 546v
- 1808 A.H.A., Indios, Colonia, Tomo 27, Documento 844, Año 1808, folios 199r - 203r
- 1809 A.H.A., Caminos, Tomo 73, Documento 2037, Año 1809, folios 159r - 161v
- 1811 A.H.A., Caminos, Colonia, Tomo 73, Documento 2050, Año 1811, folios 297r - 299v
- 1811 A.H.A., Caminos, Tomo 73, Documento 2051, Año 1811, folios 300r - 305r
- 1812 A.H.A., Caminos, Colonia, Tomo 73, Documento 2057, Año 1812, folios 370r - 373r
- 1816 A.H.A., Independencia, Tomo 845, Documento 13384, Año 1816, sin foliar
- 1816 A.H.A., Caminos, Tomo 3252, Documento 12, Año 1816, folios 210r - 226v
- 1817 A.H.A., Caminos, Colonia, Tomo 73, Documento 2070, Año 1817, folios 453r - 455r
- 1847 A.H.A., Baldíos, República, Tomo 2539, Documento 2, Año 1847, folios 188 - 295
- 1852 A.H.A., Baldíos, República, Tomo 2538, Documento 9, Año 1852, 47 pgs. sin foliar
- 1853 A.H.A., Caminos, Tomo 3253, Documento 9, Año 1853-1854, folios 53r - 59r
- 1856 A.H.A., Caminos, República, Tomo 3255, Documento 4, Año 1856, folios 150r - 157r

- 1857 Informe que el Gobernador del Estado presenta a la legislatura constitucional en sus sesiones ordinarias de 1857. Medellín, Imprenta de Jacobo Facio Lince 1857. Pgs. 8-13 Total páginas 39.
- 1857 A.H.A., Caminos, República, Tomo 3256, Documento 12, Año 1857, folios 119 a 120
- 1864 A.H.A., Caminos, Tomo 3256, Documento 8, Año 1864, 1865 y 1867, folios 83 a 94.
- 1864 B.N., Fondo Pineda 668 Antioquia, Exposiciones vigentes sobre caminos, Tomo 87, Documento 5, 1864
- 1867 A.H.A., Caminos, República, Tomo 3264, Documento 4, Año 1867, folio 83
- 1869 A.H.A., Censos, República, Tomo 2706, Documento 3, Año 1869, folios 52 - 57
- 1870 A.H.A., Caminos, República, Tomo 3270, Documento 2, Año 1870, folios 150r - 554v
- 1871 A.H.A., Caminos, Tomo 3272, Documento 1, Año 1871
- 1871 A.H.A., Caminos, Tomo 3272, Año 1871, folios 58r - 199v
- 1872 A.H.A., Caminos, Tomo 3274, Documento 3, Año 1872, folios 333r - 445v
- 1873 A.H.A., Caminos, República, Tomo 3253, Documento 16, Año 1873, folios 194r - 221v
- 1875 A.H.A., Caminos, República, Tomo 3253, Documento 21, Año 1875, folios 268r - 272v
- 1884 A.H.A., Caminos, República, Tomo 3253, Documento 29, Año 1850, folios 337r - 345r
- 1884 A.H.A., Caminos, Tomo 3253, Documento 30, Año 1884, folios 347r - 354r
- 1885 A.H.A., Baldíos, República, Tomo 2554, Documento 2, Año 1885, 1888, 1911, 1838, 1849, folios 57 a 98
- 1885 A.H.A., Baldíos, Tomo 2554, Documento 1, Año 1885 - 1886, folios 1- 56
- 1886 B. REINALES, Demarcación de límites entre Antioquia y Cauca, 1886, Biblioteca Virtual de Antioquia.
- 1886 A.H.A., Caminos, Tomo 3253, Documento 31, Año 1886, folios 355r - 373r
- 1887 A.H.A., Baldíos, Tomo 2554, Documento 3, Año 1887 a 1893, folios 99 a 334
- 1889 A.H.A., Baldíos, Tomo 2557, Documento 2, Año 1889, folios 236 a 240
- 1890 A.H.A., Caminos, Tomo 3299, 1890.
- 1890 A.H.A., Baldíos, Tomo 2554, Documento 4, Año 1890, 1892, folios 335 a 358
- 1890 B.N.C. Informes Oficiales 1879-1890, Informe del prefecto de la Provincia del Norte, Manuel Uribe Gaviria, Abril de 1890.

