

DE CORDILLERA A CORDILLERA ATRAVESANDO EL MAGDALENA: LA CONSTRUCCIÓN DE
LA CARRETERA MEDELLÍN-BOGOTÁ Y EL CONTEXTO REGIONAL EN EL ORIENTE
ANTIOQUEÑO, 1966-1983.

Diego Alexander Duque Pérez

Trabajo de Grado para obtener el título de
HISTORIADOR

Asesor

Óscar Iván Calvo Isaza

Doctor en Historia

UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA FACULTAD DE
CIENCIAS SOCIALES Y HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTORIA

2016

ÍNDICE

Introducción.....	5
Problema de Investigación.....	6
Marco Conceptual.....	8
Balance Historiográfico.....	10
Estudios de carreteras y sistemas viales.....	11
Estudios Regionales.....	16
Fuentes.....	19
1 El sistema de Comunicaciones terrestres en Colombia en la segunda mitad del siglo XX.....	22
1.1 Industrialización, cambio energético y mercado interno.....	23
1.2 De los ferrocarriles a las carreteras.....	26
1.2.1 El sistema ferroviario de Colombia.....	27
1.2.2 La unificación del sistema ferroviario.....	30
1.2.3 Ferrocarriles vs Carreteras.....	33
1.3 Las carreteras en Colombia.....	35
1.3.1 Los planes viales, la misión del BM y otros estudios de Transporte.....	35
1.3.2 La Carretera Panamericana en suelo colombiano.....	40
1.3.2.1 La vía al mar y la autopista Medellín-Bogotá: ¿Una ruta alternativa de la Carretera Panamericana?.....	43
1.4 La carretera Medellín-Bogotá.....	48
1.4.1 La planificación.....	53
1.4.2 La financiación y la ejecución.....	58
Conclusiones.....	65
2 Comunicación terrestre y espacio regional.....	68
2.1 Sistema de comunicaciones y la economía departamental.....	68
2.1.1 La importancia del río Magdalena para Antioquia.....	70
2.1.2 Los últimos años del Ferrocarril de Antioquia.....	71
2.2.1.1 La autopista y la desconcentración industrial de Medellín.....	73
2.2.1.2 Los cambios en la agricultura tradicional.....	76
2.2.2 La zona del Magdalena Medio y la Autopista Medellín-Bogotá.....	82
2.2.2.1 Un pasado violento.....	83
2.2.2.2 La riqueza de la región.....	90
2.2.2.3 Reorganización político-administrativa en el tramo Santuario-río Magdalena.....	94
Conclusiones.....	95
3 Reorganización espacial en el Oriente antioqueño.....	98
3.1 La carretera y el sistema urbano-regional.....	98
3.1.1 La saturación del Valle de Aburrá.....	99
3.1.2 Los planes de desarrollo del Área Metropolitana y el Oriente Cercano.....	100
3.1.2.1 El potencial de la cuenca del río Nare.....	104
3.2 Los pueblos del Oriente y la carretera hacia Bogotá.....	106
3.2.1 El reto para Guarne, Marinilla y El Santuario.....	106

3.2.1.1	Guarne.....	108
3.2.1.2	Marinilla.....	110
3.2.1.3	El Santuario.....	111
3.2.2	Sonsón y la antigua vía hacia Bogotá.....	112
3.3	La movilidad.....	116
3.3.1	Estudiantes, comerciantes y turistas.....	117
3.3.2	El transporte entre Medellín y el Oriente Cercano.....	119
	Conclusiones Generales.....	122
	Fuentes y Bibliografía.....	127

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Mapa 1:	La infraestructura de transporte en Colombia 1950.....	25
Mapa 2:	Ferrocarriles existentes en Colombia 1925.....	28
Mapa 3:	Construcción del Ferrocarril del Atlántico 1951.....	32
Mapa4:	Sistema Panamericano de catteras según el Comité Pro defensa de Antioquia 1963.....	46
Mapa 5:	Ruta sugerida por Lockwood, Kessler & Barlett para la construcción de la autopista Medellín-Bogotá 1957.....	55
Mapa 6:	Localización del proyecto y el sistema de comunicaciones existente en la región 1970.....	64
Mapa 7:	División Política del sur del Magdalena Medio Antioqueño 1970.....	84
Mapa 8:	Geografía física de Sonsón, San Francisco, Cocorná, San Luis y Puerto Triunfo.....	91
Mapa 9:	Área de influencia de Medellín 1972.....	103
Figura 1:	Conexión vial entre Antioquia y Bogotá con la frontera panameña.....	44
Figura 2:	Inicio de los trabajos de construcción del tramo Medellín-Santuario.....	50
Tabla 1:	Censos de población de Guarne, Marinilla, El Santuario, Rionegro y Sonsón 1951-1985.....	107
Tabla 2:	Movimiento de la propiedad raíz en Guarne, Marinilla, Rionegro, El Santuario y Sonsón entre 1970 y 1984.....	107
Tabla 3:	Tránsito promedio diario de vehículos entre Medellín y El Santuario entre 1968 y 1978.....	117
Tabla 4:	Parque automotor de las empresas transportadoras de pasajeros en Guarne, Marinilla, El Santuario y Rionegro 1982-1985.....	120

A Juan Manuel.

INTRODUCCIÓN.

Cuando era niño me gustaba que mi padre me contara historias de su juventud, de aquellos años en que él vivía junto a mis abuelos en su pequeña finca en el municipio de El Santuario, al oriente de Medellín. A sus 18 años mi padre era un joven campesino como cualquier otro; se levantaba antes de que saliera el sol para buscar leña y agua, luego desayunaba y acompañaba a mi abuelo a sembrar maíz, frijol y papa. En sus tardes libres, se sentaba en el alto que había cerca de su casa y observaba los cultivos que adornaban su vereda; cientos de pequeñas parcelas daban la impresión de estar observando una gran colcha de retazos.

Una tarde de 1970 mi padre observó algo nuevo en el paisaje. Decenas de hombres armados de picos y palas, excavadoras y *bulldozers* removían la tierra y trazaban un camino; esa fue la primera vez que mi padre vio esas máquinas y lo sorprendió la facilidad con que desgarraban la tierra y derrumbaban los cultivos de maíz y frijol que los campesinos habían cultivado con tanto esfuerzo. Cada vez que podía mi padre volvía al mismo alto desde donde se dominaba la vereda y veía cómo, día tras día, los trabajos progresaban. A medida que las obras avanzaban, observaba cómo cambiaba el entorno en su vereda pues de un momento a otro el silencio del campo fue interrumpido por el rugir de motores que corrían rápidamente por la nueva vía asfaltada. El camino que abrieron las máquinas era la carretera Medellín-Bogotá, uno de los más importantes proyectos viales construidos durante los años del Frente Nacional, “la ruta más corta y la más técnica económicamente explotable, que de cordillera a cordillera y a través del río Magdalena, uniría la capital de la República con la capital de la Montaña.”¹

La presente monografía abordará la construcción de la carretera Medellín-Bogotá en el tramo correspondiente al Departamento de Antioquia, llevada a cabo entre 1966 y 1983, una vía pavimentada de 172 kilómetros que comunica a Medellín con Puerto Triunfo a orillas del río Magdalena. El tramo correspondiente a Antioquia discurre a través de las montañas de la región oriental del Departamento, pasando por dos regiones diferenciadas entre sí desde el punto de vista natural, cultural y económico: el Oriente Antioqueño y el Magdalena Medio Antioqueño. Los trabajos de construcción fueron efectuados en dos tramos y dos periodos de tiempo distintos; el primero de ellos fue el tramo Medellín-Santuario con 58 kilómetros de

¹ Luis Eduardo Muñoz Álvarez, "El Pueblo Antioqueño es el mejor hecho por Dios a su imagen y semejanza: Valencia", *El Colombiano* (Medellín) 3 de marzo de 1966: 19.

largo, construido en el periodo 1966-1972 y que discurre a través de terrenos correspondiente a los municipios de Guarne, Rionegro, Marinilla y El Santuario. El segundo tramo comprende los 114 kilómetros que separan a El Santuario de Puerto Triunfo, a orillas del río Magdalena, y que fueron construidos entre los años de 1970-1983 en jurisdicción de los municipios de Cocorná, San Luis y el extremo oriental de Sonsón.

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.

El desarrollo industrial en América Latina se consolidó después de la Segunda Guerra Mundial, desencadenando un proceso de urbanización sin precedentes en las ciudades más importantes del subcontinente. La demanda de bienes manufacturados por parte de la creciente población urbana dio como resultado un aumento del mercado interno de los países de la región y una marcada preocupación de las administraciones públicas por mejorar las condiciones de las comunicaciones terrestres, creando redes nacionales de transporte que disminuyeran los costos y el tiempo empleado para el desplazamiento de pasajeros y carga a través de la geografía.

Al igual que los demás países de Latinoamérica, en la segunda mitad del siglo XX Colombia experimentó un proceso de modernización de las estructuras económicas recomendada por misiones económicas internacionales, con el fin de poner a tono la economía nacional de cara a la inserción dentro de las lógicas del mercado mundial capitalista. La mejora de la infraestructura de transportes fue uno de los aspectos que más esfuerzos y recursos requirió, pues como señalan diversos autores, hasta mitad del siglo XX la calidad en las comunicaciones terrestres del país no distaba mucho de los tiempos de la colonia. El objeto de estas reformas a la red de comunicaciones del país fue disminuir el tiempo y los costos empleados para el traslado desde el interior montañoso del país hasta los puertos ubicados en el Pacífico y el mar Caribe, invirtiendo los recursos necesarios para dotar a Colombia de una red de carreteras y ferrocarriles que vencieran las dificultades que impone la geografía nacional. Los esfuerzos se concentraron en realizar las obras más urgentes para la conexión terrestre del país aprovechando los corredores que ofrecía la naturaleza a través de los valles, principalmente de los ríos Magdalena y Cauca.

El deterioro de las formas organización social y de producción en las zonas rurales, así como la violencia vivida entre las décadas de 1940 y 1950, movilizaron hacia las ciudades colombianas cientos de miles de campesinos en busca de trabajo, educación y mejores

condiciones de vida, derivando en un proceso de concentración demográfica en las principales urbes. Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla, las tres primeras ubicadas al interior del país, crecieron a un ritmo superior a las demás ciudades colombianas y se establecieron como los centros poblados más importantes de Colombia. Con el rápido crecimiento de las ciudades se hizo cada vez más necesaria la implementación de medidas tendientes a mejorar el transporte entre estas y las zonas rurales, encargadas de satisfacer las demandas alimentarias de los grandes centros poblados.

Hasta principios de la década de 1950 las comunicaciones terrestres entre Bogotá y Medellín, las dos ciudades más grandes e industrializadas de Colombia, eran precarias: para viajar en automóvil desde la capital de la República hasta la capital de la Montaña era preciso pasar por Manizales, en un viaje que demoraba alrededor de 20 horas. Sin embargo en 1950 se dio apertura a una nueva carretera que salía desde Medellín, pasaba por el municipio de Sonsón y llegaba hasta La Dorada, municipio ribereño del Departamento de Caldas. Esta carretera buscaba disminuir el tiempo empleado para trasladarse entre ambas capitales y de hecho redujo considerablemente la distancia entre Medellín y el río Magdalena, pero las especificaciones con que fue construida no facilitaron la comunicación entre Medellín y el centro del país, razón por la cual la mayoría de los viajes entre ambas capitales continuaron realizándose a través de Manizales, vía que estaba casi totalmente pavimentada.

A tan sólo ocho años de haberse inaugurado la carretera Medellín-Sonsón-La Dorada, el Congreso de Colombia emitió la ley 61 de 1958 por la cual el Estado colombiano se obligaba a construir una nueva carretera entre Medellín y el puerto de la Dorada, esta vez siguiendo la ruta más directa posible a través de las montañas del Oriente de Antioquia. Teniendo en cuenta lo anterior cabe preguntarse, ¿por qué en vez de mejorarse las condiciones de la recién construida carretera Medellín-Sonsón-La Dorada, el Gobierno Nacional optó por realizar una nueva vía con una nueva ruta?

El trazado de la vía fue presentado a la opinión pública nacional en 1959, un año después de haberse aprobado la ley que autorizaba la construcción de la nueva carretera. La zona elegida para llevar a cabo el proyecto vial cobija los territorios ubicados en la zona que hoy se conoce como Oriente Antioqueño², al norte de la carretera Medellín-Sonsón-La Dorada.

² La nueva carretera entre Medellín y el río Magdalena pasaría por los municipios de Medellín, Copacabana, Guarne, Rionegro, Marinilla, El Santuario, Cocorná (incluyendo la fracción de San Francisco), el extremo oriental de Sonsón y San Luis (Puerto Triunfo hizo parte de este último municipio hasta 1978).

¿Por qué fue trazada la carretera por esta zona del Departamento de Antioquia? ¿Qué fenómenos se desarrollaron paralelamente a la construcción de dicha autopista?

MARCO CONCEPTUAL

El desarrollo como concepto ha sido abordado por varios autores y varias disciplinas que le han dado al término un significado polisémico. Entre los diferentes enfoques del término desarrollo (o desarrollismo) pueden definirse tres grandes grupos; el primero concibe al desarrollo como crecimiento económico; el segundo plantea que el desarrollo es un proceso en el que son reconocibles fases; y el tercero entiende el desarrollo como un cambio de estructuras. En esta monografía utilizará la tercera acepción del término (el desarrollo como cambio de estructuras); dentro de esta se encuentra la mayor parte de la producción de los autores latinoamericanos, quienes entienden que el desarrollo parte de un modelo ideado por los países del “centro” para que los de la periferia dejen atrás sus problemas y alcancen el desarrollo.

El antropólogo colombiano Arturo Escobar, en su libro “La invención del Tercer Mundo” entiende el desarrollo como la “infantilización del Tercer Mundo que ha sido parte integral de una teoría secular de salvación”³. Esta infantilización ha permitido a los países poderosos modelar planes de desarrollo para los países pobres en campos tan diversos como la salud, la educación, la inversión social y la construcción de infraestructura de comunicaciones (aeropuertos, puertos fluviales y marítimos, y carreteras). Para Escobar, entidades multilaterales como el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional (FMI), creados después de la Segunda Guerra Mundial, fueron catapultas para difundir el evangelio del desarrollismo, fomentando programas de ayuda económica para los países pobres del mundo y asesorando a los gobiernos tercermundistas en la implementación de planes de desarrollo nacionales que permitieran alcanzar el desarrollo, y que de paso garantizaran la adquisición de empréstitos por parte de estas naciones.

Escobar apunta en su investigación que Colombia fue uno de los primeros laboratorios donde se ensayaron las herramientas del desarrollo que posteriormente serían aplicadas en los demás países del Tercer Mundo. Entre el 11 de julio y el 5 de noviembre de 1949 el economista canadiense Lauchlin Currié visitó el país con el fin de proponer un programa

³ Arturo Escobar, *La invención del Tercer Mundo* (Madrid: Norma, 1998) 61.

general de desarrollo: “La misión contaba con catorce asesores internacionales en los siguientes campos: comercio exterior, transporte, industria, hidrocarburos y energía, vías carretables y fluviales, servicios comunitarios, agricultura, salud y bienestar, banca y finanzas, economía, cuentas nacionales, vías férreas y refinerías petroleras.”⁴ Finalmente, Escobar apunta que la misión de Currié aumentó la preocupación del gobierno colombiano por la planeación, razón por la cual el estado creó organismos encargados de regular este factor en diferentes escenarios.

En esta monografía se entenderá entonces por desarrollo el conjunto de prácticas y estrategias diseñadas a partir de la posguerra, impulsadas y dirigidas por los países desarrollados y las entidades financieras internacionales, con el fin de conjurar los problemas de subdesarrollo subyacentes en las estructuras de los países llamados del “Tercer Mundo”. El papel organizador del estado sería fundamental para crear las condiciones que dieran lugar al desarrollo del país, a través de la inversión en las necesidades más urgentes, como, por ejemplo, el mejoramiento de las condiciones del transporte. En esa medida con la construcción de la carretera Medellín-Bogotá se esperaba contribuir al desarrollo de la economía nacional y a la integración regional.

Según el diccionario político de Norberto Bobbio, integración significa la superación de las rupturas y la vinculación orgánica entre los miembros de una organización. Para Bobbio la integración puede concebirse como un proceso gradual, en el que el primer paso es construir una integración política, que a su vez propiciará la integración jurídica y económica.⁵ El diccionario de términos económicos de uso habitual de César Sepúlveda plantea la noción de integración física como “una subdivisión de la integración económica. Esta integración física hace referencia al proceso encaminado a solucionar los problemas energéticos, de transporte y comunicación, relativos a facilitar el tráfico fronterizo entre los países involucrados.”⁶ En definitiva entenderé la integración como el proceso por el cual la una región se articula (por medio de la construcción de infraestructura y de políticas estatales de mejoramiento de la productividad) a la economía de un centro urbano de importancia,

⁴ Escobar, 52.

⁵ Norberto Bobbio, Nicola Matteucci y Gianfranco Pasquino, *Diccionario político* (México: Siglo XXI, 2005) 815.

⁶ César Sepúlveda, *Diccionario de términos económicos de uso habitual* (Santiago: Editorial Universitaria, 1988) 56.

creando un efecto complementario. La carretera Medellín-Bogotá logró integrar a Medellín y su área metropolitana con la región conocida como Oriente antioqueño, pues con la apertura de esta importante vía se desencadenaron

El territorio es un concepto abstracto, una construcción social que asume al medio geográfico como algo propio y lo suma a los factores que dan identidad a un grupo humano específico y este ha sido utilizado por investigadores de distintas ramas de las ciencias sociales. Resalta el hecho que, para la realización de este marco conceptual se haya revisado varios diccionarios políticos, hallando que en ninguno de ellos figura el concepto territorio. La noción de territorio ha sido abordada por múltiples autores, no sin cierta falta de justificación, acto del que se deriva un sobre entendimiento de lo que se afirma con ella en cada caso estudiado. Para este marco conceptual utilizaré la noción de territorio expuesta por Aldo Mascareño y Christian Büscher, ambos sociólogos, el primero chileno y el segundo alemán. Para Mascareño y Büscher el “territorio es primero que todo una distinción social-temporal y sólo después es objetual.”⁷ Con distinción objetual los autores se refieren a directrices como interno/externo, aquí/allá, cercano/lejano.⁸ El concepto de territorio es pieza fundamental para el entendimiento de la transgresión que ocurre con la intervención tanto física como imaginaria del espacio con la conexión por tierra entre Medellín, el Valle de San Nicolás y el Valle del Magdalena, ya que la carretera Medellín-Bogotá disminuyó el tiempo necesario para desplazarse desde Medellín hacia alguna de esta dos regiones del departamento, incluyéndolas dentro del área de influencia de la capital departamental. En esta medida la carretera Medellín-Bogotá cambió la noción del territorio del Oriente de Antioquia, haciéndolo parte del centro del Departamento.

BALANCE HISTORIOGRÁFICO

Un punto importante para el desarrollo de esta investigación ha sido la recolección de material bibliográfico que permita un acercamiento a la forma en que otros investigadores han abordado estudios similares al que se ocupa en estas líneas. Por tal motivo se ha realizado una búsqueda minuciosa en las bibliotecas, centros de documentación y bases bibliográficas disponibles en la actualidad. Se prestó especial énfasis a la búsqueda de estudios de infraestructura de transporte, de carreteras a nivel mundial y a los estudios regionales

⁷ Aldo Mascareño y Christian Büscher, “Sociología del Territorio”, *Revista Líder* 18.13 (2011): 22.

⁸ Mascareño y Büscher, 26.

relacionados con el Oriente de Antioquia y que tengan como eje temporal el mismo periodo que estudia esta monografía (1966-1983). La revisión bibliográfica ha sido importante para observar en qué estado se encuentra la investigación de las carreteras y los sistemas de transporte en el país y en qué forma puede aportar este estudio a la discusión sobre el tema.

Este balance historiográfico se ha dividido en dos segmentos. El primero dedicado a los estudios de carreteras y a la infraestructura de transportes en Colombia y el segundo corresponde a los estudios regionales sobre el oriente del Departamento de Antioquia, región geográfica que atañe a esta investigación.

Estudios de carreteras y sistemas viales

El estudio de las carreteras y los sistemas viales ha sido analizado por diferentes disciplinas con diferentes enfoques. Después de una lectura rigurosa y a conciencia se encontró que gran parte de los estudios sobre vías se han centrado en analizar las consecuencias ambientales, económicas, políticas y sociales tras la construcción de infraestructura de transporte. Para la realización de este estado del arte se han tenido en cuenta los trabajos más significativos y sugerentes que se hallaron después de una dilatada búsqueda en bases de datos, bibliotecas y centros de documentación.

En 2006 el Ingeniero y Economista colombiano Álvaro Pachón Muñoz y la economista María Teresa Ramírez publicaron el libro *La infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX*, investigación realizada gracias al apoyo del Banco de la República. Este libro es un importante aporte a la historia del desarrollo del transporte en Colombia, ya que estima el efecto de la evolución en el sistema férreo, vial, fluvial, aéreo y marítimo sobre el desarrollo económico del país. El análisis hecho por Ramírez y Pachón es claro y contundente y apoyan sus tesis en información estadística y cartográfica que permite al lector una mejor comprensión. La segunda parte del libro, realizada por Álvaro Pachón, estudia el desarrollo de la infraestructura de transporte en Colombia a partir de la segunda mitad del siglo XX, haciendo énfasis en la importancia que tuvo para el desarrollo económico del país la inversión en el mejoramiento de vías, aeropuertos, puertos fluviales y marítimos. Según Pachón la idea de mejorar la infraestructura de transporte en Colombia estaba de acuerdo con las necesidades del mercado mundial que exigía la utilización de medios de transportes más veloces y económicos que comunicaran a los países que deseaban competir a escala global. Quizás el aporte más importante de esta publicación tiene que ver con el estudio de las razones por las

que el Ferrocarril fue reemplazado por las carreteras y los automóviles, pues, según Pachón, después de la segunda mitad del siglo XX las inversiones tendientes a mejorar la red ferroviaria fueron insuficientes y algunas vías después de ser inauguradas entraron a competir con los trenes en el traslado de carga. Para Pachón después de la década de 1970 los ferrocarriles comenzaron a especializarse en el traslado de carga de altos volúmenes y de bajo costo (por ejemplo carbón y caña de azúcar) mientras que los vehículos de carga comenzaron a transportar altos volúmenes de carga que antes eran transportados por tren; si bien el transporte por ferrocarril resultaba más económico que el transporte por carretera, la confiabilidad de este último medio de transporte era mucho mayor.⁹

En 1986 el doctor en Ciencias Sociales Emilio Latorre presentó una investigación titulada “Transporte en Colombia y Crecimiento Regional”. La intención de esta pesquisa es demostrar la relación existente entre el crecimiento en términos relativos de algunas regiones de Colombia y la construcción de estructuras fijas (infraestructura) que permita la movilización de pasajeros y carga. La indagación hecha por Latorre encontró una relación entre el crecimiento de la población colombiana en el occidente del país y la construcción de carreteras y ferrocarriles en esta misma porción de territorio.¹⁰ Para Latorre la consolidación de la economía cafetera sumada a la realización de obras de infraestructura en el occidente del país influyeron en el crecimiento demográfico en los departamentos de Antioquia, Caldas y Valle, tanto así que según el censo de 1951 de un total de 11’548.172 habitantes que tenía Colombia, cerca de 3’745.304 vivían en estos tres departamentos, o sea un poco más del 30% de la población total del país.¹¹

En 2005 el Ministerio de Transporte celebró sus cien años de creación y con el propósito de celebrar este acontecimiento encargó al Ingeniero José Alvear Sanín para que realizara un libro con la Historia del Ministerio y del desarrollo del transporte en Colombia. En 2007 fue presentada la investigación de Alvear bajo el título de *Desarrollo del transporte en Colombia: 1942-2007*, una voluminosa obra que estudia el transporte en Colombia desde la época del descubrimiento de América hasta los primeros años del siglo XXI. Según Alvear

⁹ Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX* (Bogotá: Banco de la República-Fondo de Cultura Económica, 2006) 227.

¹⁰ Emilio Latorre Estrada, *Transporte y Crecimiento Regional en Colombia* (Bogotá: Verbe, 1986) 55.

¹¹ Álvaro López Toro, *Análisis demográfico de los censos colombianos 1951 y 1964* (Bogotá: Ediciones Universidad de los Andes, 1968) 33.

su intención con esta obra es “demoler mitos y leyendas” que se han tejido alrededor del transporte en el país.¹² Para la realización de esta monografía se leyó con especial atención la tercera parte del libro titulada “Avanzando en la modernidad (1950-1992)” por ser este el periodo en el que se enmarca el presente estudio. En esta sección Alvear se enfoca en los cambios ocurridos en materia de transporte a partir de la segunda mitad del siglo XX; para este investigador la llegada a Colombia de la Misión Currie marca un antes y un después en la forma en que se realizaban las obras de construcción de infraestructura, pues a partir de entonces comenzó la era de la racionalidad en las inversiones, es decir, que antes de iniciar un proyecto era necesaria una fase previa de planificación.¹³

En 2014 la Gobernación de Antioquia publicó un estudio encargado al Grupo de Investigación en Historia Empresarial de la Universidad EAFIT titulado *De caminos a autopistas: Historia de la infraestructura vial en Antioquia*, un importante aporte a la historiografía del transporte en Antioquia. Esta obra aborda el desarrollo vial del departamento desde los tiempos de la colonia hasta la primera década del siglo XXI, enfocando su análisis en el proceso de expansión de la red de caminos y carreteras. Por ser una obra que abarca un extenso periodo de tiempo solo presté atención a dos capítulos, “la integración de la ciudad y la región entre 1930 y 1956” y “Del país cafetero al país de ciudades. Crecimiento urbano, región y nación: 1957-1979”. El primer capítulo hace referencia al crecimiento de la red de carreteras en el departamento hasta mediados del siglo XX. El avance en la construcción de carreteras fue impulsado por el Gobierno Nacional y departamental y constituyó un gran impulso a las comunicaciones entre los pueblos y la capital antioqueña. En este capítulo se destaca la construcción de la vía al mar como el principal proyecto en ejecución y que pondría a Medellín y al interior de Antioquia en contacto con el resto del mundo.¹⁴ El segundo capítulo hace referencia a la integración de Antioquia con el resto del país gracias a la puesta en funcionamiento de algunas carreteras de nacionales construidas durante el periodo 1957-1979. Sobresalen la construcción de la Troncal de Occidente entre Medellín y Taraza, y la carretera Medellín-Bogotá; ambas vías

¹² José Alvear Sanín, *Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia (1942-2007)* (Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia, 2008) 13.