- 1891 A.H.A., Caminos, República, Tomo 3256, Documento 21, Año 1891, folios 197 - 227
- 1894 A.H.A., Caminos, Tomo 3256, Documento 41, Año 1894, 1895, 1898, folios 378 – 398
- 1895 B.L.A.A. MSS008 Descripción de la Provincia de Antioquia. Informe al ministro de Guerra. 1895 [no se conoce el autor] Manuscrito.
- 1898 A.H.A., Caminos, República, Tomo 3256, Documento 42, Año 1898, folios 399 – 403
- 1902 A.H.A., Baldíos, Tomo 2552, Documento 9, Año 1902, folios 153 - 237

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- APRILE-GNISET, Jaques. 1993. Poblamiento, hábitats y pueblos del pacífico. Colección Edición Previa. Serie Investigación, Universidad Del Valle, Cali, 1993.
- BAENA, José Gabriel y VIVES, Gustavo. 2002. Santa Fe de Antioquia. Breve monografía. Documento inédito, cedido por los autores para la Biblioteca Virtual de Antioquia.
- BREW, Roger. 1977. El desarrollo económico de Antioquia desde la Independencia hasta 1920. Publicaciones del Banco de la República. Archivo de la economía Nacional, Bogotá.
- CASTRILLÓN, Héctor. 1982. Chocó indio. Ediciones Centro Pastoral Indígena. Medellín.
- COLMENARES, Germán. 1975. Historia Económica y social de Colombia 1537-1719. Editorial La Carreta, Medellín, Colombia.
- DE SAN JOSE, Fray Máximo, compilador. 1930. Algunos documentos relacionados con la carretera al mar. Biblioteca Virtual de Antioquia.
- DUQUE, Luz Marcela. 1997. Chajeradó, el río de la caña flecha partida. Premios Nacionales de Colcultura, 1996. Colombia.
- ESQUEMELIN, John Basil Ringrose. 1945. Piratas de América. Editorial Colombia, Buenos Aires.
- FRIEDE, Juan. 1963. “Los quimbayas bajo la dominación española. Estudio documental (1539 –1810)”. Banco de la República, Bogotá.
- FRIEDE, Juan. 1964. “Antecedentes históricos de una fantástica obra”, En: Lecturas Dominicales, El Tiempo, Mayo 17 de 1964.
- GONZÁLES, Escobar Luis Fernando. 1997. Chocó en la cartografía histórica, Boletín Cultural y Bibliográfico, N° 43 Vol. XXXIII, 1996, Editado en 1997.
- GONZÁLES, Escobar Luis Fernando. 2003. Quibdó, contexto histórico desarrollo urbano y patrimonio arquitectónico. Instituto de investigaciones

ambientales del pacífico, Centro de Publicaciones Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín.

- GONZÁLES, Gómez Lina Marcela. 1993. Indios y ciudadanos en Antioquia 1800 – 1850. Demografía y sociedad. Departamento de Historia, Facultad de Ciencias Sociales y Humanas, Universidad Nacional de Colombia, Seccional Medellín.
- GUTIERREZ, Flórez Felipe. 2003. Rutas y el sistema de hábitats de Colombia. La ruta como objeto: epistemología y nuevas cartografías para pensar el hábitat. Maestría en hábitat, Escuela del hábitat - Facultad de arquitectura, Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín.
- JARAMILLO, Velásquez Roberto Luis. 1991. “La colonización antioqueña”, En: Historia de Antioquia. Medellín, Suramericana de Seguros. Pp. 177 – 208.
- J. KUETHE, Allan. 1993. Reforma militar en la Nueva Granada, 1773 – 1808, Banco de la República, Santafé de Bogotá, Colombia.
- JIMÉNEZ, Meneses Orian. 2001. La provincia del chocó ante el estado nación. En Anuario VI, Historia Regional y de las fronteras, Universidad Industrial de Santander, Septiembre 2001.
- JIMÉNEZ, Meneses Orian. 2002. Rumores, cartas y caminos en la sociedad colonial. En: Historia y sociedad, Número 8, Universidad Nacional de Colombia, Medellín, Marzo del 2002.
- MCFARLANE, Anthony. 1997. Colombia antes de la independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio borbón. Banco de la República. El Áncora Editores.
- MENDOZA, Morales Alberto. 1996. El canal Atrato Truandó. Sociedad Geográfica de Colombia.
- MOLANO, Alfredo. 1995. Montañés Alex, Silva Vargas Vicente, Pena B. Natalia. Travesías. El camino de la desolación II. video, Bogotá, Audiovisuales, Ministerio de comunicaciones.
- MOLINA, Londoño Luis Fernando. 1988. “El viejo Mainero” Actividad empresarial de Juan Bautista Mainero y Trucco en Bolívar, Chocó, Antioquia