¹³ José Alvear Sanín, 457.

¹⁴ Sandra Patricia Ramírez, “La integración de la ciudad y las regiones entre 1930 y 1956”, *De caminos y Autopistas* (Medellín: EAFIT-Gobernación de Antioquia, 2014) 156.

dieron la posibilidad a Antioquia de mejorar las comunicaciones con el interior del país y con la costa norte.¹⁵

Uno de los pioneros en la investigación de las comunicaciones y el transporte en Antioquia es Fabio Botero Gómez, un ingeniero civil, ex-profesor de la Facultad de Minas de la Universidad Nacional, quien se ha preocupado por realizar estudios históricos sobre los caminos, la comunicación y el transporte, destacando su importancia para el desarrollo de la región. En uno de sus escritos explica las razones por las que Antioquia tuvo un crecimiento económico moderado durante las primeras décadas del siglo XIX.¹⁶ Para Botero la pobrísima red de caminos fue la principal causa del atraso durante aquel siglo; asimismo el autor resalta la importancia de los ríos durante la época por ser salida natural de la provincia hacia las demás regiones del país.

Otro texto reconoce la herencia que la vieja Medellín, pequeña y pueblerina, le dejó a la moderna ciudad. Para Botero el desarrollo vial de la urbe es fiel reflejo del progreso experimentado a lo largo del pasado siglo XX. La red de tranvías eléctricos, la carretera de Caldas a Barbosa, y la rectificación del río, son algunos de los hitos que marcaron la vida de la urbe durante los años correspondientes al siglo XX. Botero hace referencia a los proyectos que se desarrollaron alrededor del Valle de Aburrá, pero sin explicarlos. Se puede leer una vaga referencia a la autopista Medellín-Bogotá al hablar de la importancia de la Terminal del Norte pero sin entrar en detalles.¹⁷

En otro trabajo, Botero hace un recuento sobre los principales hitos que llevaron a la ciudad de Medellín a desarrollar una red de transporte acorde a las necesidades de la urbe.¹⁸ Allí señala la importancia que vino a ocupar la terminal de transportes de Medellín como centro neurálgico del transporte regional. Apunta en su libro que la terminal del norte vino a ocupar el espacio dejado por la vieja e improvisada terminal de Guayaquil, donde llegaban las flotas de buses provenientes de los diferentes pueblos de Antioquia. Según el punto de vista del autor, la construcción de la terminal se hizo necesaria tanto por el aumento en el

¹⁵ Flor Ángela Marulanda, “Del país cafetero al país de ciudades, Crecimiento urbano, región y nación, 1957-1979”, *De caminos y Autopistas* (Medellín: EAFIT-Gobernación de Antioquia, 2014) 179.

¹⁶ Fabio Botero Gómez “Vías de Comunicación y Transporte en Antioquia”, *Historia de Antioquia* Medellín: Suramericana, 1988) 133.

¹⁷ Fabio Botero Gómez, “Desarrollo vial del siglo XX, lo que cuentan las calles de Medellín”.

¹⁸ Fabio Botero Gómez, *Historia del transporte público de Medellín* (Medellín: Secretaría de Educación y Cultura, 1998) 50

flujo vehicular proveniente de otras regiones, como por el aumento de la población de la ciudad durante la década de los setenta. Otro de los aspectos que propiciaron la construcción de esta autopista y al que Botero no hace referencia, es el mejoramiento de las vías de comunicación entre Medellín y los otros municipios de Antioquia.

Jorge Blanco plantea una mirada histórica a los vínculos entre transporte y territorio, relaciones que han marcado la ruta de las decisiones políticas afines con la planificación del transporte y de las políticas territoriales. El territorio es, en palabras del autor, una construcción social e histórica, que articula procesos de materialidad, y representaciones.¹⁹ Blanco expone que a la visión mecanicista que plantea que el transporte genera, de una manera previsible, lineal y automática efectos sobre el territorio, se le opone una visión en la que cobra relieve la historia territorial, las estrategias de los actores y sus proyectos, las iniciativas integradas, las regulaciones y la coordinación.²⁰ Blanco llama “efectos estructurantes” a aquellos fenómenos que designan el conjunto de las consecuencias desencadenadas por una infraestructura o un servicio de transporte sobre el espacio geográfico, en materia de localización de la población, las actividades y del desarrollo local y regional²¹; pero sin dejar de lado a los actores sociales (estado, comunidad afectada por el proyecto) que también intervienen en el proceso de reestructuración del territorio, a partir de la construcción del espacio. A juicio de Blanco, los estudios anteriores han fallado pues consideran la importancia de la historia territorial, pero teniendo en cuenta al territorio como algo pasivo e inmóvil ante aquellos procesos. Finalmente Jorge Blanco sugiere enfoques para investigaciones futuras, de las que se resalta la primera, por ser la que se ajusta a la intención de la presente investigación que es la reconstrucción de estudios de casos particulares en diferentes contextos territoriales y en diferentes momentos históricos.

“Los estudios de caso en diferentes contextos históricos y geográficos pueden ser una instancia de apropiación de las perspectivas esbozadas y constituirse en laboratorios para la aplicación de esquemas metodológicos para el análisis. Interesa particularmente la realización de evaluaciones *ex post* considerando la vinculación de las redes y los servicios de transporte con la historia territorial previa, las estrategias de los actores involucrados y la articulación o no con un conjunto más amplio de políticas públicas.”²²

¹⁹ Jorge Blanco, “Notas sobre la relación transporte–territorio: Implicancias para la planificación y una propuesta de agenda”, *Revista Transporte y Territorio* 3 (2010): 178.

²⁰ Jorge Blanco, 179.

²¹ Jorge Blanco, 178.

²² Jorge Blanco, 185.

Las investigaciones realizadas en materia de comunicaciones y transportes de Colombia muestran una marcada preocupación por esbozar un panorama general de este campo. El estudio de casos permite dilucidar la forma en que las regiones interactúan con los sistemas de comunicación y se adaptan a las nuevas condiciones impuestas por estos. El presente estudio pretende llenar este vacío historiográfico analizando la forma en que la región del Oriente de Antioquia recibió uno de los proyectos viales más importantes de las décadas de 1960 y 1970 en Colombia: La autopista Medellín-Bogotá.

Estudios Regionales.

A principios de la década del noventa Cornare, en compañía del INER, bajo la dirección del profesor Hernán Henao Delgado, produjeron una serie de estudios monográficos sobre las poblaciones del Oriente Antioqueño. La investigación tuvo como fin caracterizar cada uno de los municipios de la región centrándose en aspectos tales como economía, cultura, vida política, comunicación y transportes. En este último aparte se hace referencia a la importancia de la Autopista Medellín-Bogotá en el desarrollo de municipios como Rionegro, Guarne, Marinilla y El Santuario; pero sin hacer un análisis exhaustivo. Estos estudios son importantes porque logran que el investigador se haga una idea general de la región y del desarrollo vivido en la misma, a lo largo del siglo XX.

En el año de 1996 la profesora Alicia Esther Giraldo publicó, con el apoyo de Cornare, un estudio denominado “El Río Negro-Nare en la Historia del progreso y desarrollo de Antioquia”, una obra que pretendió cubrir 500 años de Historia de la región del Oriente antioqueño. El estudio realizado por Alicia Giraldo centra su análisis en los principales aportes de la región oriental al proceso de desarrollo de Antioquia. La autora hace una referencia a la autopista Medellín-Bogotá y su importancia para el desarrollo económico tanto de Antioquia como del Oriente, aunque más que un análisis, Giraldo hace una descripción de los principales atractivos turísticos que se pueden encontrar a lo largo del trayecto entre Medellín y Bogotá.

Mary Roldán sostiene que la violencia en Antioquia fue el resultado del desacuerdo generalizado entre el gobierno departamental y el gobierno nacional en la elección de cargos públicos como alcaldes, policías e inspectores. Según Roldán, Antioquia ocupó el tercer lugar en número de muertes durante la primera época de la violencia, ya que gran parte de los homicidios ocurrieron en las regiones periféricas del departamento, especialmente en el Bajo

Cauca, Urabá y Magdalena Medio. La autora es clara al señalar que la violencia en Antioquia no obedeció exclusivamente a motivos políticos, sumada a la violencia política también se ejerció violencia racial y religiosa contra colonos de las regiones periféricas del departamento. Municipios como San Luis y Cocorná ubicados entre el Oriente Antioqueño y el Magdalena Medio son objeto de análisis por su parte, quien encuentra que estos municipios y sus corregimientos fueron blanco constante del ataque indiscriminado por parte de guerrillas liberales y conservadoras que tomaban retaliaciones contra los civiles de la facción política contraria. Resalta el hecho que bandoleros de ambos partidos nunca se enfrascaran en combates entre sí, es más, pareciera que siempre se huyeran mutuamente.

Otros trabajos de igual importancia son los realizados por Ghislaine Ibiza de Restrepo, una investigadora adscrita a la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Antioquia, quien durante la década de los setentas publicó una serie de investigaciones sobre el proceso de industrialización en el Oriente de Antioquia, específicamente en la zona conocida como el Valle de San Nicolás. En sus estudios Restrepo centra su análisis sobre el concepto de “descentralización industrial” llegando a la conclusión de que el fenómeno experimentado en la meseta del Valle de San Nicolás obedece más a una desconcentración industrial que a una descentralización industrial. La diferencia entre estos dos conceptos radica en que la descentralización industrial implica la movilización integral de toda la empresa, incluida su sede administrativa y de negocios, mientras que la desconcentración industrial hace referencia a la movilización exclusiva de las instalaciones fabriles, aprovechando las ventajas comparativas que ofrece la región. En su trabajo, Ghislaine le otorga un papel determinante a la infraestructura vial en el desarrollo industrial de la región. Vale la pena recordar que durante la fecha de publicación de estos trabajos (1970-72) la infraestructura de transporte en la zona del Valle de San Nicolás era incipiente; es por esta razón por la que Ghislaine determina que el proceso industrializador del Oriente es pobre.

Patricia Schnitter es una arquitecta de la Universidad Pontificia Bolivariana quien en 2004 publicó un sugerente artículo que interpreta el proceso de industrialización en el Oriente cercano como secuela del crecimiento del Valle de Aburrá en los últimos cuarenta años, que ha llevado a un proceso de conurbación, principalmente en los municipios más cercanos

como Guarne, Rionegro y La Ceja.²³ Si bien no se refiere específicamente a la autopista Medellín-Bogotá, la autora le confiere un carácter coyuntural al hecho de que el oriente cuenta con una eficiente red de caminos, carreteras y autopistas; que sumados a la oferta laboral han atraído migrantes de todo el departamento y de todo el país. El trabajo de Schnitter Castellanos es profuso en fotografías aéreas que nutren su investigación y que evidencian el crecimiento conurbado de la región en los últimos años.

Evelio García Restrepo, en su trabajo de investigación de pregrado en Antropología, realiza una descripción de la forma cómo la interacción entre campo y ciudad ha afectado las prácticas culturales y laborales de los campesinos, reflejándose en las nuevas generaciones de labriegos un sentimiento de aversión hacia las prácticas tradicionales.²⁴ Dentro de los muchos factores que inciden en la descomposición de la forma de vida campesina se cuenta a la autopista Medellín-Bogotá, debido a que después de su construcción y puesta en funcionamiento ha acortado distancias entre la capital del departamento y El Santuario, propiciando la movilidad y el intercambio entre ambos municipios. El trabajo de García Restrepo también hace referencia al proceso de transformación de los usos del suelo, en las que muchas fincas productoras de hortalizas han pasado a convertirse en fincas de recreo para personas residentes en el Valle de Aburrá.

Los estudios regionales del Oriente Cercano dan cuenta de la importancia que tiene esta región para Antioquia, al convertirse en un centro industrial de alguna importancia en el ámbito departamental y nacional y por ser un centro turístico de gran atractivo para los visitantes; sin embargo, hace falta estudiar más a fondo las razones por las que el Oriente Cercano adoptó la industria y el turismo como parte esencial de su economía. En buena parte el desarrollo de la infraestructura de transporte y comunicaciones de esta región del Departamento tiene que ver con la transformación de la vocación económica de esta región, por lo que el presente estudio se erige como un aporte importantísimo para comprender el proceso de industrialización, tecnificación agraria y fomento turístico de la región.

FUENTES

Para la realización de esta monografía fue necesaria la búsqueda de información en los

²³ Patricia Schnitter, "Impacto del Valle de Aburrá en su entorno: aproximación a las transformaciones territoriales entre los valles de Aburrá y San Nicolás", *Universitas Científica*

²⁴ Evelio García Restrepo, "Economía campesina y descomposición del campesinado: El Santuario-Antioquia" tesis de grado de Antropología, 1988.

distintos archivos, bibliotecas y centros de documentación existentes en Bogotá y Medellín. La información recolectada para la redacción de esta investigación fue hallada en el Archivo General de la Nación (AGN), el Archivo Histórico de Antioquia (AHA), el Centro de Documentación del Instituto de Estudios Regionales (INER) y la Colección Antioquia de la Biblioteca Central de la Universidad de Antioquia.

El AGN, con sede en Bogotá, posee dentro de su acervo documental el fondo titulado “Ministerio de Obras Públicas y Transporte”, donde reposa documentación relacionada con la planeación y la ejecución de la carretera Medellín-Bogotá en el sector comprendido entre Guarne y Puerto Triunfo. Entre los documentos encontrados tras las visitas al AGN se destaca una copia del contrato suscrito por el gobierno colombiano y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para la realización de la carretera entre El Santuario y el río Magdalena, además de los informes de avance de obras presentados por Integral Ltda, firma interventora del proyecto, en los que se comunican los avances y los tropiezos que se presentaron durante la ejecución de la obra. Esta documentación permite rastrear los avances en la construcción de la vía y la importancia que esta tenía dentro del sistema de transportes terrestres de Colombia, reconstruido y modernizado durante estos años.

En el AHA se consultó el Fondo Documental titulado “despacho del Gobernador”, que contiene informes producidos por gran variedad de entidades entre los que se destacan la correspondencia de los Gobernadores con los Ministros de Obras Públicas. A través de esta documentación es posible percatarse de la importancia que desde la Gobernación de Antioquia se le daba a la construcción por parte del Gobierno Central de la carretera Medellín-Bogotá. Otra documentación hallada dentro de este fondo documental y que merece ser reseñada es la relativa a la construcción de un ramal de la Carretera Panamericana por territorio antioqueño, cuyo complemento sería la carretera entre Medellín y el río Magdalena. En el mismo fondo documental se encuentran los informes de orden público de los municipios y de los corregimientos de San Luis y Sonsón. A través de esta documentación es posible leer el contexto de las regiones más alejadas del oriente de Antioquia, principalmente el de la zona por la que más adelante sería construida la carretera Medellín-Bogotá.

El centro de documentación del INER contiene un importante acervo de estudios de las distintas regiones del departamento. Para la realización de esta monografía se hizo una

búsqueda exhaustiva de las investigaciones relativas a la región del Oriente de Antioquia, con el fin de revisar lo que se ha escrito acerca de esta importante porción del departamento. Los estudios encontrados en este importante centro de documentación sirvieron para complementar las fuentes encontradas en el AGN y el AHA. Entre la documentación hallada en el INER se encuentran los planes de desarrollo regional del Oriente antioqueño, en los que se señala la importancia que tendría la carretera Medellín-Bogotá para la articulación de la región metropolitana y el Oriente Antioqueño.

La Sala Antioquia de la Biblioteca de la Universidad de Antioquia fue otro importante centro de documentación al que acudí en busca de información que pudiera complementar la hallada en los archivos. En esta sala pude encontrar principalmente información de prensa de las décadas de 1970 y 1980 que hacía referencia al proyecto vial en cuestión, principalmente de periódicos de circulación regional.

Además de la información escrita hallada en los centros de documentación y en los archivos públicos también recurrí a la información suministradas por personas que vivieron de cerca el proceso de construcción de la carretera Medellín-Bogotá. A través de las entrevistas pude recopilar información de la carretera Medellín-Bogotá y de su construcción. Algunos de los testimonios recogidos sirvieron para entender la forma en que la carretera cambió la vida cotidiana de los habitantes de las poblaciones por las que la vía fue trazada, facilitando la comunicación de los pueblos con la capital departamental.

1 EL SISTEMA DE COMUNICACIONES TERRESTRES EN COLOMBIA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XX

A mediados del siglo XX uno de los principales problemas de Colombia lo representaba la falta de infraestructura de comunicaciones. La escasa inversión en obras públicas sumada a la excepcional barrera que representaban las tres cordilleras en las que se dividen los Andes al entrar a territorio nacional, hicieron de Colombia uno de los países con menor desarrollo de la infraestructura de transporte de Suramérica, incluso por debajo de países con un menor índice de desarrollo relativo y de similares características topográficas como es el caso de Ecuador o Bolivia.²⁵

En 1951 Colombia continuaba siendo un país esencialmente rural; sin embargo en los años posteriores las principales ciudades del país (Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla) comenzaron a recibir campesinos provenientes de las zonas rurales que buscaron en la ciudad refugio de la violencia partidista. El aumento de la población en las ciudades fue motivado por la migración campesinos, sumado al crecimiento del sector industrial hicieron que el mejoramiento de las vías de comunicación existentes hasta ese entonces fuera una prioridad para los gobiernos futuros.

El crecimiento de la economía nacional cada vez dependía más de la consolidación de una red de transporte que disminuyera el tiempo y los costos para trasladarse de un lugar a otro. La topografía del territorio colombiano hizo más costosa y más difícil la construcción de ferrocarriles y carreteras, razón por la cual el Estado buscó la ayuda financiera de organizaciones internacionales de fomento al Desarrollo, tales como el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (En adelante BM) y el Banco Interamericano de Desarrollo (En adelante BID), que además prestaron su asesoría técnica al Gobierno Nacional para llevar a cabo Planes de Desarrollo Vial entre la década de 1960 y 1970.

El presente capítulo analizará la política de desarrollo vial a partir de la segunda mitad del siglo XX, fundada en una la idea de desarrollo económico y al mismo tiempo en la integración del territorio nacional, promovida por los gobiernos del Frente Nacional. En

²⁵ Según el Banco Mundial, Colombia era uno de los países latinoamericanos con menores índices de desarrollo ferroviario. Con sus 3.241 kilómetros de ferrovías, el país era superado por Bolivia, con una extensión ferroviaria de 3.470 kilómetros, un país con las mismas de valles y montañas, al igual que Colombia. Ecuador, a pesar de poseer solo 1.152 kilómetros de vías férreas, poseía un Banco Mundial, *Informe sobre el desarrollo mundial: Infraestructura y Desarrollo* (Washington, Banco Mundial, 1994) 243.

segundo lugar se intentará explicar por qué las carreteras se convirtieron en el sistema de comunicación reinante en Colombia en detrimento de la red ferroviaria nacional, que había comenzado a construirse en la segunda mitad del siglo XIX. Por último se tomará el caso de la nueva carretera entre Medellín y La Dorada para ejemplificar la manera en que se llevó a cabo la Planificación, la financiación y la ejecución de la obra, procesos en los que el BID y el BM no se limitaron a su papel de prestamistas.

1.1 Industrialización, cambio energético y mercado interno

El censo de población realizado en 1951 registró una población que ascendía a unos once millones y medio de colombianos, de los cuales el 61,7% residía y trabajaba en la zona rural. Esta situación se veía reflejada en la participación del sector agrícola en la economía colombiana de mitad del siglo XX, que en el mismo año del censo evidenció que las actividades relacionadas con el campo representaban cerca de un tercio de la composición económica del país. Tres décadas después, el censo de 1985, la población prácticamente se duplicó, contándose unos treinta millones de habitantes, ubicados principalmente en los centros urbanos del país. Entre la década de 1950 y 1980 Colombia experimentó un proceso de transformación económica y social, fruto de la creciente urbanización experimentada en el país por aquellos años. El crecimiento industrial, sumado a la demanda de alimentos en las zonas urbanas y de bienes de consumo ejerció fuertes presiones sobre el sistema de transportes del país.²⁶

A diferencia de otros países de América Latina, algunas ciudades colombianas continuaron creciendo a ritmos similares a los de la capital de la República, lo que favoreció el asentamiento de enclaves industriales en distintas regiones del país. Medellín, Cali y Barranquilla comenzaron a crecer a un ritmo mayor que en las décadas anteriores, llegando a convertirse, junto a Bogotá, en las principales ciudades del país y concentrando en sus perímetros urbanos cerca del 30% de la población nacional en 1973.²⁷

La industria había recibido un fuerte impulso en el periodo entre guerras, producto de la necesidad de suplir las importaciones de algunos productos manufacturados. La industria

²⁶ Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX* (Bogotá: Banco de la República-Fondo de Cultura Económica, 2006) 235.

²⁷ José Antonio Ocampo y otros, “La industrialización y el intervencionismo Estatal”, *Historia Económica de Colombia*, (Bogotá: Planeta-Fedesarrollo, 2007) 291.

nacional había nacido como una necesidad, no obstante en las décadas siguientes, esta se convertiría en uno de los ramos más importantes de la economía colombiana. La actitud proteccionista de los Gobiernos del Frente Nacional llevó a que este sector de la economía adquiriera gran dinamismo durante las décadas de 1960 y 1970.²⁸

El crecimiento de las ciudades colombianas en la segunda mitad del siglo XX ha sido explicado como producto de la migración de campesinos que huyeron de la violencia política que se hacía sentir en el campo. Si bien la violencia fue un factor importante en el crecimiento demográfico de las ciudades colombianas en este periodo, este no fue el único factor. El aumento demográfico de las ciudades colombianas durante aquellos años también puede ser atribuido a la mejor calidad de vida, al mejor acceso a los servicios de salud y mejores posibilidades laborales. Lo cierto es que Bogotá, Cali, Medellín y Barranquilla se convirtieron en las principales ciudades del país entre 1951 y 1985.

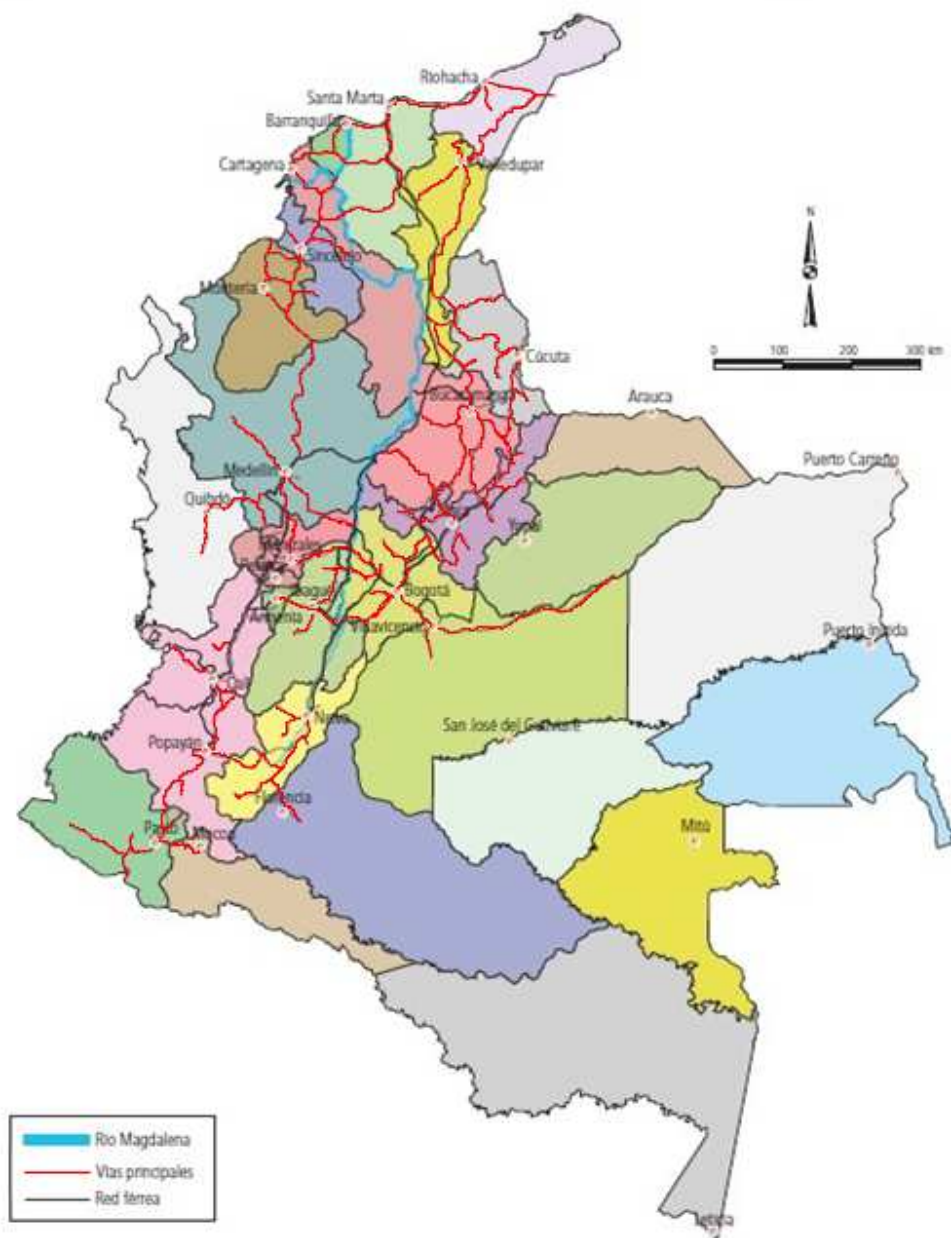
Después de la Segunda Guerra Mundial los países latinoamericanos comenzaron a integrarse de lleno en la economía mundial, basando sus economías en la exportación de materias primas y producción agropecuaria. El desarrollo de la industria petroquímica fue ampliamente difundido en los países del subcontinente. La masificación de medios de transporte que consumen derivados del petróleo (aviones, automóviles, barcos de motor) prometió acortar las distancias y vencer las dificultades que imponía el medio geográfico.²⁹

Hasta promediar el siglo XX, la gran mayoría de carreteras y vías férreas construidas en el país conducían casi que invariablemente hacia las márgenes del río Magdalena. En el mapa 1 se puede observar las principales carreteras y vías férreas realizadas hacia mediados del siglo XX. La modernización del sistema de comunicaciones del país fue convirtiéndose a lo largo delo siglo XX en una necesidad que debía ser atendida en el menor tiempo posible y sin escatimar esfuerzos en lograr que las regiones se unieran en el menor tiempo posible. La tarea no sería fácil teniendo en cuenta la exigente geografía colombiana, plétórica en obstáculos que dificultaron el proceso de renovación y extensión del sistema de comunicaciones terrestres.

²⁸ José Antonio Ocampo y otros, 295.

²⁹ Bernd Marquardt, “La revolución industrial en América Latina”, *La revolución industrial en Europa y América Latina: Interpretaciones ecohistóricas desde la perspectiva de la Teoría de los Sistemas de Energía y del Metabolismo Social*, (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2009) 211.

Mapa 1: La infraestructura de transporte en Colombia 1950



Fuente: Lauchlin Currie, *Bases para un programa de fomento para Colombia* (Bogotá: Banco de la República, 1951) 46. (CD-ROM)

El café fue el principal producto de exportación que ofreció Colombia a lo largo del siglo XX; como tal, la producción del grano en el país impulsó los más importantes proyectos de infraestructura de comunicaciones. Y es que la extensión de las plantaciones del grano en el

occidente colombiano dio lugar al aumento de la población en los departamentos de Caldas y Antioquia y al aumento del Producto Interno Bruto del país. En 1950 la red de ferrocarriles y carreteras se concentraba en la zona centro-oriental del país, en el eje cafetero y en el Valle del Cauca. La densidad de carreteras y vías férreas en estas regiones de Colombia obedeció al afán de transportar rápidamente los productos de exportación colombianos, principalmente el café, al puerto de Buenaventura en el Pacífico, conectado a la red nacional desde 1915 a través del Ferrocarril del Pacífico.³⁰

La distancia de los principales centros de producción del país respecto a los puertos marítimos en el Caribe y el Pacífico dificultó la actividad exportadora de productos colombianos. A finales de la década de 1960 el río Magdalena continuaba siendo el principal vínculo entre el interior de Colombia y los puertos del Caribe (Barranquilla, Cartagena y Santa Marta). El transporte de mercancías desde y hacia los puertos del Caribe implicaba en algunos casos el trasbordo de la mercancía desde ferrocarriles o camiones a los barcos, con los respectivos sobrecostos y demoras en el transporte. Por ejemplo, el transporte de café desde las montañas de Antioquia hacia el puerto de Barranquilla implicaba el uso de mulas hasta la estación más cercana del ferrocarril hasta llegar a Puerto Berrío y luego era necesario el traspaso de los sacos del grano a barcos que realizaban el resto del recorrido a través del río Magdalena hasta llegar al puerto de Barranquilla, proceso que llevaba no menos de una semana desde el momento en que se despachaba la mercancía desde su lugar de origen hasta su llegada a puerto.³¹

Con todo esto, a partir de la segunda mitad del siglo XX, los sucesivos gobiernos determinaron la necesidad de modernizar el sistema de comunicaciones terrestres del país, aplicando nuevos criterios en la construcción y en la financiación de estos proyectos de vital importancia para el crecimiento de la economía nacional y, dicho sea de paso, para promover la integración entre las regiones del país.

1.2 De los ferrocarriles a las carreteras

En el último cuarto del siglo XIX Colombia había comenzado a modernizar su sistema de comunicaciones terrestres que databa de la época de dominación española y que estaba constituido por caminos de herradura en pésimas condiciones, que en época de lluvias se

³⁰ Emilio Latorre Estrada, *Transporte y Crecimiento Regional en Colombia* (Bogotá: Verbe, 1986) 50.

³¹ José Antonio Ocampo y otros, 300.

tornaban intransitables. La necesidad de modernizar las comunicaciones terrestres de algunas regiones del país llevó a que se estudiaran las posibilidades para llevar a cabo proyectos de ingeniería que facilitaran las comunicaciones de algunas regiones de Colombia. El ferrocarril se presentaba entonces como la respuesta a las necesidades de comunicación de un país fragmentado por las dificultades impuestas por la geografía y por decenas de guerras civiles luchadas a lo largo de aquel siglo.

Si el siglo XIX fue la época del ferrocarril, el XX fue el siglo del automóvil. El surgimiento de la industria automotriz en Estados Unidos y Europa a principios del siglo XX y su posterior expansión a casi todos los rincones del planeta obligó a los gobiernos a invertir parte de sus recursos en la construcción de carreteras que permitieran la circulación de los vehículos movidos, casi sin excepción, por productos derivados del petróleo. En Colombia, ambos medios de transporte fueron de vital importancia para el desarrollo de las actividades económicas del país; no obstante, al promediar el siglo XX, ambos medios comenzaron a competir por la supremacía en el transporte, dando como resultado la extinción de los trenes y la imposición de las carreteras como el principal medio de transporte en el país, que según Emilio Latorre transportaban cerca del 70% de la carga a nivel nacional a principios de la década de 1980.³²

1.2.1 El sistema ferroviario de Colombia

Según lo expresado anteriormente, las primeras líneas de ferrocarril en Colombia fueron iniciadas en el último cuarto del siglo XIX, con el ánimo de proveer un servicio de comunicaciones que disminuyera el tiempo dedicado al desplazamiento de un lugar a otro en la complicada geografía nacional. La falta de recursos para llevar a cabo los trabajos de construcción de vías férreas hizo que los Gobiernos de turno cedieran a los capitales privados el derecho de explotación de las vías férreas que fueran construidas. Al finalizar el siglo XIX, había en total cinco líneas férreas en Barranquilla, Cúcuta, Cartagena y Bogotá, que sumadas daban un total de 540 kilómetros de rieles.³³

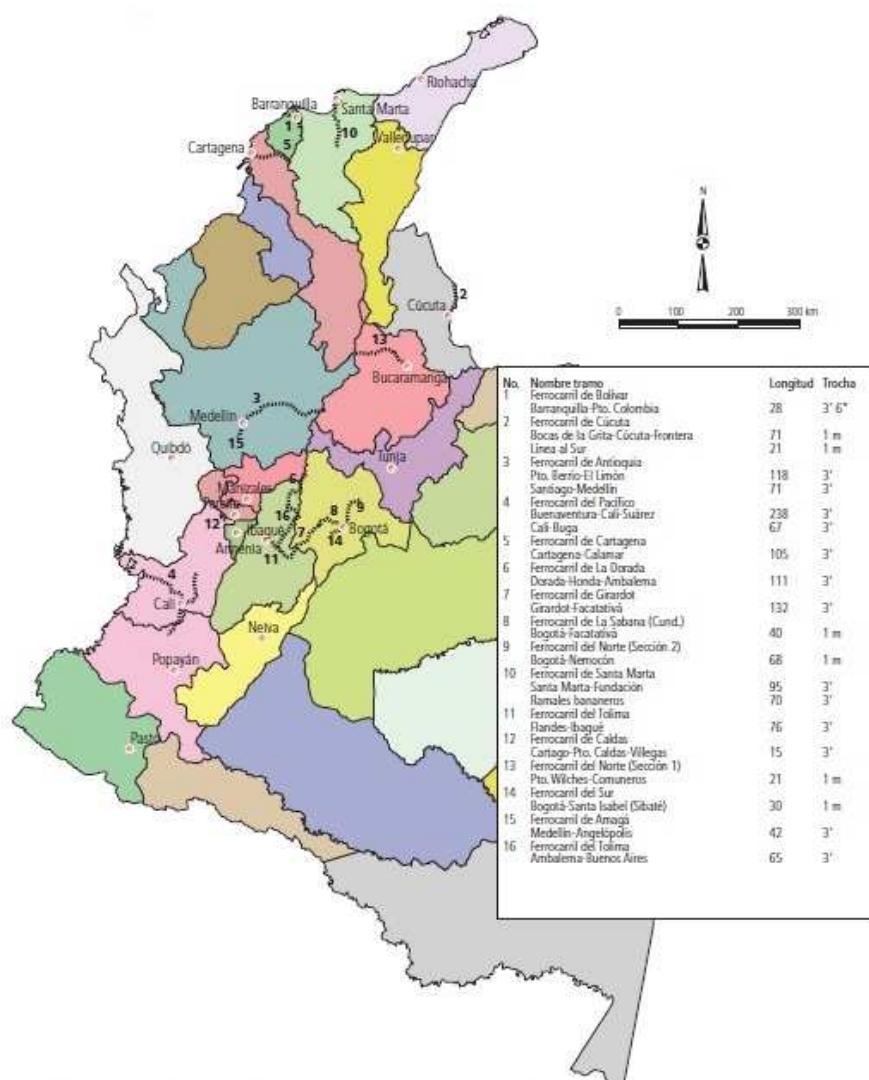
El segundo auge en la construcción de ferrocarriles tuvo lugar en la década de 1920, a causa de la indemnización americana que recibió el Gobierno de Pedro Nel Ospina por motivo de la separación de Panamá en 1903. De los 25 millones de dólares recibidos por el

³² Emilio Latorre Estrada, 88.

³³ Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, 7.

Gobierno Colombiano, cerca de 16 millones fueron invertidos en la red de ferrocarriles de Colombia³⁴; sin embargo, el aumento de la red no correspondió a los cuantiosos recursos destinados a su expansión. A finales de la década de 1920 se había construido cerca de 2500 kilómetros de líneas férreas en todo el país, aunque las líneas operaban de forma independiente. En el mapa 2 se observa la ferroviaria de Colombia en 1925.

Mapa 2: Ferrocarriles existentes en Colombia 1925



Fuente: Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, *La infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX* (Bogotá: Banco de la República, 2006) 9. (CD-ROM)

³⁴ Lauchlin Currie, *Bases de un programa de fomento para Colombia* (Bogotá: Banco de la República-BIRF, 1951) 122.

En el mapa 2 se observa la distribución geográfica de los ferrocarriles colombianos existentes en el primer cuarto del siglo XX. La distribución de las líneas férreas en el territorio nacional obedeció a pretensiones de carácter regionalistas, que llevaron a que algunos departamentos del país construyeran por cuenta propia sus sistemas ferroviarios. Esto se manifestó, por ejemplo, en la elección del ancho de vía en cada proyecto. De los dieciséis tramos de ferrocarril construidos en Colombia hasta 1925, seis tenían un ancho de vía de un metro; mientras que los diez restantes habían sido construidos con un ancho de 1 yarda. La falta de unidad en los criterios de construcción de las vías férreas dificultaría en el futuro la unificación del sistema nacional de ferrocarriles, ya que para poder lograr tal fin sería necesario rectificar las vías de 1 metro (Ferrocarril de Cúcuta, Ferrocarril de la Sabana, Ferrocarril del Norte Sección 1 y 2, y Ferrocarril del Sur) y convertirlas a rieles de una yarda, sistema de la mayoría de ferrocarriles del país.³⁵

En las décadas de 1930 y 1940 el sistema de ferrocarriles se expandió a una tasa de 3,6% al año, pasando de 1.414 kilómetros en 1930 a 3.071 kilómetros en 1950. Entre estas dos décadas se duplicó la red de vías y se logró unir por vía férrea las ciudades de Cali, Manizales y Medellín en el occidente colombiano y la red central de ferrocarriles que comunicaba las ciudades de Bogotá, Ibagué y Tunja; sin embargo, durante estas dos décadas el tren fue perdiendo importancia ante el avance de las carreteras, impulsadas desde la década de 1930 por los gobiernos liberales.³⁶

A mitad del siglo XX el futuro de los ferrocarriles colombianos era aún incierto. Los problemas de mayor significación para la operación del ferrocarril fueron la división que existía entre las líneas a causa de las diferencias en el ancho de las vías y las diferentes tarifas que manejaba cada línea. En 1950 la red nacional estaba formada por nueve ferrocarriles propiedad del Estado, tres departamentales (Antioquia, Caldas, Tolima) y dos particulares, que en conjunto sumaban alrededor de tres mil kilómetros de vías férreas. Como se anotó anteriormente, las vías estaban separadas unas de otras, por lo que era necesario centralizar la administración de este medio de transporte y regular las tarifas. Fue así como a partir de mitad del siglo XX comenzó un proceso de reorganización y centralización de los ferrocarriles en el país.

³⁵ Lauchlin Currie, 520.

³⁶ Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, 272.

1.2.2 La unificación del sistema ferroviario

Como se vio en el anterior apartado, los ferrocarriles en Colombia fueron construidos y administrados por distintas entidades (La nación, los departamentos y algunas empresas privadas), dando como resultado el fraccionamiento de la red férrea y altos costos en las tarifas de transporte de mercancías y pasajeros. A partir de la segunda mitad del siglo XX el Gobierno Nacional decidió centralizar la administración de la red de ferrocarriles existentes en el país, adquiriendo las líneas operadas por los departamentos y por particulares. En 1954 fue suprimido el consejo administrativo de Ferrocarriles Nacionales y se creó la Empresa de Ferrocarriles Nacionales, con el objetivo de organizar y mejorar el servicio de la red de vías férreas. Desde su creación, la empresa de Ferrocarriles Nacionales tuvo la intención de nacionalizar los ferrocarriles operados por los departamentos y por particulares y agregarlos así a la red administrada por el Estado. La tarea de la nueva empresa estatal era elevar el nivel del servicio prestado por los ferrocarriles, referido como deficiente, dadas las demoras para trasladarse hasta el lugar de destino.

La misión económica enviada por el Banco Mundial (BM) en 1949 a Colombia hizo importantes recomendaciones en materia de administración y operación de la red férrea nacional. La centralización de los ferrocarriles fue un proceso que se llevó a cabo entre 1951 y 1962 y consistió en la adquisición de los tres ferrocarriles departamentales (Antioquia, Caldas y Tolima) y los dos privados (Cúcuta y La Dorada) por parte del Estado central. Según las recomendaciones hechas por la Misión del BM encabezada por Lauchlin Currie, la centralización de los ferrocarriles bajo una única administración sería de vital importancia para el mejoramiento del servicio en los años por venir. Según los expertos del BM la reorganización administrativa de los ferrocarriles sería provechosa porque “contribuiría a separar la explotación de los ferrocarriles de las influencias políticas, y permitiría mayor continuidad en el desarrollo de una política de explotación.”³⁷ La eficiencia en la explotación del ferrocarril era una de las premisas de la nueva empresa de Ferrocarriles Nacionales de Colombia, y para tal efecto la red férrea fue dividida en cinco divisiones: Centrales, Pacífico, Norte Sección Primera, Magdalena y Pacífico.³⁸

³⁷ Lauchlin Currie, 511.

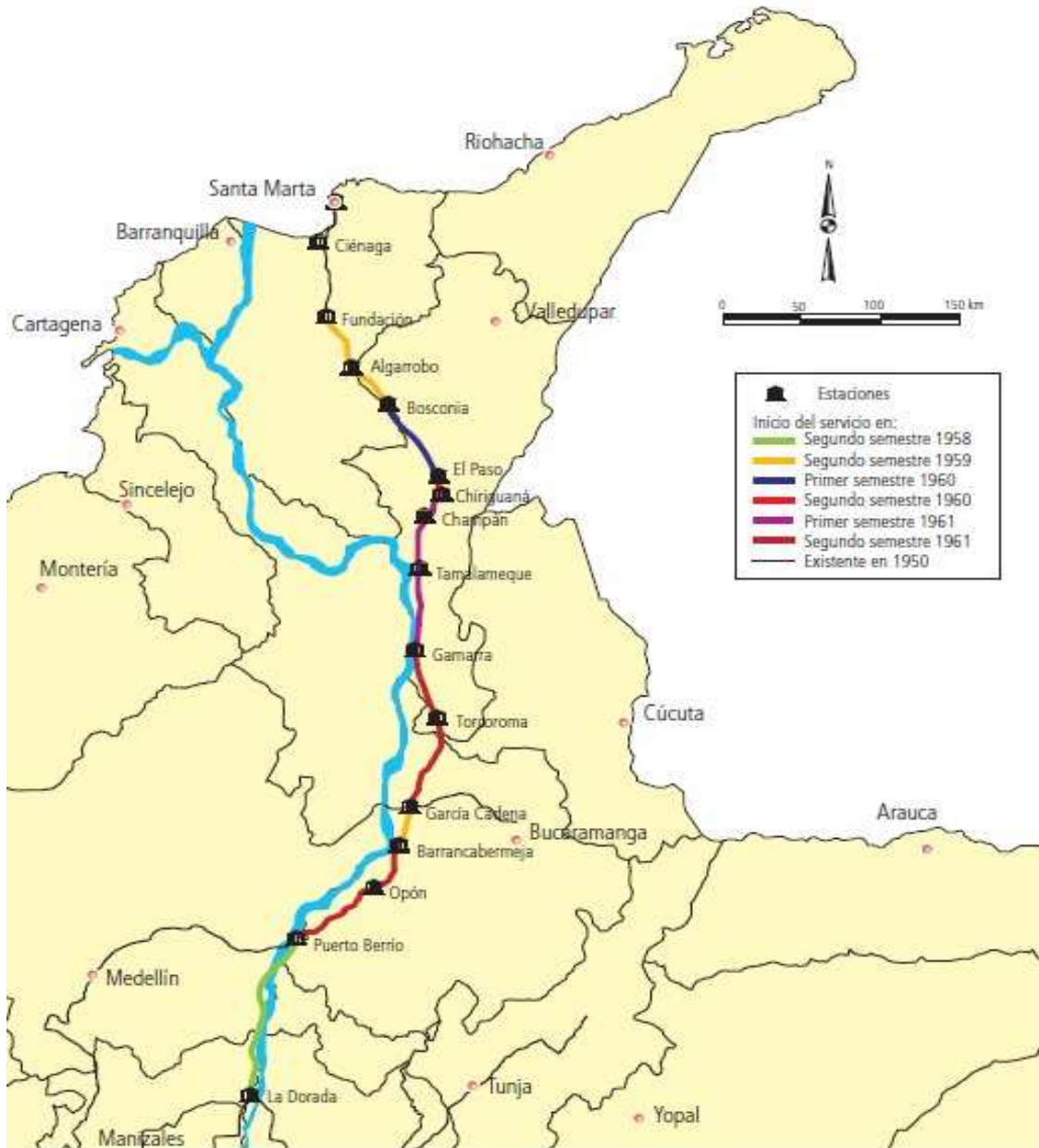
³⁸ Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, 272.

Sin embargo, para la unión de la red férrea no bastaba con la compra de los ferrocarriles manejados por los departamentos y por particulares. Como se expresó anteriormente, en nuestro país los ferrocarriles fueron construidos como medio de transporte complementario al río Magdalena, es por esta razón que muchas de las líneas tenían como punto de llegada las riberas del río. Para lograr unir la mayoría de las vías férreas era necesario construir un ferrocarril que corriera de norte a sur a través del extenso valle del Magdalena, conectando las líneas del ferrocarril que se adentraban hacia las cordilleras colombianas. La misión del BM recomendó la construcción de la línea férrea entre las localidades de Puerto Wilches, en Santander, hacia el sur, hasta llegar a la estación de La Dorada, en el Departamento de Caldas. La ley 17 de 1953 autorizó la construcción de la línea férrea y ese mismo año comenzaron los trabajos de construcción de este, el más importante proyecto ferroviario del siglo XX en Colombia.³⁹

La construcción se llevó a cabo entre 1953 y 1962, a través de 672 kilómetros entre las poblaciones de La Dorada y Capulco, jurisdicción de Gamarra en el Departamento de Cesar. Los fondos para realizar este proyecto fueron suministrados por el Gobierno Nacional y por el BM, entidad que otorgó dos préstamos que ascendieron a US\$40'900.000. El mapa 3 señala la ruta del ferrocarril del Atlántico, ruta que comenzó a funcionar en 1958 entre las poblaciones de La Dorada y Puerto Berrío, línea que unió por tren las ciudades de Medellín y Bogotá. Las demás estaciones fueron inauguradas entre 1958 y 1961. La recomendación del BM estipulaba la construcción de la línea del ferrocarril del Atlántico hasta la población de Gamarra en el Departamento de Cesar; sin embargo, los expertos del Gobierno Nacional consideraron conveniente la extensión de la línea hasta fundación, para conectarla así con el ferrocarril de Santa Marta. De esta manera, a partir de 1961, existía la posibilidad de trasladar carga y pasajeros desde Cali, en el sur del país, hasta Santa Marta, en el extremo norte.

³⁹ Emilio Latorre Estrada, 88.

Mapa 3: Construcción del Ferrocarril del Atlántico 1951-1958



Fuente: Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, *La infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX* (Bogotá: Banco de la República, 2006) 263. (CD-ROM)

La construcción del ferrocarril del Atlántico no era la única tarea pendiente para mejorar el servicio de los ferrocarriles en Colombia. Para lograr la unir los rieles de todo el país era

necesario rectificar el ancho de vía de las líneas que servían a Bogotá (ferrocarril de la Sabana y ferrocarril del Norte Sección 2) y Bucaramanga (Puerto Wilches-Bucaramanga).

En 1964 se terminaron los trabajos de construcción del ferrocarril del Atlántico y se terminaron los trabajos de rectificación de las líneas que funcionaban con el sistema de 1 metro. A partir de entonces Colombia contó con una red unificada de ferrocarriles, apta para el transporte de carga desde el interior del país hasta los puertos de Buenaventura y Barranquilla, ubicados en el Océano Pacífico y el Mar Caribe respectivamente. Lastimosamente la inversión realizada por el Gobierno para mejorar el servicio de los ferrocarriles no fue aprovechada eficientemente y poco a poco el ferrocarril fue cayendo en desuso y las carreteras comenzaron a ganar terreno hasta convertirse en el principal sistema de transporte en el país. El hecho de que las carreteras se hayan convertido en el principal medio de transporte terrestre puede ser atribuido a que demostraron ser mucho más competitivas que los ferrocarriles, ya que las mercancías podían ser movilizadas de manera autónoma a través de camiones y vehículos pesados; mientras que el transporte de carga a través de los ferrocarriles pudo haber decaído debido a los constantes retrasos que ocurrían.

1.2.3 Ferrocarriles vs Carreteras

El automóvil comenzó a popularizarse en los países latinoamericanos en la década de 1930. El aumento en el uso de vehículos movidos por los derivados del petróleo hizo que los gobiernos de esta región del mundo comenzaran a invertir parte del presupuesto público en la construcción de vías carretables que dieran lugar al tráfico de automóviles. En Colombia este proceso comenzó en la década de 1930, en plena hegemonía liberal; aunque los primeros intentos por construir carreteras aptas para los automóviles datan de principios de siglo, durante el gobierno del General Rafael Reyes.

Entre 1930 y 1950 la red de carreteras de Colombia se había extendido a un ritmo mucho mayor que el de los ferrocarriles, llegando en este último año a más de 5 mil kilómetros de vías carretables divididas entre nacionales y departamentales.⁴⁰ En sus primeros años el trazado de las carreteras buscó conectar las principales ciudades del país, no para comunicar las zonas delimitadas económicamente ni las regiones más alejadas, de modo que el trazado

⁴⁰ Lauchlin Currie, *Evaluación de la asesoría económica a los países en desarrollo. El caso colombiano* (Bogotá: Fondo Editorial Cerec, 1984) 100.

de las rutas se orientó hacia la demanda. Después de la segunda mitad del XX la red de carreteras comenzó a expandirse a lo largo de la geografía nacional y comenzó a pensar mucho más en la oferta, comunicando zonas del país que anteriormente no contaban con ningún medio de comunicación.⁴¹

Los planes viales adoptados a partir de 1951 dieron como resultado una mejoría en la comunicación entre el interior y los puertos más importantes del país. La mejora en la calidad de las vías y la mayor distribución de la red de carreteras estimuló el uso de camiones para el traslado de carga. Entre 1950 y 1952 la capacidad de carga promedio de los camiones aumentó paulatinamente; en 1950 la capacidad promedio era de 4.0 toneladas por camión, doce años después, en 1962, la capacidad promedio había aumentado a 4.6 toneladas; en 1969 era de 6 toneladas y en 1972 el promedio había aumentado a 7.2 toneladas por cada camión.⁴² Hasta 1950, cuando aún no se había formulado el primer Plan Vial, existía una relación complementaria entre las carreteras y los ferrocarriles. Con la formulación del Plan Vial y la construcción de carreteras a través de los corredores naturales del país, ferrocarriles y carreteras comenzaron a competir por acaparar el transporte de carga. Esta competencia entre ambos medios de transporte fue evidente, por ejemplo, en el occidente colombiano, ya que a partir de la construcción de la troncal de Occidente en la década de 1950 la línea férrea que existía entre Medellín, Manizales y Cali comenzó a competir con dicha carretera por el transporte de carga.⁴³

La mejoría en las especificaciones técnicas empleadas en la construcción de carreteras redujo de los costos de transporte, mucho más que en los ferrocarriles. La reducción en los costos de operación y transporte de carga hizo que las carreteras ganaran importancia frente a los ferrocarriles, convirtiendo a estos últimos en un medio de transporte especializado en movilizar carga de alto volumen y bajo costo.⁴⁴ A pesar de las cuantiosas inversiones hechas para mejorar el servicio de ferrocarriles, el transporte de carga hecho a través de este medio de transporte disminuyó durante los años del Frente Nacional y prácticamente desapareció a principio de la década de 1980.

⁴¹ Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, 319.

⁴² Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, 344.