- y Cundinamarca 1860 - 1918. En: Boletín Cultural y Bibliográfico, Vol XXV, p 17 – 88, Bogotá.
- MOLINA, Londoño Luis Fernando. 1995. De Cartago y Aburrá a Novitá y Citará. Caminos al Occidente. En: Caminos Reales de Colombia, Fondo FEN, Colombia.
 - MORENO DE ÁNGEL, Pilar. 1993. Antonio de la Torre y Miranda. Viajero y poblador. Editorial Planeta. Bogotá.
 - ORTEGA, Ricaurte Enrique. 1954. Historia documental del Chocó. Bogotá, Ministerio de Educación Nacional, Publicaciones del departamento de Bibliotecas y archivos nacionales. Vol. XXIV, Editorial Kelly.
 - ORTIZ, Daniel. 1915. Cartas y riquezas de esta importante región de Colombia. Comisaría especial de Urabá, Intendencia Nacional del Chocó. Biblioteca Virtual de Antioquia.
 - OSPINA, Tulio. 1900. El oidor Mon y Velarde, Regenerador de Antioquia. Biblioteca Virtual de Antioquia.
 - PARSONS, James. 1996. Urabá: Salida de Antioquia al mar. Geografía e Historia de la colonización. Banco de la República – el Ancora Editores, Bogotá.
 - PARSONS, James. 1997. La colonización antioqueña en el occidente de Colombia. Banco de la República El Ancora Editores.
 - PATIÑO Millán, Beatriz. 1985. Riqueza pobreza y diferenciación social en la Antioquia del siglo XVIII. Informe final de investigación. Universidad de Antioquia, Medellín.
 - PÉREZ Mejía, Ángela. 2002. “Entre caníbales y caballeros. La representación de los bucaneros en Inglaterra, 1684 – 1742” en Revista de la Universidad de Antioquia, Medellín, N° 270, Octubre – Diciembre 2002, p 24 – 34.
 - PÉREZ Mejía, Ángela. 2002a. “Fronteras de la legalidad: bucaneros en el S XVII” en Historia y Sociedad, N° 8, Universidad Nacional de Colombia, Medellín, Marzo 2002, p 179 – 198.
 - POVEDA Ramos, Gabriel. 1988. Historia económica de Antioquia. Ediciones autores antioqueños, Volumen 41, Medellín.

- RAMOS, Peñuela Arístides. 1999. Los caminos al río Magdalena. La frontera del Carare y del Opon 1760 – 1860. Instituto Colombiano de Cultura Hispánica.
- REINALES, B. 1886. Demarcación de límites entre Antioquia y Cauca. Biblioteca Virtual de Antioquia.
- RESTREPO, Gómez Iván. 2001. Las andanzas de juandediosito. Depto. de comunicaciones, COMFENALCO Antioquia, Agosto, 2001.
- RESTREPO, Sáenz José María. 1932. Biblioteca de historia nacional. Vol. LXXII, Gobernadores de Antioquia, Tomo I 1579 – 1819.
- RESTREPO, Uribe Jorge. 1983. El canal Atrato Truandó, Medellín.
- ROBINSON, David, J. 1988. Relación de la provincia de Antioquia. Transcripción, introducción y notas por David J. Robinson, Ediciones Especiales, Vol.4, Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia, Medellín.
- ROMOLI, Kathleen. 1975. El Alto Chocó en el siglo XVI. En: Revista colombiana de Antropología. Bogotá, Instituto colombiano de Antropología. Vol. 19, 1975.
- SAFFRAY, Charles. 1876. “Viaje a Nueva Granada”, El mundo en las manos. Viaje pintoresco a las cinco partes del mundo por los mas celebres viajeros. Barcelona, Montaner y Simón, editores, Tomo I, Pág. 609. Capitulo VI.
- SANTA, Eduardo. 1993. La colonización antioqueña, una empresa de caminos. TM Editores, Bogotá.
- VARGAS, Patricia. 1993. Los embera y los cuna. Impacto y reacción ante la ocupación española. S XVI Y XVII. Instituto colombiano de antropología.
- VÉLEZ, Norberto. 1999. “Caminos antiguos del Medellín sin carreteras”, En: Territorio Cultural, Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia, Dirección de Cultura, No 2. pp. 65 – 70.
- VELEZ, Rendón Juan Carlos. 2002. Los pueblos allende el río Cauca. La formación del suroeste y la cohesión del espacio en Antioquia, 1830 – 1877. Editorial Universidad de Antioquia, Facultad de ciencias humanas y económicas de la Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín, y el instituto de estudios políticos de la U. De A.

- VILLEGAS, Gómez Alonso. 1976. El comercio antioqueño del S XVII. Tomo I y II. Trabajo de grado para optar por el título de historiador. Facultad de Ciencias Sociales y Humanas. Universidad de Antioquia. Medellín, Colombia.
- WERNER, Cantor Eric. 2000. Ni aniquilados, ni vencidos. Los embera y la gente negra del Atrato bajo el dominio español. Siglo XVIII. Instituto colombiano de antropología e Historia. Colección: cuadernos de historia colonial, título VIII. Bogotá, Colombia.