⁴³ Emilio Latorre Estrada, 86.

⁴⁴ Emilio Latorre Estrada, 86.

1.3 Las Carreteras en Colombia

Hasta 1950 las carreteras habían sido construidas siguiendo los viejos caminos coloniales por ser estos los que comunicaban a las principales ciudades del país. Las especificaciones técnicas con que las carreteras venían siendo construidas dificultaban el tránsito a través de estas carreteras. Sumado a esto, la gran cantidad de frentes de construcción abiertos hizo que la red creciera a un ritmo inferior al presupuestado. Hasta entonces la red vial de Colombia se concentraba en la región Oriental, en los departamentos de Cundinamarca, Boyacá y Santander, mientras que en la zona occidental del país Caldas era el departamento con una mayor densidad de carreteras.

Durante la segunda mitad del siglo XX se aplicaron nuevos criterios a la construcción de carreteras, siguiendo las recomendaciones hechas por comisiones de expertos provenientes de países desarrollados. La promulgación de planes viales decenales buscó fijar prioridades en materia de desarrollo de la infraestructura de comunicaciones en Colombia apelando a la racionalidad en la inversión. Para lograr las metas propuestas en los planes viales fue necesaria la consecución de préstamos con agencias internacionales promotoras del desarrollo económico. Estas entidades promotoras del desarrollo influyeron en la ejecución de los planes viales y determinaron la necesidad de reestructurar la organización del Ministerio de Obras Públicas, con el fin de hacer más eficiente la labor de este ministerio.

Las administraciones del Frente Nacional destinaron gran cantidad de recursos para la ejecución de los Planes Viales, que mejorarían la calidad de las vías, reduciendo el tiempo empleado en trasladarse a través de la geografía nacional. Las carreteras no solo cumplirían con el objetivo de articular los mercados internos regionales con los puertos ubicados en el litoral Caribe y Pacífico.

Una buena red de carreteras era indispensable para complementar el gran proyecto de integración hemisférica propuesto por Estados Unidos a los países del continente, la Panamericana, una pretendida carretera que pasaría por todos los países de la América continental y cuyo principal eslabón, aún sin conectar, es el paso entre Colombia y Panamá.

1.3.1 Los Planes Viales, La Misión del BM y otros estudios de Transporte

En 1948 el Gobierno del Presidente Mariano Ospina Pérez solicitó un préstamo al recién creado BM. El objetivo del préstamo era la inversión en los principales problemas que aquejaban a la Colombia de aquellos años. El BM se negó a conceder aquel préstamo con el

argumento de que la economía colombiana no estaba en capacidad de regresar el dinero en un corto plazo; sin embargo, el mismo BM ofreció el envío de una comisión de expertos de las más diversas ramas, con el fin de realizar un análisis detallado de la situación del país, que sirviera para definir las principales necesidades que tenía el país y cómo superarlas.

Al año siguiente arribó al país la mencionada misión de expertos, encabezada por el economista canadiense Lauchlin Currie. Esta fue la primera misión de expertos enviada por el BM a uno de los países considerados del *Tercer Mundo*. Con esta visita se daba inicio a lo que el antropólogo colombiano Arturo Escobar denomina “La era de la planeación”; es decir, que a través de la implementación de políticas diseñadas por el Fondo Monetario Internacional (FMI) los países considerados tercermundistas estarían un paso más cerca de alcanzar el ansiado desarrollo de las principales potencias del mundo.⁴⁵

En materia de infraestructura vial, la misión liderada por Currie encontró que el sistema de carreteras nacionales se hallaba en un estado deficiente, aislado y lejos de su principal objetivo: integrar los mercados de regionales de todo el país. El Gobierno colombiano tomó atenta nota a las recomendaciones hechas por la Misión en lo referente a infraestructura de carreteras de Colombia.

El primer Plan Vial de Colombia fue formulado en 1951 y buscó dar orden y fijar prioridades en la construcción de las carreteras. La creación de este primer plan fue necesaria para aumentar el ritmo de trabajos y fijar las carreteras prioritarias para mejorar la interconexión entre las regiones del país. Siguiendo las recomendaciones de la misión del BM, el Plan Vial buscaba aprovechar los corredores naturales existentes, principalmente en los valles del Magdalena y Cauca. La aplicación del primer Plan Vial mejoró la conexión entre las ciudades del interior del país y las de la costa Atlántica. Emilio Latorre en su libro “Transporte y crecimiento regional en Colombia” afirma que para 1959 ya se podía hablar de una verdadera red de carreteras nacionales interconectadas:

La densidad de vías cambia notablemente en el espacio. Se destaca una mayor densidad de vías nacionales en la zona entre Bogotá y Bucaramanga, lo mismo que en la zona cafetera. En el Valle del Cauca se presenta un eje entre el sur y el norte con la conexión a Buenaventura. Todo este auge fue producto de la elaboración del Plan Vial del gobierno, aconsejado por la Misión Currié.⁴⁶

⁴⁵ Arturo Escobar, *La invención del Tercer Mundo: construcción y deconstrucción del desarrollo* (Madrid: Norma, 1998) 52.

⁴⁶ Emilio Latorre Estrada, 74-75.

Antes de la aplicación del plan, el avance de la red fue lento y disperso, debido a la gran cantidad de frentes abiertos. No obstante, los avances del Plan Vial fueron limitados, debido a que buena parte de las carreteras existentes en el país debieron ser rectificadas o reemplazadas debido a la temporada de lluvias que azotó algunas regiones del país en 1949 y que deterioró una parte importante de las carreteras.⁴⁷ Durante la vigencia del primer Plan Vial (1951-1958) los trabajos se concentraron en la reconstrucción de buena parte de la red vial del país. En 1959 habían sido reconstruidos 1963 kilómetros, 695 kilómetros habían sido construidos y se habían pavimentado 1719 kilómetros.⁴⁸

La misión del BM encontró que las firmas nacionales de construcción no tenían la capacidad de realizar las obras del Plan Vial, por lo que recomendó al Gobierno Nacional que se contrataran firmas de los Estados Unidos que realizaran las obras en asocio con las compañías colombianas. Las obras fueron realizadas a través de cinco contratos, distribuidos así

1) Raymond Concrete Pile Co. of South America y Contratistas Constructores Ltda., celebrado en 1951. Comprendía las principales vías sobre la troncal del Occidente con excepción del tramo Cartago-Manizales (89 km): Buenaventura-Cali (142 km), Cali-Palmira (25 km), Palmira-Cartago (165 km), Cerritos-Medellín (259 km), Medellín-Tarazá (257 km) y Cauya-Manizales (66 km). En 1958 se habían hecho algunas modificaciones: no se completaron las obras entre Cali y Buenaventura, en un trecho de 58 km; la carretera Medellín-Tarazá quedó a cargo del Ministerio de Obras Públicas y se modificaron algunos tramos del sector Supía-La Pintada. Se habían completado cerca del 90% de las obras de reconstrucción y pavimentación (cerca de 450 km) y el 60% de los 129 km nuevos planeados.

2) The Utah Construction Company y Olarte, Ospina, Arias y Payán (OLAP). Comprendía la reconstrucción y pavimentación de gran parte de las vías del norte del Valle, el viejo Caldas y las vías transversales más importantes: Cartago-Manizales (84 km), Manizales-Honda (143 km), Ibagué-Armenia (98 km) y Morillo-Calarzá (90 km). En 1958 se había completado el 90% de las obras (415 km totales, 407 de reconstrucción, de los cuales 363 incluían pavimentación).

3) Winston Incorporated y Mantilla y Montilla Ltda., para la reconstrucción de las carreteras Cartagena-Barranquilla (139 km) y Cartagena-Planeta Rica (322 km), y la construcción de la vía Planeta Rica-Tarazá (130 km). Estas obras permitirían unir las zonas centro y sur-occidental con la costa norte, un importante objetivo de integración entre las regiones. En 1958 se había completado más del 90%, pero la pavimentación avanzaba más lentamente, ya que en dicha fecha alcanzaba el 50% de lo presupuestado al inicio.

4) Morrison Knudsen y Compañía de Colombia S.A., y Rafael Jaramillo y Luis A. Díaz. Comprendía 671 km de vías de la zona nororiental, sobre la cordillera andina: 442 km de reconstrucción y 229 km de construcción, de las cuales se pavimentarían 288 km. En

⁴⁷ Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, 344.

⁴⁸ Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, 327.

1958 se había terminado la pavimentación y reconstrucción casi en su totalidad y se había construido más del 70% de las vías nuevas.

5) Christiani y Nielsen Ltda., y Jaramillo y Forero Ltda. Contrato cedido finalmente a la firma Morrison-Knudsen. Comprendía las principales vías de Cundinamarca: 313 km, 222 km de reconstrucción y 91 km de construcción, todos pavimentados. En 1958 estas obras se habían concluido.⁴⁹

En los ocho años de vigencia del primer Plan Vial se dio especial importancia a las troncales. El segundo Plan Vial (1959-1963) centró sus esfuerzos en complementar las obras del primer plan dando prioridad a la construcción de transversales, carreteras que cruzarían los andes colombianos, conectándose con las vías troncales. En 1963 ya se habían terminado los trabajos en la red básica del país, aquellas carreteras que conectaban a los centros económicos más importantes del país. En los siguientes cinco años no hubo avances considerables en la ampliación de la red primaria del país; no obstante hubo un gran aumento en la red secundaria (vías departamentales) y terciaria (vías municipales) que se integró eficientemente a la red primaria y conectó a los principales centros urbanos del país con las zonas rurales productoras de alimentos. La construcción de las vías secundarias y terciarias tuvo un fuerte impulso durante las administraciones del Frente Nacional, de acuerdo con su política de integración nacional.⁵⁰ El objetivo de las carreteras secundarias y terciarias era integrar a la economía nacional aquellas regiones asiladas y contener la migración masiva de campesinos hacia las ciudades ofreciendo mejores posibilidades económicas a través de la construcción de obras públicas en las veredas, con el fin de elevar el nivel de vida de los campesinos colombianos. La construcción de carreteras secundarias y veredales fue llevada a cabo por el Ministerio de Obras Públicas en asocio con el Instituto Colombiano de la Reforma Agraria (INCORA).

En 1961 el Ministerio de Obras Públicas de Colombia comisionó a la firma norteamericana Parsons Brinckerhoff Quade & Douglas para realizar una propuesta de construcción de carreteras que complementara los trabajos realizados durante los Planes Viales. El informe de los norteamericanos proponía la construcción de una verdadera red de carreteras nacionales que cruzaran el país de sur a norte y de oriente a occidente con un

⁴⁹ Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, 324-325.

⁵⁰ Pierre Ghidoes, "La cuestión agraria en Colombia", *Historia de Colombia*, T III: Movimientos Sociales Relaciones Internacionales, Director científico y académico: Álvaro Tirado Mejía (Bogotá: Planeta, 1989) 364.

presupuesto aproximado de dos mil novecientos ochenta y tres millones de pesos de 1961 (\$COP 2.983'000.000). Este distinguía tres niveles de prioridad en la construcción de vías a lo largo del país: el nivel 1 correspondía a las carreteras que debían terminarse antes del 31 de Diciembre de 1966, el nivel 2 para antes de finalizar el año de 1969, y el nivel 3 hacía referencia a las carreteras que deberían ser entregadas antes de finalizar el año 1971. Una de las recomendaciones hechas por la comisión norteamericana al Gobierno Colombiano fue generar nuevos impuestos que aumentaran los recursos que serían invertidos en la construcción de infraestructura de transporte. Al año siguiente, en 1962, fue presentado ante el Congreso de Colombia el proyecto de Ley que tenía como fin aumentar al consumidor el precio de la gasolina. Con este nuevo impuesto el Gobierno Nacional buscaba subsidiar en parte los gastos que generaría la construcción de carreteras a nivel nacional:

“El Gobierno Nacional por medio de este proyecto propuso restablecer el impuesto nacional por consumo de gasolina a la tasa de \$ 0.50 por cada galón de gasolina, teniendo en cuenta lo equitativo del gravamen, las recomendaciones de las Misiones del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, y del Comité de los Nueve de la Alianza para el Progreso, e igualmente la necesidad urgente de aumentar los ingresos públicos con el fin de hacer frente a las metas propuestas en los planes de desarrollo por medio de la elevación del crecimiento del producto real a una tasa entre el 5 y el 6 % anual.”⁵¹

Se suponía que el presupuesto nacional sumado a los caudales recogidos con el impuesto a la gasolina sumaban un total de cuatro mil millones de pesos de 1962 (\$COP 4.000'000.000) que serían el presupuesto inicial para alcanzar las metas propuestas para 1971.

En 1963 el Gobierno colombiano acordó con la Universidad de Harvard, con sede en los Estados Unidos, la realización de un estudio detallado del sistema nacional de carreteras. Los investigadores de la prestigiosa universidad norteamericana idearon un modelo matemático que pretendía representar el conjunto de las principales relaciones de producción y consumo agregados en el país, y con base en estas relaciones, el sistema de transporte de los bienes y servicios que el sistema de producción y consumo nacional requería.⁵² Basándose en los resultados que arrojara el mencionado modelo matemático el Gobierno Nacional tomaría decisiones acerca de los proyectos de infraestructura en los cuales podría invertir presupuesto.

⁵¹ Dirección de impuestos Nacionales.<http://www.bdigital.unal.edu.co/11966/14/Segunda%20Parte%20-%20Divisi%C3%B3n%20de%20impuestos%20nacionales.pdf>

⁵² Pierre Ghidoes, 363.

Los cálculos hechos por el modelo computarizado ideado por Harvard recomendaban la construcción de algunos proyectos de menor costo por los corredores del río Cauca y Magdalena y por el piedemonte llanero, especialmente en aquellas zonas de rápida colonización en el Departamento del Meta y en la Intendencia de Caquetá.⁵³ Las recomendaciones hechas por la misión Harvard terminaron definitivamente con la idea de que las carreteras debían completar la red férrea, pues en muchos casos las vías propuestas en el estudio de los norteamericanos se construirían paralelas a las líneas férreas, como por ejemplo la vía Medellín-Puerto Berrío, que fue construida paralela a la línea férrea del Ferrocarril de Antioquia.

La realización de las obras propuestas por la misión Currie, los Planes Viales y la misión de la Universidad de Harvard tendrían que ser cubiertas con fondos del Estado Colombiano y con préstamos suscritos por el Gobierno Colombianos y las entidades financieras promotoras del desarrollo, que entre 1950 y 1980 otorgaron a Colombia más de trescientos millones de dólares en préstamos destinados a la construcción de infraestructura.⁵⁴ La construcción de una red de carreteras eficiente y que reduzca tiempo y costos de operación era importante para la integración económica de las regiones del país. Para el Gobierno colombiano la modernización de la malla vial no solo cumplía el objetivo de integrar el territorio nacional; además las nuevas vías servirían de complemento al más ambicioso proyecto de integración continental de aquellos años: la construcción de la Carretera Panamericana a través de la frontera colombo-panameña.

1.3.2 La Carretera Panamericana en suelo colombiano

Las conexiones terrestres de Colombia con otros países son muy limitadas. En la actualidad el país sólo posee conexiones viales con Venezuela y Ecuador, mientras que las fronteras con Brasil, Perú y Panamá permanecen libres de carreteras que conecten a estas naciones entre sí. La conexión con este último país ha sido un viejo anhelo que han tenido ambos países y que de lograrse articularía la infraestructura vial de las dos mitades del continente.

La idea de unir la red de carreteras de los países americanos a través de una carretera que cruce el continente desde Alaska hasta la Patagonia surgió a principios del siglo XX cuando

⁵³ Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, 324-325.

⁵⁴ Emilio Latorre Estrada, 127.

algunos países de la región comenzaron a desarrollar su infraestructura de transporte terrestre. En 1923, la Quinta Conferencia Panamericana celebrada en Santiago de Chile, en su artículo número ocho instó a los países miembros a que mejoraran las condiciones de su infraestructura de carreteras con el ánimo de lograr la unión de la red de todos los países a través de una gran vía continental que conectaría todas las capitales de América entre sí.⁵⁵ A partir de entonces los países del hemisferio habían comenzado a desarrollar sus estructuras viales que espontáneamente comenzaron a unirse entre sí.

En 1959 el Congreso colombiano emitió la ley 121 por la cual el Gobierno colombiano definía la ruta de la Carretera Panamericana entre la frontera colombo-panameña y Bogotá. Según la mencionada ley “la carretera Palo de Letras-Cabeceras del Nercua-Bahía Solano-Istmo de San Pablo-Asia-Manizales-Bogotá, será considerada como el sector de la Carretera Panamericana entre la frontera de Panamá y la capital de Colombia.”⁵⁶ La misma ley incluía este trazado dentro del primer Plan Vial con lo que a las claras deja entrever un gran interés por la pronta realización de este proyecto. El desarrollo de la infraestructura vial de los países de América hizo posible las conexiones por carretera.

Desde 1925 se realizaron periódicamente congresos panamericanos de carreteras en los que los países americanos discutían acerca de proyectos viales encaminados a la integración de las naciones del hemisferio. Estos congresos fomentaban la integración económica de los países a través de la construcción de vías.

En el sexto Congreso Panamericano de Carreteras, celebrado en Caracas, se creó el Subcomité Darién, que se encargó de realizar los estudios preliminares para la realización de la carretera entre Colombia y Panamá.⁵⁷ La ley 121 de 1959 tomó como referencia los estudios realizados previamente por el subcomité Darién para trazar la ruta de la carreteras a través de suelo colombiano.

En el IX Congreso Panamericano celebrado en 1963 en la ciudad en Washington, capital de los Estados Unidos, se discutió la posibilidad de comenzar los trabajos de construcción de la carretera internacional entre Colombia y Panamá a través del Tapón del Darién, formidable selva que separa a ambos países y que representa una barrera para las comunicaciones entre

⁵⁵ Alfredo Bateman, “La Carretera Panamericana en Colombia”, *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia* XIX.70 (1961): 3.

⁵⁶ “Ley 121 de 1959” *Diario Oficial* 29853 (Bogotá) 24 de diciembre de 1959: 623.

⁵⁷ Alfredo Bateman, 5.

Centro y Sudamérica. La falta de estudios sólidos impidió que se diera inicio a los trabajos de construcción a través de un terreno extremadamente complicado, por lo que los trabajos fueron postergados hasta que se realizaran estudios definitivos y se trazara la ruta definitiva que tendría que seguir la carretera.

Colombia y Panamá no eran los únicos interesados en la construcción de esta carretera internacional. Estados Unidos veía el proyecto como uno de los principales hitos de integración del norte y del sur de América, pues con esta carretera se unirían los sistemas de carreteras de todos los países del territorio continental. En 1971 el Gobierno norteamericano firmó un acuerdo de cooperación con su similar de Colombia, por el cual ambas naciones se comprometían a adelantar las obras de la carretera panamericana en territorio colombiano. Por este acuerdo, la Administración de Carreteras Federal de Carreteras de los Estados Unidos (FHWA por sus siglas en inglés) se comprometía a que “tan pronto como haya fondos disponibles aportará sumas específicas para estudios preliminares de ingeniería, diseño, supervisión y construcción de partes específicas o secciones de la Carretera.”⁵⁸

Este acuerdo entre ambos países puede entenderse como una invitación del gobierno norteamericano a su similar de Colombia para que realizara prontamente los trabajos de construcción de la vía Panamericana a través del Tapón del Darién. En el caso eventual de que se comenzaran los trabajos de construcción de esta importante carretera el FHWA “suministrará asesoría técnica y ayuda en todo momento cooperará con el Gobierno (de Colombia) para llevar a cabo y mantener una rápida y económica construcción y asegurar la pronta terminación del trabajo”⁵⁹

La firma de este acuerdo, al parecer, allanaría el camino para realizar en corto tiempo la conexión entre las carreteras de América; sin embargo, los trabajos nunca llegaron a comenzarse y aún en la actualidad la conexión entre Panamá y Colombia continúa siendo una quimera.

⁵⁸ Department of State, “Agreement between the government of the United States of America and The government of Colombia for cooperation in the construction of the Colombia segment of the Darien Gap Highway”, *Treaties and other international agreements of the United States of America*, V.22, T1, (Washington: Dept. of State, 1976) 618.

[https://books.google.com.co/books?id=L39DHuiWSqsC&pg=PA617&lpg=PA617&dq=ley+121+1959+colombia&source=bl&ots=NVB9McDTI5&sig=x3NjkkesTn0R0hHxsmEh2nOr_-Y&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKewiP46b5-](https://books.google.com.co/books?id=L39DHuiWSqsC&pg=PA617&lpg=PA617&dq=ley+121+1959+colombia&source=bl&ots=NVB9McDTI5&sig=x3NjkkesTn0R0hHxsmEh2nOr_-Y&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKewiP46b5-OTLAhWJXhQKHSzTBCoQ6AEIMjAF#v=onepage&q=ley%20121%201959%20colombia&f=false)

[OTLAhWJXhQKHSzTBCoQ6AEIMjAF#v=onepage&q=ley%20121%201959%20colombia&f=false](https://books.google.com.co/books?id=L39DHuiWSqsC&pg=PA617&lpg=PA617&dq=ley+121+1959+colombia&source=bl&ots=NVB9McDTI5&sig=x3NjkkesTn0R0hHxsmEh2nOr_-Y&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKewiP46b5-OTLAhWJXhQKHSzTBCoQ6AEIMjAF#v=onepage&q=ley%20121%201959%20colombia&f=false)
⁵⁹ Department of State, 620.

1.3.2.1 La vía al mar y la autopista Medellín-Bogotá: ¿Una ruta alternativa de la Carretera Panamericana?

Si bien la ruta establecida por la ley entre Bogotá y Palo de Letras, pasaba por los departamentos de Chocó, Caldas y Cundinamarca, la misma ley ordenaba la construcción de un ramal que conectara al Urabá antioqueño con la Panamericana:

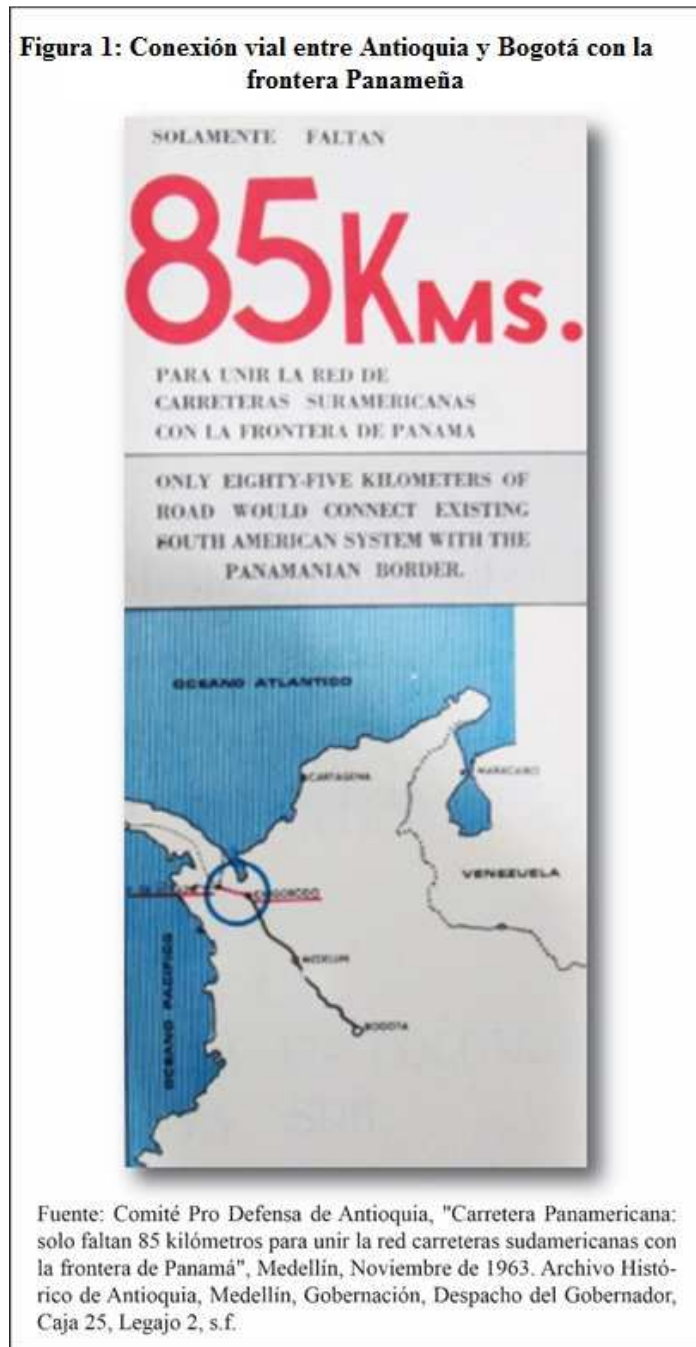
Artículo 1: Incorpórase al Plan Vial las siguientes vías. A) Palo de Letras, Cabeceras del Nercua, Bahía Solano. B) Palo de Letras al río Atrato y de ahí a unirse con la carretera Medellín-Turbo. Esta vía comprenderá la construcción de un canal en la zona pantanosa, desde el río Atrato desde el punto en que técnica y económicamente pueda hacerse la conexión por carretera.⁶⁰

La construcción de esta vía y su correspondiente canal llenó de esperanza a la clase dirigente antioqueña y a los industriales que veían en dicho proyecto posibilidades infinitas para acceder al mercado de América Central. Con la eventual construcción de este ramal, la ruta más corta entre la frontera colombo-panameña y Bogotá cruzaría de oriente a occidente el territorio antioqueño. Esta era una razón de peso para que las autoridades departamentales exigieran la rehabilitación de las vías nacionales y la construcción de nuevas carreteras entre Antioquia y el resto del país. La futura conexión entre la frontera panameña y Bogotá demandaba mejorar las condiciones de comunicación entre Medellín y Bogotá. Las carreteras existentes a principios de la década de 1960 (Medellín-Sonsón-La Dorada-Bogotá y Medellín-Manizales-Bogotá) distaban de cumplir el objetivo de facilitar el tránsito entre las dos ciudades más importantes del país, por eso era necesario invertir recursos en mejorar las carreteras antioqueñas para que “Cualquier vehículo de Caracas, Río de Janeiro, Brazilia, Buenos Aires, Montevideo, Asunción, Santiago, La Paz, Lima, Quito y Bogotá pueda ir en sus propias ruedas hasta Chigorodó, situado a sólo 85 kilómetros de la frontera entre Colombia y Panamá.”⁶¹

⁶⁰ “Ley 121 de 1959” *Diario Oficial* 29853 (Bogotá) 24 de diciembre de 1959: 623.

⁶¹ Comité Pro Defensa de Antioquia, “The Panamerican Highway: solo faltan 85 kilómetros para unir la red carreteras sudamericanas con la frontera de Panamá”, Medellín, Noviembre de 1963. Archivo Histórico de Antioquia, Medellín, Gobernación, Despacho del Gobernador, Caja 25, Legajo 2, s.f.

Figura 1: Conexión vial entre Antioquia y Bogotá con la frontera Panameña



Los gobernantes antioqueños de entonces aguardaban por la construcción de sistemas de comunicación acordes con la estratégica posición que ocupa el departamento en la geografía nacional:

La transversal (Medellín-Bogotá) podrá ser aún más completa cuando se determine prolongarla en sus alcances técnicos hasta el puerto de Turbo sobre el Mar de las Antillas. Así habrá una conexión de fácil funcionamiento entre el corazón de la patria y una de sus más estratégicas esquinas, donde se otea hacia el futuro económico desde suelo muy

firme. El territorio de Antioquia está ubicado precisamente como una cuña sobre el mar Caribe, en las proximidades de la frontera patria con la República de Panamá. Es una antesala de Colombia que se ofrece amplia y generosa a la mirada de los que llegan en busca de inagotables recursos de nuestro suelo.⁶²

En aquellos años en que se especulaba sobre las futuras carreteras que pasarían por Antioquia surgió un movimiento que agrupaba a importantes ciudadanos antioqueños, entre los que se contaban intelectuales, comerciantes y hombres de empresa de la región. El movimiento se denominó “Comité Pro Defensa de Antioquia” y buscaba promover aquellas obras que beneficiaran los intereses del departamento, siendo un activo promotor y defensor de la construcción de la variante Palo de Letras-Chigorodó y la autopista Medellín-Bogotá. A finales de 1963 el Comité publicó un interesante folleto titulado *The Panamerican Highway*. Escrita en español e inglés la publicación buscaba promover entre los representantes de los países del hemisferio la construcción de la Panamericana, buscando que se ejerciera presión internacional sobre el gobierno colombiano para que diera pronto cumplimiento a la ley 121 de 1959. Uno de sus capítulos sugería la creación en Suramérica de dos ramales de la carretera Panamericana, ambos con llegada al sitio Palo de letras; uno llamado Panamericana del Atlántico y que comunicaría a Colombia, Venezuela y el norte de Brasil; el segundo denominado Panamericana del Pacífico con inicio en Palo de Letras, de ahí hacia el sur en paralelo a la Cordillera de los Andes cruzando territorios de Ecuador, Perú, Chile donde remonta las montañas para seguir hacia Argentina, Uruguay y finalmente llegar al sur de Brasil.

⁶² “Bogotá-Medellín-Turbo”, *El Colombiano* (Medellín) 28 de agosto de 1957: 2.

Mapa 4: Sistema Panamericano de Carreteras según el Comité Pro Defensa de Antioquia



Fuente: Comité Pro Defensa de Antioquia, "ThePanamericanHighway: solo faltan 85 kilómetros para unir la red carreteras sudamericanas con la frontera de Panamá", Medellín, Noviembre de 1963. Archivo Histórico de Antioquia, Medellín, Gobernación, Despacho del Gobernador, Caja 25, Legajo 2, s.f.

Entre el 6 y el 18 de mayo de 1963 se llevó a cabo el IX Congreso Panamericano de Carreteras en la capital norteamericana. El objetivo de esta reunión continental era discutir e

impulsar la creación de una infraestructura vial que propiciara la integración de las Américas. A esta novena versión del Congreso asistieron en calidad de observadores los miembros del Comité Pro Defensa Alberto Jaramillo Sánchez (Presidente), Carlos Gómez Martínez y Jorge Restrepo Uribe. En Washington se sometería a discusión la Carretera Panamericana, razón por la cual los nombrados miembros del Comité habían sido designados como observadores dentro de la delegación colombiana; a su regreso al país emitieron un informe dirigido al entonces Ministro de Obras Públicas Tomás Castrillón y al Gobernador de Antioquia Mario Aramburo Restrepo en el que señalaban a los delegados colombianos como negligentes ante lo que significaba una clara violación a la ley 121 de 1959 pues:

El Congreso Panamericano de Carreteras aprobó un cambio de ruta de la Carretera Panamericana, desplazando el punto de empalme en Palo de las Letras por el de Aspavé. (...) Sentimos tener que informar al señor Ministro de Obras Públicas que en nuestra condición de Observadores, sin voz ni voto, y a pesar del gran esfuerzo que privadamente hicimos, no nos fue posible aprobar la proposición sugerida por el Señor Ministro de Obras Públicas sobre la Panamericana del Atlántico (de la que hacía parte el proyecto Palo de Letras-Chigorodó), pues la delegación oficial de Colombia la hizo fracasar.⁶³

Pese al esfuerzo realizado por sacar adelante la construcción de la Panamericana este proyecto nunca llegó a concretarse debido a las dificultades que presentaba el terreno, en medio de la selva del Darién y el reto que significa cruzar uno de los ríos más caudalosos del planeta, el Atrato. En carta fechada el 30 noviembre de 1963 Tomás Castrillón, Ministro de Obras Públicas del gobierno de Guillermo León Valencia le exponía al Gobernador de Antioquia, Mario Aramburo Restrepo, las razones por las cuales el Estado no había podido dar cumplimiento a la ley 121 de 1959. Según Castrillón la empresa no había sido posible debido a que “en épocas pasadas y en la actual, no ha sido posible, dentro de los escasos recursos, destinar \$20.000.000.00. para estos frentes, pero, aun en el caso de que hubiera el dinero suficiente, no habría forma de invertirlo por falta de estudios definitivos. (...) los recortes no fueron hechos únicamente en Antioquia, sino en todo el país.”⁶⁴

En 1964 el proyecto de construir la Panamericana perdió la fuerza con la que había iniciado y finalmente cayó en el olvido, tanto así que aun en nuestros días no se han construido los ochenta y cinco kilómetros que faltan para unir la red de carreteras

⁶³ Alberto Jaramillo Sánchez, Karl Parrish, Carlos Gómez Martínez, Jorge Restrepo Uribe, “Informe para el Señor Ministro de Obras Públicas Ingeniero Tomás Castrillón Muñoz”, Medellín, 10 de Junio de 1963.

Archivo Histórico de Antioquia, Medellín, Gobernación, Despacho del Gobernador, Caja 25, Legajo 2, s.f.
⁶⁴ Tomás Castrillón Muñoz, "Carta enviada por el Sr Ministro de Obras Públicas al Gobernador de Antioquia Mario Aramburo Restrepo", Bogotá, 30 de Noviembre de 1963. Archivo Histórico de Antioquia, Medellín, Gobernación, Despacho del Gobernador, Caja 25, Legajo 2, s.f.

sudamericanas con la frontera de Panamá.

1.4 La carretera Medellín-Bogotá

En 1950, Medellín y Bogotá eran las principales ciudades, las más pobladas y las de mayor desarrollo relativo de Colombia. Separadas entre sí por la cordillera central y la oriental, ambas ciudades no contaban con una vía que las comunicara directamente. Para realizar un viaje entre ambas ciudades era necesario pasar por el eje cafetero, en un viaje que tomaba cerca de 20 horas. Desde 1930 se venía trabajando en la construcción de una carretera entre Medellín y el puerto de la Dorada. Con la construcción de esta vía el Gobierno Nacional esperaba disminuir el tiempo empleado en el trayecto entre ambas capitales, no obstante, esta vía solo fue abierta a mediados de la década de 1950 y su apertura no solucionó el problema de transporte entre ambas ciudades, dadas sus bajas especificaciones técnicas y la dificultades impuestas por la geografía del Oriente de Antioquia.

Los primeros 58 kilómetros de la carretera Medellín-Bogotá fueron construidos sobre predios pertenecientes a los municipios de Copacabana, Guarne, Rionegro, San Vicente, Marinilla y El Santuario, que a excepción del primero, forman parte de la región geográfica conocida como Oriente Cercano. En los años de la colonia y durante buena parte del siglo XIX esta zona del departamento fue paso obligado entre Medellín y el río Magdalena a través del viejo Camino del Nare, una vía construida por indígenas y que data de tiempos prehispánicos. A fines del siglo XIX se dio inicio a las obras del Ferrocarril de Antioquia, trabajos que finalizaron en 1924 y que convirtieron a la vía férrea en la ruta de comunicación más importante entre Medellín y el río Magdalena, desplazando el flujo comercial del Oriente hacia el Nordeste Antioqueño.⁶⁵

En 1925 se comenzó a construir un proyecto ferroviario que prometía regresarle al Oriente Cercano su preponderancia en materia de comunicaciones. El Tranvía de Oriente, impulsado por el político conservador oriundo de Marinilla Román Gómez, había sido proyectado desde Medellín, pasando por el Oriente de Antioquia hasta alcanzar la margen occidental del río Magdalena y de ahí conectar con el sistema férreo de Cundinamarca para finalmente llegar a Bogotá.⁶⁶ Desde principios de la década se venía construyendo con fondos de la Gobernación de Antioquia un camino carreteable entre Medellín y el oriente antioqueño. Este fue

⁶⁵ José María Bravo, 123.

⁶⁶ Indira SánchezTorregrosa, “El Tranvía de Oriente: una ruta imaginada al Magdalena” (Tesis de Pregrado en Historia, Universidad de Antioquia, 2005) 34.

aprovechado para colocar los rieles, razón por la cual los trabajos de construcción del tranvía avanzaron a un ritmo sorprendente; el 16 de octubre de 1926, menos de un año después de haber comenzado los trabajos, fue inaugurado el primer tramo de 25 kilómetros de extensión que unía a Medellín con la cabecera del municipio de Guarne.⁶⁷

Al año siguiente los rieles del tranvía arribaron a la localidad de Marinilla, lo que hizo prever que las obras llegarían rápidamente a la meta pactada; sin embargo, el municipio de Medellín, accionista mayoritario de la obra, abandonó el consorcio, dejando en manos de los municipios del Oriente Antioqueño la responsabilidad de continuar la obra; el tiro de gracia al tranvía fue propinado por el *crack* financiero mundial de 1929 que también afectó a la economía nacional. Sin fondos para continuar con la ejecución de trabajos el tranvía sólo prestó servicio entre los municipios de Medellín, Guarne, Rionegro y Marinilla.

Finalmente, por ordenanza N°17 del 8 de junio de 1942 las autoridades departamentales dispusieron el desmantelamiento de las vías del tranvía y la reapertura de la carretera hacia el oriente. Con la desaparición del tranvía la región volvió a estar relativamente aislada del país; sin vías importantes que la comunicaran con los principales mercados del departamento y del país, los pobladores de la región continuaron dedicados a la siembra de maíz, papa y frijol, comercializados a pequeña escala en Rionegro y a la producción de leche principalmente en La Ceja, la cual era distribuida en Medellín gracias a la existencia de una carretera que la comunicaba con esta ciudad.⁶⁸

En la segunda mitad del siglo XX esta región del departamento volvió a ser epicentro de las comunicaciones entre el interior de Antioquia y el río Magdalena, esta vez gracias a la posible construcción de una “vía transversal que ha de unir a Bogotá con Medellín, para convertirse en una de las modernas rutas de comunicación que en el futuro exhibirá Colombia ante el continente americano que marcha en pleno auge de progreso.”⁶⁹

Desde 1958 el estudio realizado por Lockwood Kessler & Bartlett había definido la ruta tentativa por la cual pasaría la nueva carretera entre Medellín y el puerto de La Dorada, la cual pasaría por centro de la región geográfica del Departamento de Antioquia conocida como Oriente Cercano, con variadas posibilidades de desarrollo y rica en recursos hídricos y

⁶⁷ El Colombiano, 17 de octubre de 1926: 3.

⁶⁸ Alicia Ester Giraldo, 8.

⁶⁹ Jairo Castrillón, “Transversal Medellín-Salgar-Bogotá con costo de 120 millones, acordada”, *El Colombiano* (Medellín) 27 de agosto de 1957: 7.

forestales. Además de su riqueza natural la región estaba ubicada muy cerca de la capital antioqueña y con la construcción de la nueva transversal quedaría mucho más cerca. Todos estos factores hicieron atractiva la región para empresarios e industriales que quisieron aprovechar la gran disponibilidad de recursos de la zona y comenzar a desarrollar un proceso de industrialización fuera del valle de Aburrá. El gran potencial de la región también fue un motivo para que el Gobierno ideara proyectos que elevar los rendimientos de las parcelas del Oriente Cercano. La reducción del tiempo empleado en el traslado entre Medellín y la región sería una oportunidad para que los campesinos del Oriente desarrollaran una agricultura tecnificada, basada en la comercialización de sus excedentes y en el aumento de la productividad, basada en los planteamientos de la Revolución Verde.

Figura 2: Inicio de los trabajos de construcción del tramo Medellín-El Santuario



Fuente: *El Tiempo* (Bogotá) 3 de marzo de 1966: 4.

El 2 de marzo de 1966, en el marco de la celebración de los 350 de fundación de Medellín, el Presidente de la República dio marcha a los trabajos de construcción de la carretera Medellín-Bogotá. Por fin comenzaba a construirse la carretera que soñó Gonzalo Mejía y que

de hecho, por ley⁷⁰, lleva el nombre de aquél empresario antioqueño que viviera durante la primera mitad del siglo XX. En el discurso dado aquel día el Presidente recalcó que la construcción de la carretera constituye “una muestra de reconocimiento de la patria agradecida al pueblo antioqueño que ha contribuido con pujanza y talento en la formación de una Colombia de múltiples facetas cuyo brillo la destaca en su órbita dentro del sistema de los países del mundo libre y civilizado.”⁷¹

El 12 de diciembre de 1957 el Gobierno Nacional suscribió con Lockwood Kessler & Barlett el contrato por el cual dicha empresa se obligaba realizar un estudio que determinaría el trazado de la nueva carretera.⁷² La realización del estudio desató una gran polémica departamental a finales de los cincuenta, ¿era preciso construir una nueva carretera hacia Bogotá o sería más conveniente mejorar las especificaciones técnicas de la carretera Medellín-Sonsón-La Dorada? La prensa de estos años registró el debate entre quienes apoyaban la construcción de la nueva autopista y quienes se inclinaban en que se invirtiera el dinero que costaría la nueva vía en la remodelación de la carretera Sonsón-Dorada:

El doctor Gutiérrez Bravo (Secretario de Obras Públicas del Departamento de Antioquia) afirma que la Transversal Bogotá-Medellín quedará aproximadamente, claro que sin verificar trazados en forma, con una extensión de 400 kilómetros, lo que se les van a volver no menos de 420, cuando se verifiquen trazados definitivos. Y hay que ver y comparar el terreno de la actual carretera Sonsón-Dorada con los terrenos por donde dizque van a trazar la autopista o transversal, donde se les presentarán terrenos cenagosos de difícil y costosa construcción. (...) Que la tracen para que se convenzan de que la vía para ir de Bogotá a Medellín es la terminada, la que será preciso ensanchar y asfaltar para hacer el recorrido en diez horas en automóvil. Por otra vía se gastarán los 120 millones que se dice ahora multiplicado por dos y sin ningún acortamiento que merezca la pena, aunque los ingenieros hagan prodigios y milagros para tratar de acortar la distancia.⁷³

Esta discusión era de especial importancia porque cualquiera de las dos rutas sería la ruta *no oficial* de la Carretera Panamericana entre Bogotá y la frontera colombo panameña, pues según la ley 121 de 1959 se construiría una carretera que partiendo desde Palo de letras

⁷⁰ Ley 61 de 1958: “Artículo 2º: La autopista que comunicará las ciudades de Medellín y Bogotá, que él concibiera, se denominará “Autopista Gonzalo Mejía”. “Ley 61 de 1958” *Diario Oficial* 29848 (Bogotá) 5 de enero de 1959: 8.

⁷¹ Luis Eduardo Muñoz Álvarez, “El pueblo antioqueño es el mejor hecho por Dios a su imagen y semejanza: Valencia”, *El Colombiano*, (Medellín) 3 de marzo de 1966:19.

⁷² Víctor Taylor, Humberto Valencia García, Tulio Ospina Pérez, “Contrato suscrito por Gobierno Nacional y Lockwood Kessler & Bartlett”, Bogotá, 12 de diciembre de 1957. Archivo General de la Nación, Bogotá, Ministerio de Obras Públicas y Transporte, Caja 59, Carpeta 495, ff. 14r-14v.

⁷³ Carlos Roldán Díaz, “Se defiende la vía de Sonsón a Dorada”, *El Colombiano* (Medellín) 1 de septiembre de 1957: 2.

llegaría hasta Chigorodó.

Este camino de bajas especificaciones y que da la impresión de no ir a ninguna parte, es la carretera al Mar de Medellín a Turbo y que coloca a toda la red actual de carreteras de Suramérica a sólo 85 kilómetros de la frontera colombo-panameña, acortando la distancia a Bogotá en no menos de 200 kilómetros respecto a la otra ruta (Palo de Letras-Cabeceras del Nercua-Istmo de San Pablo-Asia-Manizales-Bogotá) que tendría que construir 500 kilómetros más o menos.⁷⁴

La negativa del Gobierno Nacional a construir la Panamericana fue asumida por los políticos antioqueños como un acto que demostraba la “desidia del centralismo voraz” y que iba en contra de los intereses de la región y del país. Este fue un duro revés a las aspiraciones de los dirigentes antioqueños de ver convertida a Medellín, y a Antioquia en general, en un *carrefour* con acceso a los mercado del norte del país por medio de la Troncal de Occidente, con Panamá y Centroamérica a través de la Carretera Panamericana y con el Magdalena y Bogotá por la Carretera Medellín-Bogotá; esta última vía era considerada en 1964 como “una de las vías de más alta prioridad en Colombia,”⁷⁵ y por tanto de inmediata realización.

En enero de 1959 el Gerente de Lockwood Kessler & Bartlett en Colombia, Ingeniero Humberto Valencia, afirmaba ante los medios de comunicación que “de acuerdo con la intensidad de los trabajos en mi concepto personal, creo que podría demorarse unos cuatro años, siempre que se disponga del dinero suficiente para mantener un ritmo normal y sin interrupción de los trabajos.”⁷⁶ Tuvieron que pasar siete años para que llegara el día en que se dieron comienzo los trabajos de construcción.

En el discurso pronunciado el día de la de las obras el Presidente Valencia justificaba el hecho que esta carretera y otras importantes obras de infraestructura necesarias en el país no hubiesen sido iniciados con anterioridad, ya que “los fuertes gastos que ha demandado la pacificación de la Patria han sido factor de importancia en la reducción de los presupuestos de inversión y que la iniciativa parlamentaria en estas materias ha contribuido notoriamente a anular la planeación.”⁷⁷

⁷⁴ Alberto Jaramillo Sánchez, Karl Parrish, Carlos Gómez Martínez, Jorge Restrepo Uribe, “Informe para el Señor Ministro de Obras Públicas Ingeniero Tomás Castrillón Muñoz”, Medellín, 10 de Junio de 1963.

Archivo Histórico de Antioquia, Medellín, Gobernación, Despacho del Gobernador, Caja 25, Legajo 2, s.f.

⁷⁵ Eduardo Uribe Botero, “Carta del Embajador de Colombia en Estados Unidos a Alberto Jaramillo Sánchez Directos Ejecutivo de la Corporación Patriótica de Antioquia”, Washington, 20 de octubre de 1964. Archivo Histórico de Antioquia, Medellín, Gobernación, Despacho del Gobernador, Caja 25, Legajo 2, s.f.

⁷⁶ Óscar Gómez Bravo, “Listos los estudios definitivos de autopista Medellín-Bogotá”, *El Colombiano* (Medellín) 9 de enero de 1959: 2.

⁷⁷ Luis Eduardo Muñoz Álvarez, “El Pueblo Antioqueño es el Mejor Hecho por Dios a su Imagen y Semejanza: Valencia”, *El Colombiano* (Medellín) 3 de marzo de 1966: 19.

Planeación es una palabra durante esos años se repetía constantemente. De ella hicieron uso políticos y tecnócratas por igual; pues según ellos, la planeación racional daría como resultado el tan anhelado desarrollo. Desde esta perspectiva la Carretera Medellín-Bogotá jugó un papel central en la planeación regional de la zona del departamento ubicada al Este de Medellín, es decir sobre el Oriente Cercano y la zona sur del Magdalena Medio Antioqueño, en jurisdicción de los actuales municipios de Sonsón, Puerto Triunfo y San Luis.

Tal como lo afirma el sociólogo mexicano Ovidio González en su artículo titulado Construcción de carreteras y ordenamiento del territorio cabe preguntarse acerca de la elección de las rutas para construir carreteras, pues “la selección de los tramos, de las ciudades a enlazar y de las direcciones de los flujos a servir, revelan la existencia de agentes económicos, políticos y sociales más específicos”⁷⁸ Según lo anterior ¿Qué intereses se vieron favorecidos con la elección de la ruta? Para dar respuesta a esta pregunta es preciso analizar el contexto del Oriente de Antioquia simultáneamente al proceso de construcción de la carretera; para tal efecto se tomará la división que se hizo de la zona correspondiente a Antioquia: el tramo Medellín-Santuario y el Tramo Santuario-Río Magdalena.

1.4.1 La Planificación

Desde mediados de la década de 1950 los gobiernos departamentales de Antioquia y Cundinamarca empezaron a preocuparse por la situación en que se encontraban las comunicaciones entre las dos regiones más importantes del país. Por tal motivo, el 2 de diciembre de 1957 ambos departamentos firmaron un contrato por el cual ambas partes se comprometían a realizar una carretera entre Medellín y Bogotá:

Los departamentos de Antioquia y Cundinamarca se obligan a construir la vía en sus territorios y corresponderá a la Nación la intervención técnica. La nación construirá el trayecto de Caldas, entre La Dorada y Guaduas, o sea 40 kilómetros. La carretera se hará en 4 años, se obtendrán empréstitos para financiarla, en los cuales se hará solidaria con ellos la Nación.⁷⁹

Por medio de la Ley 61 de 1958 el Gobierno colombiano asumió la responsabilidad de construir la carretera entre la ciudad de Medellín y el puerto de La Dorada en el departamento

⁷⁸ Ovidio González Gómez, “Construcción de carreteras y ordenamiento del territorio”, *Revista Mexicana de Sociología* 52.3. (1990): 53.

⁷⁹ Ministerio de Obras Públicas, “Estudios construcción Autopista Bogotá-Medellín, Informes. Subcontrato N° 29 Departamentos Cundinamarca y Antioquia”, Bogotá, 2 de diciembre de 1957. Archivo General de la Nación, Bogotá, Ministerio de Obras Públicas, Caja 10, Carpeta 83, f. 15.

de Caldas.⁸⁰ Ese mismo año, el gobierno contrató a Lockwood Kessler & Bartlett para realizar los estudios preliminares de localización de la nueva carretera Medellín-La Dorada, parte de la Autopista Medellín – Bogotá. Los estudios hechos por los norteamericanos debían dar detalles acerca de “carreteras, ríos, lagos, lagunas, áreas cubiertas de bosques, líneas de propiedad, edificios y cualquier otra característica topográfica que pueda ser identificada”⁸¹. El contrato comprometía a los norteamericanos a realizar una serie de fotografías aéreas tomando como referencia la línea recta que conduce desde Medellín hasta La Dorada, en el Río Magdalena, además de realizar un estudio estereoscópico de las mencionadas fotografías. El contratista “deberá, con base en un estudio de toda la información disponible, tales como mapas de los departamentos de Caldas y Antioquia, geología existente en la región, tratar de establecer la ruta más favorable dentro de una faja de 10 kms de ancho.”⁸²

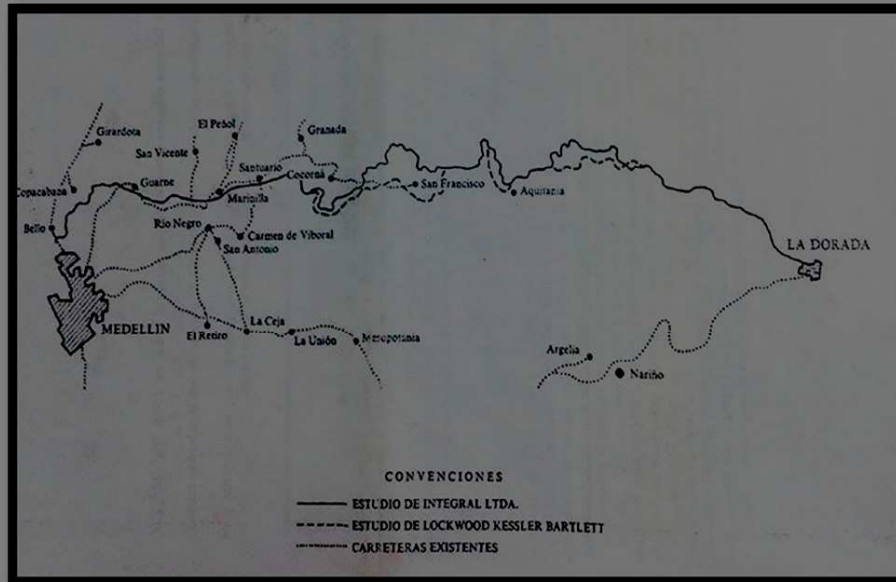
¿Qué debe entenderse por “ruta más favorable”? El tiempo, la distancia y el coste de las obras eran factores que debían tenerse en cuenta a la hora de trazar la ruta de la nueva carretera, pues el trayecto sugerido por Lockwood Kessler & Bartlett sería el punto de referencia que el Gobierno Nacional tomaría para la construcción de la nueva carretera Medellín-La Dorada. En el mapa 4 se observa la ruta trazada por los norteamericanos entre la capital antioqueña y el puerto caldense a orillas del río Magdalena.

⁸⁰ Diario Oficial, 29848, 327.

⁸¹ Tulio Ospina y Humberto Valencia, “Contrato del Gobierno colombiano y Lockwood Kessler & Bartlett” Bogotá, 12 de diciembre de 1957. AGN, Fondo Ministerio de Obras Públicas y Transporte, Oficina Jurídica, Caja 59, Carpeta 495, f. 8v.

⁸² Tulio Ospina y Humberto Valencia f. 10v.

Mapa 5: Ruta sugerida por Lockwood Kessler & Bartlett para la construcción de la Autopista Medellín-Bogotá 1957



Fuente: Antonio Barrera Carrasquilla, Algunos aspectos de la Inversión Pública en Colombia: El proyecto de Carretera Medellín-Puerto Triunfo (Bogotá: Fundación para la Educación Superior y el Desarrollo, 1971) 53.

En abril de 1966, justo después de haber iniciado los trabajos de construcción del tramo Medellín-Santuario de la carretera Medellín-Bogotá, la firma colombiana experta en asesorías de Ingeniería Civil “Integral Ltda.”, en asocio con la norteamericana “Gannett, Fleming, Corddry & Carpenter Inc” y con Ingeniería, Consultoría y Planeación “Incoplan”, presentó al Ministerio de Obras Públicas un estudio relativo a la autopista Medellín – Bogotá que constaba de las siguientes partes: 1) Recopilación de datos geológicos, ecológicos, geográficos, económicos y de población. 2) Estudio de localización y diseños. 3) Proyecciones de tráfico. 4) Costos y calendarios de construcción. 5) Análisis Beneficio/Costo. Este estudio tenía como objetivo evaluar la viabilidad del proyecto, sus posibles impactos sobre la economía regional y nacional, y sus posibles limitaciones. El estudio también tenía como fin evaluar el trazado recomendado por la firma norteamericana. Integral consideró conveniente la re-localización de tres sectores de la vía en los municipios de Cocorná y San Luis, en el extremo oriente antioqueño. Las condiciones del terreno en esta zona del país llevaron a que los ingenieros de Integral optaran por agregar kilómetros a la vía y movieron el punto de llegada de la carretera hacia Puerto Triunfo, al norte de La Dorada,

aprovechando que por ese entonces se venía construyendo simultáneamente la troncal del Magdalena, vía que corre a través del valle del río Magdalena.

En junio de 1968 fueron conocidas las primeras conclusiones del estudio realizado por los expertos de la Universidad de Harvard. En materia vial la misión recomendó que la construcción de algunas vías de importancia fuera realizada en el menor tiempo posible. La carretera Medellín-La Dorada había sido considerada por el estudio de Harvard como un proyecto poco rentable para las arcas del Gobierno Nacional; en su lugar, recomendaban concentrarse en la construcción de la carretera Medellín-Barbosa-Puerto Berrío, siguiendo de manera casi paralela la ruta del viejo Ferrocarril de Antioquia. Para los especialistas de Harvard esta alternativa vial era la más acertada, pues cumpliría el objetivo de comunicar a la capital antioqueña con el río Magdalena; y además, daría lugar a la creación de una estrella vial con centro en el Magdalena Medio, propiciando la integración de los mercados de Medellín-Bucaramanga y Bogotá.

Como era de esperarse, la recomendación de la estrella vial no fue bien vista por algunos sectores de la política colombiana, especialmente en Antioquia, el departamento más interesado en la realización de la carretera Medellín-Santuario-La Dorada. En la editorial del 16 de junio de 1968 del periódico *El Colombiano* puede leerse en parte la inconformidad de los antioqueños ante la posibilidad de suspender la vía que para esos años estaba en construcción hasta el Santuario.

Los economistas de la Planeación Nacional y del Ministerio de Obras Públicas han iniciado bajo el patrocinio del Presidente de la República, una activa campaña para justificar la suspensión de la vía en el municipio de Santuario y hacer fracasar una de las grandes aspiraciones del pueblo antioqueño. El jefe de Planeación, enemigo de la verdad geométrica de que la línea recta es la distancia más corta entre dos puntos, hizo el viernes pasado en esta ciudad una defensa de una serie de vías sustitutivas de la carretera proyectada. Y llegó a la conclusión de lo que llamaba Queiroz *una curva ociosa y despreocupada* es la solución ideal para el transporte entre nuestra olvidada ciudad montañera y la pujante y todopoderosa capital de la República.⁸³

El estudio realizado por los especialistas de Harvard no resultó ser tan confiable como se había pensado, algunas de las recomendaciones efectuadas se contradecían entre sí. Para el Departamento Nacional de Planeación:

No es clara la relación entre el ejercicio del Modelo y los resultados y conclusiones a

⁸³ “Harvard, Planeación y Compañía”, *El Colombiano* (Medellín) 16 de Junio de 1968: 2.

que llegaron los autores en el caso de Colombia. Es evidente que en el estado que se encuentra el Modelo, era imposible obtener conclusiones y recomendaciones específicas para la red de transporte colombiana. Las conclusiones y recomendaciones de los autores sobre un plan de transporte para el país durante los últimos 10 años, en muchas partes no coinciden con los resultados propios del ensayo de alternativas en el modelo. Tal es el caso por ejemplo de la carretera Medellín - Dorada cuyo ensayo produjo como resultado un gran aumento en el PIB a partir del año en que la carretera entraría en el sistema. En esta alternativa la carretera comenzaba a construirse en 1969, a costa de construirse la carretera Puerto Berrío-Barbosa y Manizales-La Felisa; sin embargo, los autores en su programa recomendado de carreteras dicen que la carretera Puerto Berrío - Barbosa debería principiarse a construir en 1971 (lo que no coincide con ninguno de los planes alternativos ensayados) y que Medellín - La Dorada debería iniciarse en 1976 lo cual tampoco figura en ninguna alternativa.⁸⁴

La principal razón por la que tantos estudios contemplaron la posibilidad de construir (o no construir) la carretera entre Medellín y el río Magdalena era la gran dificultad para construir una carretera entre las fragosas montañas del Oriente de Antioquia. La cuantía del proyecto (avaluado en 120 millones según el contrato firmado en 1957 por los Gobernadores de Antioquia y Cundinamarca) hacía se tomaran precauciones al respecto. La racionalidad en la inversión había sido uno de las recomendaciones hechas por la misión económica del BM, por lo que los estudios al nuevo proyecto vial se hacían necesarios. Las experiencias del pasado en que se invirtieron cuantiosas sumas de dinero en la construcción de ferrocarriles, aeropuertos o carreteras, proyectos que luego de ser inaugurados no cumplieron con las expectativas.

El proceso de planificación dilató la construcción de la carretera Medellín-Bogotá, no obstante sirvió para definir la forma en que sería construida. Los estudios demostraron que la carretera sería beneficiosa para las economías regionales de los departamentos de Antioquia y Cundinamarca; además la construcción de la carretera contribuiría al crecimiento económico de la región del Magdalena Medio, zona en la que se venían desarrollando grandes proyectos de infraestructura y con muchas posibilidades de desarrollo de cara al futuro. Lo que seguía era comenzar los trabajos y conseguir la financiación internacional del proyecto, vital para llevar a cabo la construcción de tan importante proyecto vial.

1.4.2 La Financiación y la Ejecución

⁸⁴ Barrera Carrasquilla 65.

La dependencia de Colombia a los créditos externos se hizo manifiesta a partir de la década de 1950. Según Lauchlin Currie, jefe de la misión enviada por el BM al país en 1949 “Colombia llegó a convertirse en el país predilecto del Banco a lo largo de las siguientes décadas. Hacia finales de 1974, el país había recibido del Banco Mundial un volumen de préstamos mayor en términos per cápita que cualquier otro importante país en desarrollo.”⁸⁵

La obtención de empréstitos contratados con el BID y el BM supuso la aceptación de las condiciones puestas por estos bancos como requisito fundamental para el desembolso de los recursos prometidos. En este sentido las recomendaciones hechas por las misiones internacionales en materia de infraestructura vial se convirtieron en exigencias a la hora de suscribir los contratos de préstamo.

La construcción de la nueva carretera Medellín-La Dorada, parte de la Autopista Medellín-Bogotá, fue financiada con fondos provenientes del BM y del BID. El análisis de estos contratos permite analizar en detalle la forma en que ambas entidades crediticias tomaron parte de las decisiones que tenían que ver con el proyecto. Esto significa que tanto el BID como el BM se reservaron el derecho de verificar en qué forma eran administrados los recursos que ellos habían suministrado.

El Banco Mundial, nacido después de los acuerdos de *Bretton Woods* fue el ala financiera del desarrollismo, otorgando créditos a los países del Tercer Mundo necesitados de ayuda financiera para llevar a cabo sus planes. En palabras de Arturo Escobar

La importancia del Banco Mundial en el Tercer Mundo proviene en parte del propio volumen de préstamos, pero también se explica bastante a través de una serie de prácticas, la cofinanciación con otras agencias patrocinadoras es una de ellas. Se basa en que el Banco Mundial convence a otras agencias financiadoras de participar en proyectos que ya han sido evaluados por este.⁸⁶

Los trabajos de construcción del tramo Medellín-Santuario de la nueva Carretera Medellín-La Dorada comenzaron en 1966 y debido a la falta de recursos para continuar con la obra obligó al Gobierno Nacional a suscribir un contrato de préstamo con el BM en el año de 1966. Lastimosamente no se ha tenido acceso al documento original. La documentación que reposa en el AGN de Bogotá y en el AHA de Medellín da a entender que el préstamo

⁸⁵ Lauchlin Currie, *Evaluación de la asesoría económica a los países en desarrollo. El caso colombiano* (Bogotá: Fondo Editorial Cerec, 1984) 123.

⁸⁶ Arturo Escobar, *La invención del Tercer Mundo: construcción y deconstrucción del Desarrollo* (Madrid: Norma, 1998) 279.

estaba siendo negociado con años de anterioridad. Después de comenzar con la compra de fajas de tierra se dio inicio a la ejecución de las obras. Esta obra fue oficializada en 1966 con la firma del contrato 52-18-IV-66 suscrito entre el Fondo Vial Nacional y el consorcio conformado por las firmas Sococo, Agregados y Mezclas La Iguaná y Mora y Mora, estipulaba la construcción y la pavimentación de los primeros 58 kilómetros de la carretera, que unirían a Medellín con la cabecera municipal de El Santuario.⁸⁷

Los primeros 58 kilómetros de la nueva vía Medellín-La Dorada tenían como punto de partida la carretera entre Medellín y Bello a 1550 m.s.n.m y llegaba a un punto ubicado al suroriente de la cabecera municipal de El Santuario. El trayecto entre Medellín y Guarne era el de mayor complejidad para su construcción, debido a que el paso entre Medellín y el mencionado municipio del oriente antioqueño la carretera debía remontar las formidables montañas que rodean en Valle de Aburrá. Los restantes 25 kilómetros entre Guarne y El Santuario serían construidos en terreno plano siguiendo el curso de las quebradas La Mosca y La Marinilla.

El BM había mostrado su interés en financiar proyectos de desarrollo en Colombia, especialmente en materia de infraestructura; no obstante, el Banco se había reservado su derecho de intervenir en las decisiones que fueran tomadas en esta rama. Así lo hace saber una carta enviada por el embajador de Colombia en Washington al Gobernador de Antioquia, informándole acerca del curso de las negociaciones de la delegación colombiana con autoridades del BM. “dada la importancia de la autopista Medellín-Dorada, el Banco (BM) está dispuesto, si el Gobierno de Colombia lo solicita, a financiar el costo en moneda extranjera de la construcción del sector Medellín-Santuario y de los estudios del resto de la vía hasta la Dorada”⁸⁸ En la misma comunicación el embajador de Colombia le informa al Gobernador de Antioquia acerca de las exigencias del BM para la concesión del préstamo a Colombia:

- a) Reorganización del Departamento de Carreteras del Ministerio de OO.PP. b) Nuevo estudio conjunto de los ingenieros de Banco Mundial [BIRF] y de los del Ministerio de OO.PP., del Plan Vial que definitivamente debe llevarse adelante con la

⁸⁷ Bernardo Garcés Córdoba, Rubén Piedrahita Arango y Javier Mora Mora, “Carretera Guarne-Santuario, Autopista Medellín-Bogotá, contrato de construcción.” Bogotá, 22 de abril de 1966. AGN, Fondo Ministerio de Obras Públicas, Sección Contratos, caja 20, carpeta 207, f 48.

⁸⁸ Eduardo Uribe Botero, “Carta del Embajador de Colombia en Washington al Gobernador de Antioquia” Washington, Octubre 20 de 1964. AHA, Gobernación, Despacho del Gobernador, Caja 26, Legajador 4, S.F.

financiación del Banco. c) Aumento de la cuantía de los empréstitos, por cuanto que los costos previstos cuando se concedieron han aumentado considerablemente.⁸⁹

Según esta comunicación el BM quería participar activamente del diseño de las políticas encaminadas a la construcción de carreteras. El BM pretendió encauzar el desarrollo de la infraestructura de transporte en Colombia y se apoyó en los préstamos concedidos a la República para lograr el cometido. El desarrollo era visto por el Banco como una meta alcanzable, medible, cuantificable y que se alcanzaría con sólo establecer una serie de cambios que propicien el progreso.

El BM accedió a financiar solamente el tramo de carretera que iba desde Medellín hasta El Santuario, pues a juicio de los expertos de dicho Banco este tramo inicial de la carretera serviría, en primera instancia para afianzar el proceso de expansión industrial en la región del Oriente Antioqueño. En el siguiente capítulo se tratará más a fondo este proceso.

El sector Medellín-Santuario se considera parte de una nueva ruta de Medellín a Bogotá vía La Dorada, aunque es improbable que la construcción del tramo remanente se justifique por algún tiempo dados los altos costos de construcción en un terreno extremadamente difícil (...) el principal propósito de este tramo es permitir la expansión industrial de Medellín.⁹⁰

El estudio contratado por el gobierno colombiano con la firma de asesores “Integral Ltda.”, que en páginas anteriores fue reseñado, había sido realizado con el fin de ser presentado a la mesa directiva del BID, y justificar por esa vía la urgencia de un empréstito para llevar a cabo la obra. Desde Antioquia, las altas esferas gubernamentales del departamento ejercían presión para continuar con la construcción de la carretera hasta el río Magdalena lo más pronto posible. Los antioqueños entendían la importancia de la carretera, pues reemplazaría al viejo Ferrocarril de Antioquia en su función de vía de comunicación del interior montañoso de Antioquia con las riberas del río Magdalena. La prensa regional fue una tribuna donde se defendía la idoneidad del proyecto y la urgencia de conseguir un préstamo para continuar la carretera desde El Santuario hasta la arteria fluvial del país:

El Doctor Gutiérrez dice que en el Banco Mundial no entienden las presiones de carácter regional o político en favor de determinada obra. Sin embargo la historia de los Estados Unidos está llena de ellas. No son razones técnicas las únicas importantes. Hay factores

⁸⁹ Eduardo Uribe Botero S.F.

⁹⁰ Antonio Barrera Carrasquilla, Algunos aspectos de la Inversión Pública en Colombia: El proyecto de Carretera Medellín-Puerto Triunfo (Bogotá: Fundación para la Educación Superior y el Desarrollo, 1971) 60.

sociológicos y humanos que siempre se han tenido en cuenta cuando se trata de poner en marcha un proyecto de trascendencia nacional.

Volvemos a insistir en que la autopista Medellín – Santuario – La Dorada está respaldada por estudios técnicos suficientes, aunque no cuente todavía con la aprobación del comité de Harvard y la anuencia de los cerebros electrónicos.⁹¹

Finalmente, el BID dio el visto bueno para el desembolso del préstamo y el Gobierno Nacional, como en una especie de compromiso simbólico con la región, eligió a Medellín como la ciudad donde se firmaría el contrato. El empréstito N° 263/SF-CO. Fue oficializado y firmado en Medellín el 13 de Julio de 1970. El monto total de la inversión a realizar se estimó en treinta y ocho millones setecientos mil dólares (US\$38'700.000) de los cuales el Banco financió el 41.6%; es decir que el Banco entregaría a la Nación unos diez y seis millones noventa y nueve mil doscientos dólares (US\$16'099.200)⁹²

La República se compromete a aportar oportunamente por medio del Fondo Vial todos los recursos adicionales al Préstamo que se necesiten para la completa ejecución del Proyecto. El monto de esos recursos adicionales se estima en el equivalente de US\$ 22'600.000, sin que esta estimación implique limitación o reducción de las obligaciones de la República. Para computar la equivalencia en dólares se seguirá la regla señalada en la Sección 2.06.⁹³

El Banco, que había concedido préstamos en toda América Latina, exigía la entrega de informes periódicos en los que se evidenciaran los avances de la obra; y antes de que el gobierno suscribiera contratos de ejecución el Fondo Vial debía: “(i) Presentar a la aprobación del Banco los diseños, presupuestos y especificaciones finales del tramo.”⁹⁴ La evaluación de los proyectos era importante para el Banco, pues es útil para analizar las alternativas posibles al momento de tomar decisiones respecto a los problemas que vayan surgiendo al momento de ejecutar las obras.⁹⁵

En cuanto a la compra de maquinarias o insumos que sean necesarios para la construcción, el Banco exigía que fueran comprados en los Estados Unidos

Solo podrán usarse los dólares del Préstamo para el pago de bienes y servicios originarios o provenientes del territorio de los Estados Unidos de América o para el pago de bienes

⁹¹ “Harvard, Planeación y Compañía”, *El Colombiano* (Medellín) 16 de Junio de 1968: 2.

⁹² AGN, Ministerio de Obras Públicas, Secretaría General, Caja 15, Carpeta 62, SF

⁹³ AGN, Ministerio de Obras Públicas, Secretaría General, Caja 15, Carpeta 62, SF

⁹⁴ AGN, Ministerio de Obras Públicas, Secretaría General, Caja 15, Carpeta 62, SF

⁹⁵ Néstor Roa, “Megaproyectos de Transporte: Instituciones, política y gestión técnica de recursos”, *Revista de Ingeniería* 32. (2010): 90.

y servicios originarios o provenientes de Colombia, (...) Por lo menos el cincuenta por ciento (50%) del tonelaje bruto de los equipos, materiales, y enseres cuya compra se financie con dólares del préstamo y que deban ser movilizados por vía marítima, deberán transportarse en barcos mercantes de Bandera de los Estados Unidos de América que pertenezcan a compañías privadas, siempre que tales barcos estén disponibles a tarifas que sean justas y razonables para los barcos mercantes que navegan bajo bandera de los Estados Unidos⁹⁶

Al parecer la intención del Banco era que parte de los recursos suministrados al gobierno colombiano regresara de nuevo a los Estados Unidos. Las exigencias hechas por el Banco no se limitaban exclusivamente a consideraciones de orden técnico. Quizás una de las peticiones más importantes realizadas por el Banco tiene que ver con la reestructuración del Ministerio de Obras Públicas. “La República se compromete a que el Ministerio de Obras Públicas dentro del plazo que finaliza el 30 de Diciembre de 1970 terminará de poner en práctica las relaciones de los consultores COMEC HARRIS, u otras medidas sustitutivas aceptables al Banco con las que puedan alcanzarse los mismos fines.”⁹⁷ A juicio de los expertos del BID muchos de los problemas en la ejecución de megaproyectos residían en la estructura misma de las instituciones oficiales encargadas de llevar a cabo el proceso, por ello las recomendaciones de Comec Harris tenían como objetivo dinamizar las estructuras institucionales del MOP encargadas de la planeación, la contratación y la ejecución.⁹⁸

Se puede concluir entonces que el Banco utilizó el préstamo para tomar parte activa en el proyecto vial y que sus pretensiones no se limitaron exclusivamente a la toma de decisiones relacionadas con la carretera. El objetivo del BID era la promoción del desarrollo en los países de América Latina, y según la óptica del Banco, para alcanzar dicho desarrollo era necesaria la reestructuración de las instituciones, pues “esta era la única forma para alcanzar rápidamente las formas de vida creadas por la civilización industrial.”⁹⁹

Ya con el préstamo concedido se iniciaron las actividades de construcción de la carretera hasta el río Magdalena; mientras que el tramo Medellín-Santuario continuaba en construcción. Comenzaba entonces el tramo más complicado de construir, teniendo en cuenta el terreno quebrado existente al oriente de El Santuario y el régimen de lluvias abundantes

⁹⁶ AGN, Ministerio de Obras Públicas, Secretaría General, Caja 15, Carpeta 62, SF

⁹⁷ AGN, Ministerio de Obras Públicas, Secretaría General, Caja 15, Carpeta 62, SF

⁹⁸ Néstor Roa, “Megaproyectos de Transporte: Instituciones, política y gestión técnica de recursos”, *Revista de Ingeniería* 32. (2010): 90.

⁹⁹ Arturo Escobar. “La Invención del Desarrollo en Colombia”, *Lecturas de Economía* 20. (1986): 17.

que cae en la zona especialmente durante los meses de Abril, Mayo, Septiembre y Octubre.¹⁰⁰ Al otro lado del Magdalena esperaba el tramo de carretera ejecutado en conjunto por el Departamento de Cundinamarca y el Ministerio de Obras Públicas, pero primero era necesario construir los 114 kilómetros que separan a El Santuario de La Dorada, punto de llegada del proyecto. Integral Ltda. fue elegida por medio de licitación pública como la firma interventora del proyecto, y entre sus deberes estaba la elaboración de informes que debían ser entregados al Gobierno Nacional y al Banco Interamericano de Desarrollo. Para efectos de una mayor eficiencia en la ejecución el proyecto fue dividido en cuatro sectores: Santuario – La Piñuela, La Piñuela – Río Verde, Río Verde – La Cristalina y La Cristalina – Doradal.

Santuario - La Piñuela (26 kms). Se inicia en el km 58 al suroeste de Santuario y termina en el cruce del proyecto con la carretera que une actualmente a las poblaciones de Cocorná y San Francisco. El costo de las obras de este sector, incluyendo la adquisición de terrenos se estima en US\$ 7'315.000.00 Siete millones trescientos quince mil dólares. La construcción podrá acometerse desde dos frentes: uno hacia el oriente a partir de Santuario y otro hacia el occidente a partir del punto de cruce de la carretera Cocorná - San Francisco, y el periodo de construcción para este sector se estima en 40 meses.¹⁰¹

El tramo comprendido entre la Piñuela y Río Verde tiene una extensión de 25 kilómetros, finalizando en la confluencia de los ríos Verde y Calderas. El costo de este tramo se estimó en un poco más de ocho millones de dólares y su ejecución tardaría unos cuarenta y cinco meses; según informaciones suministradas por Integral al BID y al MOP.¹⁰² El sector Río Verde y la Cristalina fue el más crítico de todo el proyecto en razón del terreno escarpado que tendrían que superar los ingenieros, además de ser un terreno “selvático y de las dificultades de acceso, con el objeto de solucionar el problema de acceso, el Ministerio de Obras Públicas ha contratado por intermedio del Fondo de Caminos Vecinales, un carreteable que conecta la población de San Luis con un punto intermedio de este sector. El costo de la construcción de este sector incluyendo el costo de zonas y servidumbres se estima en U.S\$6'677.000.00 Seis Millones Seiscientos Setenta y Siete Mil Dólares y su periodo de construcción se estimó en 42 meses.”¹⁰³

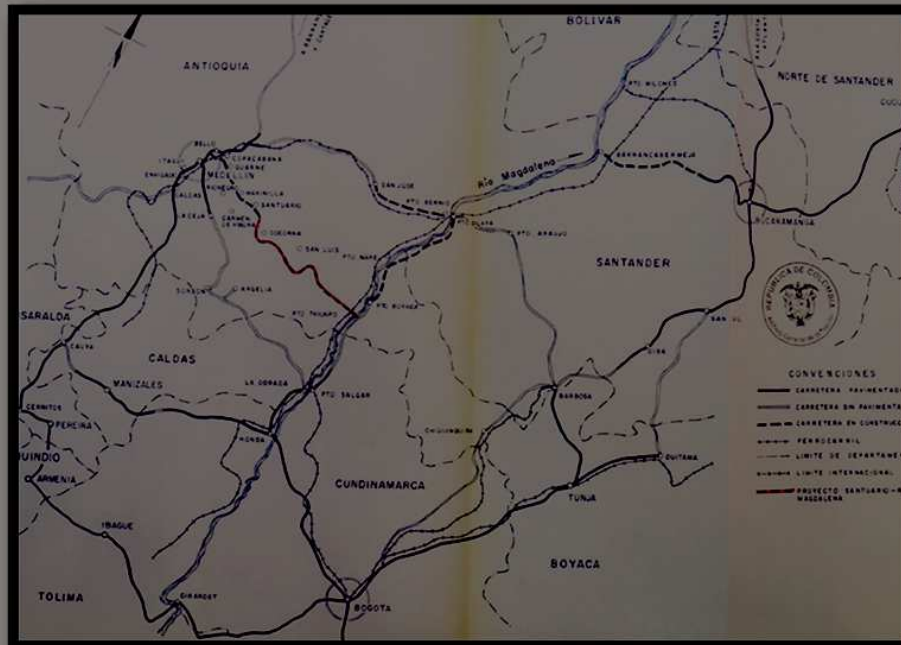
¹⁰⁰ AGN, Ministerio de Obras Públicas, Oficina Jurídica, Caja 14, Carpeta 46, 6r.

¹⁰¹ AGN, Ministerio de Obras Públicas, Oficina Jurídica, Caja 14, Carpeta 46, 5r.

¹⁰² AGN, Ministerio de Obras Públicas, Oficina Jurídica, Caja 14, Carpeta 46, 5r.

¹⁰³ AGN, Ministerio de Obras Públicas, Oficina Jurídica, Caja 14, Carpeta 46, 5r.

Mapa 6: Localización del proyecto y el sistema de comunicaciones existente en la región



Fuente: AGN, Ministerio de Obras Públicas, Oficina Jurídica, Caja 14, Carpeta 46, f 5r

Según estimaciones de Integral, el proyecto podría entregarse en 1976, pero nuevamente la planeación y la ejecución se fueron separadas por una distancia insalvable. En 1978 el proyecto continuaba en ejecución, lo que desencadenó las críticas en Antioquia frente a la indiferencia que mostraba el MOP, evidente en la prensa local de la época:

Cuánto tiempo empleado en esa brega de convencer al Estado acerca de cómo no es suntuaria pero sí supernecesaria la Autopista Medellín Bogotá. Es algo de extraordinario beneficio, dentro de todos los planes viales que se han trazado de tiempo atrás. Hace mucho rato que ese medio de comunicación ha debido estar inaugurado. No hay que responsabilizar a nadie, en concreto, por la expresada morosidad. Pero, las entidades encargadas de esa obra redentora, deben comprender que, por negligencia u otras razones ilógicas, puede perderse muchísimo de lo construido en grandes trayectos. Hay que viajar por esa ruta para darse cuenta fidelísima de cómo las cosas no andan bien. En un viaje a bordo de helicóptero, el autor de estas líneas pudo constatar lo calamitoso, pues hay larguísimos trayectos abandonados, dejados a la buena de Dios y sin que la mano oficial del hombre se permita dinamizar los trabajos de urgencia. Regiones riquísimas esperan con ansiedad que el Estado intervenga diligentemente, para

no continuar en el embotellamiento que nos ocupa. Son numerosas las comarcas que ven en esa vía un asidero para su prosperidad. Por otra parte, no solo los propietarios de fincas o haciendas están a la expectativa acerca del inmediato devenir, sino infinitas caudas de campesinos que han estado plenos de optimismo y sus ensueños se ven desbaratados como una quimera. Luego de tanto tiempo de ideado, de proyectado, de planificado y de trabajado en la práctica tan loable propósito, lo que hemos anotado derrumba la gran multiplicidad de esperanzas. La vida en este siglo no puede ser lenta, tarda, morosa. Estamos bien avante en el siglo XX, cuando la humanidad se hace cada día más dinámica, más energética, más creativa, más veloz por exigencias inaplazables de una civilización que detesta el amodorramiento y que ya llegó a la luna y están rondando otras "bases" del sistema planetario. La Autopista Medellín-Bogotá está anquilosándose, precisamente cuando con espíritu público bien emprendedor, por parte del Estado, es factible salvarla de un desastre y luego darle feliz término. Hacemos sonar, patrióticamente nuestros timbres de alarma sobre el particular.¹⁰⁴

Conclusiones

A lo largo de este capítulo se ha contado la historia de la construcción, la financiación y ejecución de la autopista, una historia caracterizada por la brecha existente entre las tres esferas del proyecto, producto del temor estatal de hacer cálculos errados y enfrascarse en la construcción de un gran elefante blanco con piel de asfalto. La planeación desempeñó un papel determinante en este dilatado proceso, pues fueron necesarios varios estudios antes de tomar la decisión de comenzar con la construcción de la vía, unos que apoyaban la realización de la carretera y otros que desaconsejaban la ejecución de la misma. La asesoría de entidades extranjeras puede entenderse como un intento de modernizar el país, siguiendo los parámetros internacionales de competitividad en el mercado global. En este sentido las carreteras jugaban un papel trascendental pues sería a través de ellas que se lograría la comunicación interregional e internacional. Es aquí donde adquieren importancia las instituciones internacionales que asesoraron al Estado colombiano pues a través de su experiencia orientaron las políticas de desarrollo del transporte de Colombia a partir de la segunda mitad del siglo XX.

La falta de liquidez del gobierno nacional le obligó acudir a la Banca Pública Internacional para cumplir con las metas de los planes nacionales de desarrollo que contemplaban la

¹⁰⁴ Hernando Gaviria Berrío, "La Autopista Medellín Bogotá está Anquilosándose y hay que salvarla", *Medellín Cívico* (Medellín) Agosto de 1978: 4.

construcción de carreteras nacionales que comunicaran entre sí a las regiones del país. Para la realización de la carretera Medellín-Bogotá entre la capital de Antioquia y el río Magdalena fue preciso la consecución de dos préstamos, uno con el BIRF y otro con el BID, empréstitos que sirvieron para realizar las obras, pero que doblegaron la voluntad del gobierno a las pretensiones de estos dos Bancos, que buscaron, y consiguieron, reformar las estructuras internas de algunas oficinas gubernamentales y además reclamaron poder de decisión sobre las obras que se llevaran a cabo. Arturo Escobar llama a esto la *institucionalización del desarrollo*, que no es otra cosa que la orientación de las políticas de planeación en el país de tal forma que se ajusten a las pretensiones de los países poderosos.¹⁰⁵

El interés por la concreción de la autopista no fue exclusivo del gobierno nacional. Tanto industriales como gobernantes antioqueños no ocultaron sus ansias por ver realizada la carretera. Con la carretera en funcionamiento, el Valle de San Nicolás se perfilaba como una de las regiones con mayor potencial de Antioquia y del país, gracias a la abundancia de recursos naturales como el agua, tan vital para el normal desarrollo de la industria. Para los antioqueños la terminación de la vía hasta el río Magdalena era una necesidad urgente, pues desde 1964 el Ferrocarril de Antioquia, esa empresa cargada de misticismo y que representaba el orgullo de la raza antioqueña fue vendida a la nación, con lo que comenzó el lento proceso de liquidación del sistema férreo de Antioquia. En adelante la salida obvia hacia el río Magdalena y hacia los departamentos del interior del país sería la autopista Medellín-Bogotá.

La carretera Medellín – Bogotá permitió una comunicación más ágil entre las dos ciudades más importantes del país; evidenciado en el aumento de los intercambios económicos entre ambas capitales; pero el impacto no sólo se sintió en los dos puntos terminales de la autopista. El Oriente de Antioquia fue susceptible al paso de la carretera por su territorio. En el siguiente capítulo se analizará la relación existente entre el territorio, la carretera y la población.

¹⁰⁵Arturo Escobar, 42.

2 COMUNICACIÓN TERRESTRE Y ESPACIO REGIONAL

A mediados de la década de 1950 la situación de Antioquia en materia de comunicaciones terrestres era lamentable. La distribución de la malla vial del país había privilegiado a la región oriental, más densamente poblada que la zona occidental. Las misiones económicas y de estudio del transporte se percataron del escaso desarrollo de las comunicaciones en el occidente del país y sugirieron mayor atención por parte del Gobierno Nacional en estos ramos. La excepcional geografía de Antioquia hizo que las comunicaciones de este departamento con el resto del país fueran especialmente difíciles. En las décadas posteriores los Gobiernos Departamental y Nacional destinaron cuantiosos recursos para revertir esta situación y dotar a este, uno de los departamentos más importantes del país, de la infraestructura de transportes necesaria para su desarrollo económico.

Este capítulo abordará el contexto vial del departamento a partir de la segunda mitad del siglo XX, décadas en las que, al igual que en el resto del país, las comunicaciones del departamento cambiaron radicalmente, pasando del ferrocarril al uso intensivo de las carreteras. La segunda parte del capítulo hace referencia a la carretera Medellín-Bogotá en suelo antioqueño y a la importancia de esta obra para el desarrollo regional del Oriente de Antioquia, tanto en la zona conocida como el Oriente Cercano como en los municipios de la vertiente del Magdalena Medio, destacados por la gran cantidad de recursos naturales y por ser una de las regiones del departamento menos pobladas.

2.1 Sistema de comunicaciones y la economía departamental

La vida económica de Antioquia ha pasado por varias etapas desde la época de la colonia hasta el siglo XX. Durante los primeros años de colonización, esta región del Nuevo Reino de Granada despuntó como una de las principales áreas productoras de oro y otros minerales preciosos.¹⁰⁶ La introducción del café en la segunda mitad del siglo XIX dinamizó la economía regional y motivó la movilización de campesinos a través de las montañas en busca de tierras aptas para el cultivo del grano. El café fue el motor de la colonización antioqueña y el gran impulsor del aumento demográfico en el occidente colombiano.¹⁰⁷ Para la exportación del café era preciso trasladar la carga desde el interior montañoso de Antioquia hasta las riberas del río Magdalena, a través de caminos de herradura que databan del periodo

¹⁰⁶ Roger Brew, *El desarrollo económico de Antioquia desde la independencia hasta 1920* (Bogotá: Banco de la República, 1977) 33.

¹⁰⁷ Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, 210.

colonial.

Las necesidades de un transporte que redujera el tiempo empleado para llegar al río Magdalena impulsó la construcción del Ferrocarril de Antioquia, una línea férrea que disminuyó el tiempo empleado para trasladar el café hasta la arteria fluvial de Colombia. Durante la primera mitad del siglo XX el ferrocarril se convirtió en la puerta de Antioquia. En su curso hasta Puerto Berrío, a orillas del río Magdalena, el tren trasladaba sacos de café y de regreso traía dentro de sus vagones ganado y toda clase de mercancías importadas que iban a parar a los estantes de los locales comerciales de Medellín; además, el ferrocarril sirvió también como un impulsor de la industrialización de la capital antioqueña. Los equipos necesarios para la formación primaria de la industria textil antioqueña fueron trasladados desde Puerto Berrío hasta Medellín a través de la línea férrea.¹⁰⁸

La consolidación de la industria antioqueña a mediados del siglo XX y las actividades agropecuarias, mineras y ganaderas de las zonas rurales de Antioquia necesitaban la construcción de vías de comunicación que complementaran al tren. A partir de la década de 1930 el gobierno nacional y el departamental centraron esfuerzos construir una red de caminos y carreteras que comunicaran a los principales centros poblados del departamento con su capital. A mitad de la década de 1950 se habían construido más de tres mil kilómetros de vías carretables en el departamento; sin embargo, las comunicaciones terrestres con el resto del país continuaban siendo débiles.

A partir de la segunda mitad del siglo XX Antioquia comenzó a salir de su tradicional aislamiento, gracias a la construcción de importantes vías que dinamizaron los intercambios entre Antioquia y los demás departamentos del país. En 1955 se terminó la conexión entre Tarazá y Planeta Rica, que por primera vez unió al interior del país con la costa Caribe¹⁰⁹ y también se inauguró la llamada Carretera al Mar, entre Medellín y Necoclí, vía llamada a ser la “salvación de Antioquia” y que emanciparía al departamento de la excesiva dependencia del río Magdalena.¹¹⁰

¹⁰⁸ Jorge Andrés Suárez, “La modernización de caminos y transportes 1874-1929”, *De caminos y Autopistas* (Medellín: EAFIT-Gobernación de Antioquia, 2014) 130.

¹⁰⁹ Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, 352.

¹¹⁰ Sandra Patricia Ramírez, “La integración de la ciudad y las regiones entre 1930 y 1956”, *De caminos y Autopistas* (Medellín: EAFIT-Gobernación de Antioquia, 2014) 156.

2.1.1 La importancia del río Magdalena para Antioquia

Desde los años de la colonia el río Magdalena fue la principal vía de comunicación de las provincias del interior de la Nueva Granda con el Caribe. En Antioquia, los intentos por establecer una ruta para comunicar a los principales centros poblados de la provincia con el río Magdalena propiciaron la creación de caminos hacia este importante río. El terreno montañoso del interior de Antioquia representó la principal dificultad para construir caminos eficaces; sin embargo, los gobiernos provinciales del siglo XVIII y XIX fomentaron la construcción de estos caminos, necesarios para las comunicaciones no sólo con el río Magdalena, sino también con Santa Fe de Bogotá. Según el investigador Fabio Botero la precariedad de la red de caminos de Antioquia había sido una de las causas del escaso crecimiento en esta provincia durante la primera mitad del siglo XIX.¹¹¹

La importancia del río para Antioquia radicaba en que este fue durante mucho tiempo la principal arteria de comunicaciones del país con el resto del mundo necesidad de trasladar rápidamente la carga desde el interior de Antioquia hasta las márgenes del río Magdalena hizo que a partir de la segunda mitad del siglo XIX las autoridades antioqueñas comenzaran a pensar en medios de transporte alternativos que reemplazaran los anticuados y frágiles caminos de herradura por los que se hacía tránsito hacia el río Magdalena.

A nivel mundial, el XIX fue el siglo del ferrocarril. Durante aquellos cien años Europa y Norteamérica habían construido una red ferroviaria que prácticamente cubría la extensión de estos territorios. En Colombia fueron escasas las experiencias de construcción de ferrocarriles debido a la falta de recursos para llevar a cabo estos proyectos a través de una geografía como la nacional.

En la segunda mitad del siglo XIX se dio inicio a las obras de construcción de un ferrocarril comunicaría a Medellín con Puerto Berrío, a orillas del río Magdalena, terminadas en 1929 con la inauguración del túnel de la quiebra.¹¹² Con la puesta en funcionamiento del Ferrocarril de Antioquia el tiempo de recorrido entre la capital de Antioquia y Puerto Berrío disminuyó a sólo diez horas. Durante sus años de funcionamiento el ferrocarril fue la principal vía de comunicación entre el interior de Antioquia y el resto del país. El café fue el principal producto beneficiado por el ferrocarril, pues a través de él podía ser transportado

¹¹¹ Fabio Botero Gómez, 123.

¹¹² José María Bravo, *Monografía sobre el Ferrocarril de Antioquia* (Medellín: Ediciones Autores Antioqueños, 1993) 144.

rápidamente desde el interior de Antioquia hasta las orillas del río Magdalena.

2.1.2 Los últimos años del Ferrocarril de Antioquia

Con la inauguración en 1929 del túnel de la quiebra, se dieron por terminados las obras de construcción del Ferrocarril de Antioquia. Esta obra sirvió como el principal sistema de transporte del Departamento de Antioquia desde su terminación hasta mediados del siglo XX. Simultáneamente se llevaban a cabo las obras de construcción del ferrocarril del Amagá, entre Medellín y La Pintada, población ubicada a orillas del río Cauca, en la frontera con el Departamento de Caldas. La compra del Ferrocarril de Amagá por parte del Departamento de Antioquia y su posterior conexión con la línea hacia Puerto Berrío permitió transportar rápidamente el café producido en el Suroeste antioqueño hasta el río Magdalena donde era embarcado para su exportación. Esta línea también fue importante para el temprano desarrollo industrial del Valle de Aburrá, ya que a través de la línea férrea se transportaba hasta Medellín el carbón extraído en las minas de Amagá y Fredonia.¹¹³

En 1944 la red férrea del Departamento de Antioquia se conectó con la del Pacífico y desde aquel año hubo conexión por tren entre Medellín y el puerto marítimo de Buenaventura en el Pacífico colombiano. La unión de las líneas férreas del occidente de Colombia desvió buena parte del café producido en Antioquia hacia el puerto de Buenaventura, dadas las facilidades para transportar el grano desde el Suroeste antioqueño hasta este puerto en el Pacífico. En 1950 se comenzó la construcción del Ferrocarril del Atlántico entre La Dorada Caldas y Fundación en el Departamento de Magdalena. La construcción de esta vía férrea a través del valle del río Magdalena buscaba conectar las demás líneas que llegaban al río y de esta forma establecer una conexión por tren entre las ciudades más importantes del país. Con la apertura del tramo entre La Dorada y Puerto Berrío se unieron los ferrocarriles centrales y la línea férrea del pacífico, a través del Ferrocarril de Antioquia.¹¹⁴

Como se explicó en el primer capítulo, la segunda mitad del siglo XX marcó un quiebre en el sistema de transportes colombiano. El avance de la red nacional de carreteras se evidenció también en suelo antioqueño, con la construcción de carreteras que comunicaron a este departamento con otras regiones del país. Entre las carreteras más importantes terminadas en este periodo resalta la vía entre Medellín y Montería, parte de la Troncal de

¹¹³ Fabio Botero Gómez, 123.

¹¹⁴ Fabio Botero Gómez, 113

Occidente, que corre paralela al curso del río Cauca. Con la apertura de esta carretera Medellín y el interior del país quedaron unidos por tierra a los puertos del Caribe colombiano. La apertura del tramo Medellín-Planeta Rica de la Troncal de Occidente influyó notablemente sobre el uso del tren y del río Magdalena ya que la carretera ofrecía mejores condiciones para el transporte rápido de mercancías en trayectos largos, a diferencia del tren y del río que retrasaban el traslado desde Medellín hasta el puerto de Barranquilla. Además los costos del transporte eran inferiores a los del binomio tren-río, debido a que el trasbordo del tren a los barcos demoraba el traslado y además elevaba los costos de operación.

La misión económica del BM liderada por Lauchlin Currie había recomendado en 1951 la centralización del sistema férreo de todo el país a través de la adquisición de las líneas que no estuvieran bajo poder de la Nación. Desde su construcción el ferrocarril había sido la principal empresa del Departamento de Antioquia, y hasta la década de 1950 anualmente reportó ganancias; no obstante, a partir de la segunda mitad del siglo XX se comenzó el declive del transporte férreo en Antioquia. Según Álvaro Pachón la venta del Ferrocarril de Antioquia benefició tanto al Departamento de Antioquia como a la Nación ya que “la venta ayudaba a sanear las finanzas del gobierno departamental, pues el ferrocarril venía dando pérdidas desde 1955; el Gobierno nacional se beneficiaba porque unificaba la red, y los Ferrocarriles Nacionales podían controlar las tarifas, los equipos, el servicio y la administración.”¹¹⁵ Es evidente que la apertura del tramo Medellín-Planeta Rica de la Troncal de Occidente en 1955 influyó en la disminución de la carga transportada por el Ferrocarril de Antioquia y en el déficit que a partir de ese año comenzó a notarse. El traspaso del ferrocarril a la Nación se oficializó el 1 de enero de 1963 tras una negociación de seis años a un precio de \$190'512.017 de 1961. Con la venta del ferrocarril de Antioquia la Nación obtuvo total dominio de la red ferroviaria del país, pues era la última de las líneas que faltaba por adquirir.

A partir de la década de 1960 la prevalencia de las carreteras sobre el ferrocarril en Antioquia fue evidente. Con la construcción de vías nacionales y departamentales los municipios quedaron interconectados con su capital departamental, facilitando los intercambios comerciales entre el campo y la ciudad. En la misma década comenzaba a vislumbrarse la posibilidad de que Antioquia se convirtiera en la puerta de acceso a Suramérica.

¹¹⁵ Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, 286.

2.2 La Autopista y la desconcentración industrial de Medellín

La descentralización industrial de Medellín fue un proceso que se llevó a cabo simultáneamente a la construcción de la Autopista Medellín-Bogotá, que consistió en la decisión de varias empresas radicadas en Medellín de trasladar sus fábricas hacia el Oriente Cercano, principalmente a municipios como Marinilla, Rionegro, Guarne y La Ceja.¹¹⁶ Desde 1959, año en que se tuvo certeza de la ruta de la Carretera Medellín-Bogotá, algunas empresas del área metropolitana comenzaron a explorar la posibilidad de reubicar sus plantas de producción en el Oriente del departamento.

Varios fueron los factores que incidieron en la movilización industrial hacia el Oriente de Antioquia, entre los que se pueden destacar la disponibilidad de recursos naturales en la zona, principalmente la abundancia de fuentes hídricas necesarias para el funcionamiento de las industrias. A principios de la década del sesenta se había hecho evidente que los recursos hídricos del Valle de Aburrá se habían vuelto insuficientes para cubrir la demanda de la población, que durante aquella década había aumentado a un ritmo acelerado; ante este panorama, algunas empresas comenzaron los estudios para trasladar sus plantas de producción hacia regiones donde el vital recurso fuera abundante. El agua se convirtió en un factor limitante para el crecimiento de la industria en Medellín y su área metropolitana y se convirtió, además, “en un factor de expulsión del Valle de Aburrá, sobretodo en el caso de empresas que no pueden prescindir de este elemento. (...) No es únicamente que el agua sea costosa sino que prácticamente ya no la hay disponible para usos industriales en el Valle de Aburrá.”¹¹⁷ Al igual que otras regiones del departamento, el Oriente Cercano cuenta con abundantes ríos y quebradas que podían satisfacer la demanda de los municipios y de la futura industria. La cercanía a Medellín fue otro factor que influyó en el asentamiento de la industria en el Oriente.

Desde la década de los veinte el gobierno departamental comenzó a construir carreteras hacia los municipios más cercanos; es así como a fines de la década de los sesenta existían ya tres vías que comunicaban a Medellín con el Oriente Cercano; aunque es preciso anotar que a pesar de contar con tres vías distintas, en promedio, un viaje entre Medellín y Rionegro, ubicado en el centro del Oriente Cercano, se demoraba aproximadamente dos horas.¹¹⁸

¹¹⁶ Ibiza de Restrepo, *La industrialización del Oriente Antioqueño* (Medellín: CIE U de A, 1972) 30.

¹¹⁷ Ibiza de Restrepo, 11.

¹¹⁸ Entrevista de Diego Duque a Emilio Botero, Rionegro, Mayo 10 de 2015.

La construcción de la carretera Medellín-Bogotá fue un factor determinante que contribuyó al asentamiento de la industria en el Oriente Cercano, principalmente en los municipios más cercanos a la ciudad, es decir, Marinilla, Rionegro y Guarne. El tramo de la carretera comprendido entre Medellín y El Santuario había comenzado a construirse en 1966, con dineros provenientes del Estado. En 1968, El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Obras Públicas, solicitó un préstamo al BIRF para poder continuar con los trabajos hasta El Santuario. La respuesta del BIRF a la solicitud de préstamo resalta la importancia de la obra en el proceso de descentralización industrial; según los expertos del Banco el sector Medellín-Santuario:

se considera parte de una nueva ruta de Medellín a Bogotá vía La Dorada, aunque es improbable que la construcción del tramo remanente se justifique por algún tiempo dados los altos costos de construcción en un terreno extremadamente difícil (...) el principal propósito de este tramo es permitir la expansión industrial de Medellín. Los ahorros en costos de operación indican una tasa interna de retorno de cerca del 11% sobre el costo del proyecto en una vida útil de 20 años.¹¹⁹

Muchas empresas no esperaron a que terminaran las obras de construcción para establecer sus fábricas en el Oriente Antioqueño y es así como para fines de la década del sesenta funcionaban plenamente Textiles Coltepunkt y Textiles Rionegro, ambas filiales de Coltejer establecidas en Rionegro; Noveltex y Nayarit establecidas en Guarne desde principios de los años sesenta, y Textiles Pepalfa, fundada en 1960 y con sede también en Rionegro.¹²⁰

Muchas de fábricas se asentaron en terrenos aledaños a la futura carretera, como el caso de Riotex, Filial de Fabricato establecida en Rionegro en el año 1970, que construyó estratégicamente su complejo fabril a orillas del kilómetro 41, en límites del municipio de Rionegro con Marinilla. La construcción de las fábricas antes de que se abriera el tramo Medellín-Santuario fue motivado por las exenciones tributarias concedidas por los municipios de la región que estipulaban una gracia de 5 a 13 años para las empresas que se establecieran; sumado a esto, el costo de los predios en el Oriente Antioqueño era sustancialmente menor al de los terrenos en el Valle de Aburrá. Los empresarios antioqueños que decidieron construir sus plantas en el área de influencia de la Autopista antes de la terminación de los trabajos previendo el hecho de que con la apertura del tramo Medellín-

¹¹⁹ Ministerio de Obras Públicas, "Solicitud de financiación del Gobierno de Colombia al Banco Interamericano de Desarrollo para la construcción de la carretera Santuario-Puerto Triunfo", Bogotá, Noviembre de 1969. Archivo General de la Nación, Bogotá, Ministerio de Obras Públicas, Ingeniería de Materiales, Caja 31, Carpeta 135, f 96.

¹²⁰ Ibiza de Restrepo 45.

Santuario el costo promedio de los predios en el Oriente Cercano aumentaría por efecto de los impuestos por valorización.

Según el contrato 52 del 18 de abril de 1966, firmado por el Gobierno Nacional con el consorcio denominado Sociedad Colombiana de Constructores “Sococo” conformado por las firmas Mora, Mora & Cia Ltda., y Agregados y Mezclas Iguana S.A, las obras debían ser entregadas el 29 de Marzo de 1969; sin embargo, para dicha fecha las obras se encontraban retrasadas, por lo que el Gobierno se obligó a conceder una prórroga. El 16 de mayo de 1969 Integral, firma interventora del proyecto, envió una carta a Sococo en la que hacía saber de su preocupación por el retraso en los trabajos.

La presente tiene por objeto confirmarles nuestra preocupación por los compromisos adquiridos recientemente por una de las firmas del consorcio para la pavimentación de un tramo de la carretera existente entre Medellín y Rionegro cuando apenas se inician en el sector contratado con ustedes los trabajos preparatorios para acometer en firme la pavimentación.

De acuerdo con el último programa de trabajo enviado al Ministerio de Obras Públicas para fines de agosto se debe tener pavimentado el 50% del sector, lo que significa producir aproximadamente 12.000m³ de mezcla asfáltica. Suponiendo que las condiciones de la planta de asfalto sean satisfactorias y que no se presenten problemas en ese aspecto, consideramos que, dados los rendimientos del equipo de trituración que tienen en la obra, solo será posible tener la cantidad de agregados necesaria para cumplir el programa almacenando desde ahora toda la producción. Si esta se disipa en otros trabajos tenemos serias dudas de que pueda abastecerse la planta a la capacidad requerida cuando llegue la época apropiada para pavimentar la carretera.

Además, queremos ponerles de presente que la ejecución de trabajos diferentes a los estipulados en el contrato, cualquiera que fuere la entidad para la cual se hacen, no podrá tenerse en cuenta como atenuante en el caso de incumplimiento de los programas acordados.

Por lo anterior nos permitimos recomendar que se considere la posibilidad de postergar el compromiso adquirido con el Distrito hasta tanto haya mejores indicios de que con el equipo disponible se puede atender, en la medida que el programa lo exige, las obligaciones contraídas en el contrato encomendado a ustedes por el Ministerio.¹²¹

En efecto, los trabajos de construcción del tramo Medellín-Santuario se llevaron a cabo a un ritmo más lento de lo esperado, por lo que el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Obras Públicas, se vio obligado a extender nuevamente el plazo a Sococo para la entrega de las obras; Por tal razón, las comunicaciones entre Medellín y el Oriente Cercano continuaron realizándose por las carreteras departamentales. El auge inicial de industrialización comenzó a decaer hasta estancarse a principios de la década del setenta.

¹²¹ Francisco Arango, “Programa de Pavimentación Carretera Medellín-Santuario”, Medellín 16 de mayo de 1969. Archivo General de la Nación, Bogotá, Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Carreteras, Caja 1, Carpeta 1, ff 36-37.

Los sucesivos incumplimientos por parte del consorcio contratista postergaron la apertura del tramo Medellín-Santuario hasta mediados de la década del setenta. En 1972 se dio apertura al tránsito de vehículos livianos en los cincuenta y ocho kilómetros y cien metros que separan a Medellín del municipio de El Santuario.¹²² El primer tramo terminado de la carretera Medellín-Bogotá disminuyó el tiempo empleado para viajar desde Medellín hasta los municipios Guarne, Rionegro, Marinilla y El Santuario; para dar un ejemplo de la notable disminución de tiempo es oportuno citar el caso de El Santuario, municipio ubicado en las estribaciones orientales del Valle de San Nicolás, más conocido como Oriente Cercano. Para llegar a este municipio desde Medellín era preciso tomar la vía a Santa Elena-Rionegro-Marinilla-El Santuario en un viaje que duraba no menos de tres horas;¹²³ con la puesta en funcionamiento del tramo Medellín-Santuario la distancia entre la capital del departamento y este municipio disminuyó a solo una hora. La apertura del tramo incentivó una segunda ola de industrialización en el Oriente Cercano, principalmente en el denominado “corredor vial” ubicado en el sector de la carretera correspondiente a Guarne, Marinilla y Rionegro.

Desde 1960 los empresarios de Medellín comenzaron a reaccionar ante la extrema concentración de las fuerzas de producción, y tendieron a descentralizar las actividades industriales desviándolas principalmente al Oriente Cercano. En 1975 repuntó el interés de las empresas por establecer sus plantas en el Oriente, tendencia que continuaría a lo largo de la década de los ochenta del siglo XX. Las nuevas fábricas atrajeron mano de obra principalmente de los municipios cuyo casco urbano se encontraba dentro del área de influencia del tramo Medellín-Santuario de la Carretera Medellín-Bogotá; es decir, de Guarne, Rionegro, Marinilla y Santuario.¹²⁴

2.2.1.1 Los cambios en la agricultura tradicional

En los años del Frente Nacional la inconformidad en la distribución de la tierra de gran parte de los ocho millones de campesinos se plasmó en las invasiones a grandes haciendas y a terrenos baldíos nacionales. Ellos reclamaban una distribución equitativa de la tierra entre los campesinos sin terrenos, además de mejores condiciones para las zonas rurales que aquejaban un abandono que en algunas zonas databa de la época colonial. La ley de Reforma Agraria promulgada en 1961 prometía una redistribución equitativa de las tierras, de tal

¹²² El Colombiano, Julio 14 de 1975. Pag 3.

¹²³ Entrevista de Diego Duque a Francisco Gómez, El Santuario, 8 de junio de 2015.

¹²⁴ Alicia Ester. 296.

forma que todos los campesinos de Colombia tuvieran acceso a una parcela propia; lejos de la propuesta inicial, la realidad demostró que la ley nunca se cumplió con su cometido.

A partir de la década de los setenta el Gobierno Nacional de la mano de instituciones internacionales comenzó a trabajar en un proceso de modernización de la agricultura en esta región del país. A estos programas se les llamó “Desarrollo Rural” y buscaban aumentar el rendimiento por hectárea en las pequeñas parcelas del Oriente. A continuación se expondrá la forma en que estos programas de Desarrollo Rural transformaron la estructura agraria del oriente Antioqueño y la importancia estratégica que tuvo la Carretera Medellín-Bogotá para la ejecución de estos. En primer lugar se hará referencia al denominado “Programa de Desarrollo Rural del Oriente Antioqueño” (POA), plan piloto y fase exploratoria para la adopción de nuevas tecnologías agrícolas en el país; y en segundo lugar se estudiará el denominado Plan de “Desarrollo Rural Integrado” (DRI) que podría considerarse como el resultado del primero.

La actividad predominante entre los habitantes del Oriente Antioqueño durante mucho tiempo fue la agricultura a pequeña escala, orientada al autoconsumo. A pesar de contar con suelos altamente saturados de aluminio, los campesinos de esta región se las arreglaron para cultivar con relativo éxito la papa, el maíz y el frijol. El campesino de la región había acumulado durante generaciones un conocimiento empírico del suelo que le había permitido desarrollar un tipo de agricultura que aprovechaba todos los recursos disponibles. El uso de “escombreras” era común en las fincas del oriente Cercano; estas eran fosos en los que se depositaban los residuos orgánicos que iban desde sobras las sobras de los alimentos hasta la materia fecal de los animales domésticos, de esta forma, los campesinos lograban producir su propio abono.¹²⁵

Otra práctica común entre los campesinos del Oriente Cercano era la selección de semillas. Este método de conservación les llevó a poseer gran variedad de semillas adaptadas a las condiciones de la zona. También ofrecía seguridad al campesino ante un eventual brote de plagas, pues la variedad de semillas que habían obtenido a lo largo de los años les permitía continuar sembrando con otra semilla diferente, resistente al ataque de las plagas.

Al estar ubicada en un valle interandino, la región del Oriente Cercano presenta ondulaciones del terreno que dificultaban la mecanización de los cultivos; por esta razón los

¹²⁵ Entrevista de Diego Duque a Néstor Agudelo, Guarne, 15 de junio de 2015.

campesinos de la región ejecutaban manualmente las labores del campo; las únicas herramientas con las que se contaba para trabajar la tierra consistían en azadones, palas y machetes.¹²⁶

Los trabajos del campo involucraban a todos los miembros de la familia y existía una clara división del trabajo según el sexo: “La distribución del trabajo para la producción en la familia, tanto a nivel de la edad como del sexo, estuvo subordinada por el padre en su carácter de jefe y autoridad única en el hogar y la remuneración a los hijos por su fuerza de trabajo fue únicamente el usufructo de las condiciones materiales de vida existentes en el hogar”¹²⁷; mientras los hombres se dedicaban al cuidado del cultivo, las mujeres centraban sus esfuerzos en las tareas propias del hogar.¹²⁸

A partir del gobierno del Presidente Misael Pastrana Borrero se comenzó a dar un giro a las políticas dirigidas al sector agropecuario y que fueron adoptadas en la década anterior. Ya desde mediados de la década de los sesenta venía gestándose un movimiento dentro de los organismos internacionales que consideraba que el problema de la baja producción de alimentos no radicaba en el factor de tenencia de la tierra, sino en el bajo rendimiento que arrojaban las cifras recopiladas por organismos como la FAO.¹²⁹ Desde 1950 el Ministerio de Agricultura venía trabajando en un programa de mejoramiento de semillas con la asesoría del servicio agrícola de la Fundación Rockefeller¹³⁰ esto con el fin de aumentar el rendimiento por hectárea en los cultivos.

En 1970 el Gobierno Colombiano comisionó a los directivos del ICA para que viajaran a México para observar El Plan Puebla, un programa experimental de desarrollo agrícola financiado por el Gobierno Mexicano y el Banco Mundial y que a la postre se convertiría en un modelo de desarrollo rural para América Latina. Esta experiencia influyó en la formulación de la estrategia colombiana para el desarrollo del campo:

En 1970 y después de un cambio de notas de Directivos del ICA se trasladó a México a observar el Plan Puebla. Allí se tuvo amplia oportunidad de discutir todos los aspectos

¹²⁶ Entrevista de Diego Duque a Néstor Agudelo.

¹²⁷ Evelio García, “Descomposición del campesinado: el caso de El Santuario (Ant)” (Tesis de Grado en Antropología, Universidad de Antioquia, 1988) 13.

¹²⁸ Alicia Ester... 122.

¹²⁹ Jaime Piedrahita Yepes, “Economía campesina y programa DRI: El caso del Oriente Antioqueño” *Lecturas de Economía* 5-6 (1981) 115.

¹³⁰ Departamento Nacional de Planeación, “Informe sobre la producción y consumo de semillas mejoradas en Colombia”, Bogotá, 9 de enero de 1969. Archivo General de la Nación, Bogotá, Ministerio de Obras Públicas y Transporte, Caja 21, Carpeta 360, f. 1.

que rodeaban este Plan y los aspectos que podrían ser aprovechados en Colombia. Para entonces se tenía ya estructurada la base ocupacional para poner en ejecución el primer proyecto de Desarrollo Rural Regional en el país, en la región de Rionegro (Antioquia).¹³¹

El Oriente antioqueño había sido la región elegida para la ejecución del primer proyecto de desarrollo rural del país y precursor del programa DRI. Según Arturo Escobar “El plan de desarrollo para el período 1974-1978, modestamente titulado *Para cerrar la brecha*, designaba al PAN y al DRI (programa de Desarrollo Rural Integrado) como las piedras angulares de la política social del gobierno.”¹³²

Con la puesta en marcha del POA comenzó el proceso de tecnificación de la agricultura en el Oriente Cercano que de algún u otra forma sustituiría a la agricultura tradicional.

En 1970 la terminación de la carretera Medellín-Bogotá era aún una incertidumbre; sin embargo, aproximadamente 30 de los primeros 58 kilómetros correspondientes al tramo Medellín-Santuario estaban terminados¹³³, lo que hacía suponer que esta fracción de la vía sería terminada en poco tiempo. Simultáneamente, en aquel año, comenzaron a llegar a la región expertos del ICA con el fin de realizar estudios acerca de la estructura campesina del Oriente Cercano; la misión de investigadores incluía sociólogos, economistas y agrónomos que recopilaron información visitando las fincas. La información recolectada sería de gran importancia para diseñar una estrategia que condujera a la asimilación de las nuevas técnicas de cultivo por parte del campesino.

Los primeros informes publicados por los técnicos del ICA describían al campesino como un sujeto rudimentario y carente de conocimientos prácticos. Los folletos prometían que a través de la implementación de nuevas prácticas los campesinos podrían alcanzar el desarrollo:

En los últimos años se ha venido desarrollando una creciente preocupación de los Gobiernos por mejorar la situación de inmensas masas de campesinos que han vivido en situaciones muy deprimidas, carentes de educación, salud, desnutridas ó mal nutridas, con inexistentes sistemas técnicos de producción, con malas habitaciones y pobres vestidos, rudimentarias herramientas y sistemas de explotación, todo lo cual impide que estos agricultores participen en los procesos de producción y en el desarrollo social y económico de los países.

Podría denunciarse el problema de la agricultura tradicional en Colombia como 'muy grave' y muy común, caracterizado por bajas tecnologías y agravado con una alta rata de

¹³¹ Canuto Cardona y otros, *Información Básica de los Proyectos de Desarrollo Rural, Oriente Antioqueño, Oriente de Cundinamarca, García Rovira, Norte Caucaño, Región Ariari*" (Bogotá: ICA, 1971) 3.

¹³² Arturo Escobar, *La invención del Tercer Mundo: Construcción y Deconstrucción del subdesarrollo*. 230.

¹³³ Ministerio de Obras Públicas, "Solicitud de financiación del Gobierno de Colombia al Banco Interamericano de Desarrollo para la construcción de la carretera Santuario-Puerto Triunfo", Bogotá, Noviembre de 1969. Archivo General de la Nación, Bogotá, Ministerio de Obras Públicas, Ingeniería de Materiales, Caja 31, Carpeta 135, f 96.

nacimientos que producen una alta concentración de la población en ciertos lugares. Esto a su turno, genera el problema de la migración de los pueblos a las ciudades. Migración integrada por individuos de baja preparación educacional. Las gentes que emigran entran a competir por trabajos rudimentarios en los pueblos y ciudades, como celadores, choferes, servicio doméstico, guarderías, etc.¹³⁴

Al iniciar la década de los setenta las fincas con menos de 20 hectáreas producían aproximadamente el 55% de los alimentos consumidos en el país;¹³⁵ la visión del Gobierno Nacional contemplaba la implementación de nuevas tecnologías en las pequeñas parcelas como camino para aumentar los rendimientos por hectárea y erradicar a uno de los grandes enemigos del desarrollo: el hambre. Los paquetes tecnológicos promocionados por el POA en la región estaban compuestos por semillas mejoradas “superiores en rendimiento a las semillas criollas de una determinada región,”¹³⁶ pesticidas para el control de plagas y el uso de abonos especializados. Este paquete tecnológico había sido sugerido por Centro Internacional de Manejo de Semillas de Maíz y Trigo (CIMMYT) con sede en México, entidad que desde principios del programa envió varios técnicos para prestar asesoría directa al programa.

Como forma de difusión del paquete tecnológico se crearon fincas modelo en los ocho municipios que hacían parte del POA (Carmen de Viboral, Guarne, La Ceja, La Unión, Marinilla, Rionegro, San Vicente y El Santuario). Las fincas modelo servían de aulas donde los técnicos del ICA y CIMMYT enseñaban a los campesinos el uso de las nuevas tecnologías. Los rendimientos obtenidos en las fincas modelo convenció buena parte de los campesinos del Oriente Cercano a adoptar el uso del paquete tecnológico en sus parcelas. Tomando el Periodo 1971-1975 se observó que los rendimientos promedio aumentaron en los cultivos de papa (72%), maíz (62%) y fríjol cargamanto (84%) en los municipios POA.¹³⁷

Los resultados del programa fueron publicados a nivel nacional y surgieron otros proyectos de desarrollo de características similares en Cundinamarca, Santander, Meta, Cauca, Valle y Nariño.¹³⁸

¹³⁴ Canuto Cardona y otros, *Información Básica de los Proyectos de Desarrollo Rural, Oriente Antioqueño, Oriente de Cundinamarca, García Rovira, Norte Caucaño, Región Ariari* (Bogotá: ICA, 1971) I.

¹³⁵ Jaime Piedrahita Yepes, 125.

¹³⁶ Departamento Nacional de Planeación, “Informe sobre la producción y consumo de semillas mejoradas en Colombia”, Bogotá, 9 de enero de 1969. Archivo General de la Nación, Bogotá, Ministerio de Obras Públicas y Transporte, Caja 21, Carpeta 360, f. 3.

¹³⁷ Orlando Florez, “Santuario agroalimentario de Antioquia. El proceso de producción agrícola en una estructura agraria local” (Tesis de Maestría en Economía. Universidad Nacional Sede Bogotá, 1991) 61.

¹³⁸ Canuto Cardona, 9.

Pese al aumento en los rendimientos en los cultivos del área POA, la carencia de una infraestructura de transporte que permitiera trasladar ágilmente los alimentos desde las veredas hasta los centros de consumo más importantes de la región, especialmente a Medellín, impidió que el programa tuviera el impacto esperado por sus gestores. La terminación del tramo Medellín-Santuario de la Carretera Medellín-Bogotá sería de vital para la comercialización de los productos, pues seis de los ocho municipios miembros del programa (Guarne, San Vicente, Rionegro, Marinilla, El Santuario y El Carmen de Viboral), tenían jurisdicción sobre la futura carretera.

Desde su ascenso al poder en 1974, Alfonso López tuvo que enfrentarse a una recesión económica debida, además de la inflación, al aumento en los precios de los alimentos del sector agrícola tradicional;¹³⁹ Medellín fue una de las ciudades más golpeadas por el encarecimiento de los productos de la canasta familiar. Fiel a la tendencia de décadas anteriores, la ciudad continuó su crecimiento a un ritmo acelerado. El aumento de la población en la ciudad, sumado a la falta de una red de caminos y carreteras que uniera a Medellín con los centros productores de alimentos agravó la situación. El DRI prestaría especial atención al problema del transporte, y centraría sus esfuerzos en dotar a las regiones donde actuó de un sistema de caminos que facilitara el transporte de las cosechas desde las veredas hasta las cabeceras municipales, y de ahí, a los principales centros de consumo.

Desde la década de los sesenta los productos agropecuarios del Oriente Cercano eran consumidos en Medellín. El frijol, la papa, el maíz, eran consumidos por más de las tres cuartas partes de la población de la capital de Antioquia, que en el censo de 1973 reportaba un poco más de un millón de habitantes.¹⁴⁰ Según Orlando Flórez, el 75,5% de la población de Medellín consumía maíz y el 93,3% papa.¹⁴¹

El DRI concentró los esfuerzos de diferentes dependencias del Gobierno Nacional. Entre 1976 y 1984 atendió aproximadamente 98.000 familias y financió 355.000 hectáreas, construyó 1.200 kilómetros de vías e instaló 45.000 conexiones eléctricas en el campo; también construyó 402 acueductos y construyó o remodeló 246 puestos de salud y 52

¹³⁹ María Cristina Salazar, “Huellas destructivas de la agricultura comercial en Colombia”, *Cuadernos de Agricultura y Economía Rural* 1 (1986): 16.

¹⁴⁰ DANE, Censo de Población, 1973.

https://www.dane.gov.co/censo/files/analisis/medellin/medellin_dinami.pdf

¹⁴¹ Orlando Florez, 62.

hospitales.¹⁴² El programa buscaba dar condiciones de vida dignas a los pequeños productores de todo el país, sin mayores posibilidades, como forma de evitar la masiva migración de estos hacia las ciudades en busca de mejores posibilidades que las que ofrecía el campo. En el Oriente Cercano, el DRI tuvo operaciones en los municipios de Guarne, Rionegro, Marinilla, San Vicente, Carmen de Viboral, La Unión, La Ceja y El Santuario. El nuevo proyecto de Desarrollo Rural centró sus esfuerzos en convertir a la región en una potencia productora de hortalizas que surtiera la creciente población del Valle de Aburrá. Entre 1976 y 1984 la producción de hortalizas aumentó a ritmo acelerado en detrimento de los cultivos tradicionales de papa, maíz y frijol. Los campesinos se decantaron por el cultivo de las hortalizas debido a los altos rendimientos que este tipo de cultivos representaba. Para finales del primer periodo del DRI (1983), a excepción de la papa, los cultivos tradicionales habían sido prácticamente reemplazados por las hortalizas.

El tramo Medellín-Santuario de la Carretera Medellín-Bogotá ayudó en el proceso de tecnificación agrícola impulsado por el DRI en la medida en que facilitó las comunicaciones del Oriente Cercano con Medellín, disminuyendo el tiempo de recorrido en menos de una hora entre la capital del departamento y los municipios de la región. La apertura del primer tramo de la Carretera Medellín-Bogotá permitió que los flujos de producción de hortalizas fueran direccionados principalmente hacia Medellín.¹⁴³

2.2.2 La zona del Magdalena Medio y la carretera Medellín-Bogotá

Como se vio en la sección pasada el BM financió la construcción del tramo Medellín-Santuario, parte de la Carretera Medellín-La Dorada y se negó a subsidiar el tramo remanente de dicha vía; por tal razón en 1970 el Gobierno de Colombia pidió formalmente al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) la asignación de un crédito para construir los 114 kilómetros restantes entre Santuario y La Dorada. La ruta elegida para la construcción de la carretera fue trazada a través de uno de los segmentos montañosos más complicados del departamento de Antioquia y con una red hidrográfica que discurre hacia el río Magdalena a través de profundos valles, razón por la cual este proyecto fue uno de los más complicados de ejecutar en el país durante la década de 1970.

¹⁴² Pierre Ghidoes, 363.

¹⁴³ Evelio García, 201.

La construcción del tramo Santuario-río Magdalena era objeto de gran interés para los antioqueños pues esta se convertiría en la principal vía de acceso a una región del departamento con gran abundancia de recursos forestales, hídricos, yacimientos de roca caliza y petróleo. Con la confirmación de la construcción de la carretera en 1959 miles de campesinos provenientes del interior de Antioquia y de las zonas ribereñas del río Magdalena comenzaron a establecerse en terrenos correspondientes a la jurisdicción de los municipios de San Luis y Sonsón. En la presente sección se analizará el contexto regional durante los años de construcción de la carretera entre El Santuario y Puerto Triunfo, a orillas del Magdalena. El estudio de la región durante estos años (1970-1983) permitirá dilucidar las razones implícitas por las cuales la ruta fue trazada y ejecutada por esta región del departamento. Estos trece años son claves en la historia de esta región de Antioquia, pues son la antesala a la época del dominio paramilitar y la producción de cocaína en el Magdalena Medio.

2.2.2.1 Un pasado violento

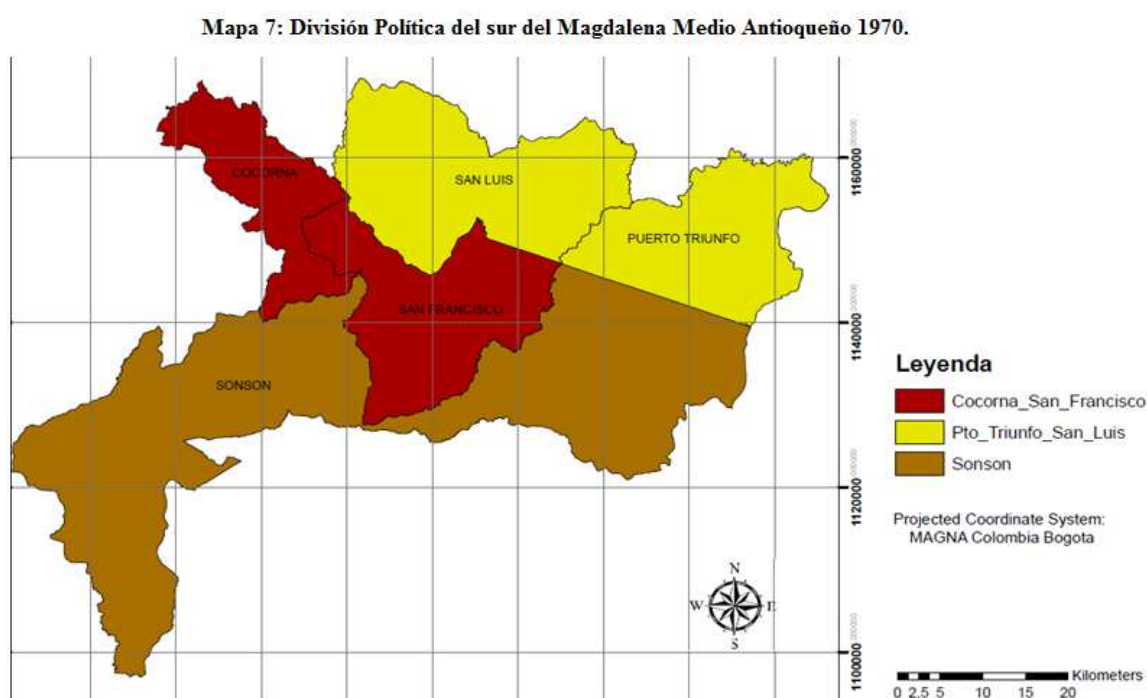
Pese a no ser el objetivo principal de esta investigación, es preciso tener en cuenta el contexto de la violencia en el extremo oriental del departamento de Antioquia. Durante más de cincuenta años esta región ha sido una de las más golpeadas por las incursiones de grupos al margen de la ley. La historia de la violencia en el extremo oriente de Antioquia se remonta en el tiempo hasta la década de 1950. La violencia coincide con el ingreso a la zona de desplazados de los departamentos cercanos que se vieron atraídos hacia esta región de Antioquia por sus riquezas y por la existencia de terrenos baldíos donde podían asentarse. La violencia en la zona ha perdurado a lo largo de más de sesenta años y se ha adaptado a las condiciones de las distintas décadas.

En su tesis doctoral la investigadora colombo-estadounidense Mary Roldán afirma que la violencia en Antioquia se concentró en las regiones periféricas (Magdalena Medio, Urabá, Bajo Cauca y el lejano Occidente Antioqueño).¹⁴⁴ A lo largo del siglo XX gran cantidad de personas migraron desde los departamentos cercanos y se establecieron formando pequeñas poblaciones cercanas a la margen antioqueña del río Magdalena, entre ellas Puerto Triunfo fundado en 1905, San Miguel en 1940, Doradal en 1970, Puerto Antioquia en 1945 (actual

¹⁴⁴ Mary Roldán, *A sangre y fuego: la violencia en Antioquia, 1946-1953* (Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2003) 35.

Puerto Perales trasladado de sitio en 1956) y La Danta en 1958.

Los bandoleros liberales habían ingresado a Antioquia principalmente desde el departamento de Santander y dieron inicio a una escalada de hechos violentos en contra de simpatizantes del partido conservador que habían migrado hacia esta zona huyendo de la violencia de sus lugares de origen. Esto dio pie a la creación de las *contrachusmas*, campesinos conservadores que se armaron para defenderse de los ataques de las guerrillas liberales. La situación de violencia extrema vivida durante estos años se veía favorecida por la enorme distancia que existía entre estos corregimientos y las cabeceras municipales (Sonsón, Cocorná y San Luis) y por la falta de vías de comunicación que facilitarían el tránsito hacia estos lugares. En el mapa 7 se aprecia la división política de la zona oriental del Departamento de Antioquia entre 1950 y 1970.



Fuente: Elaboración propia a partir de Hernán Henao, Esther Giraldo.

Los intentos por ejercer control en la zona por parte de las autoridades departamentales y municipales no eran suficientes para restablecer el orden, pues la construcción de inspecciones de policía en los corregimientos no pudo detener la violencia en la zona y según

Mary Roldán, más bien la propiciaron.¹⁴⁵ La creación de inspecciones de policía en la zona del Magdalena Medio buscaba frenar la incursión de los liberales hacia el interior del departamento, estableciendo un cordón de seguridad desde las riberas del río Magdalena y a lo largo de la carretera Sonsón-La Dorada; sin embargo, dicha estrategia surtió efecto parcialmente pues en 1952 se reportó presencia de *la chusma* en inmediaciones de la cabecera municipal de San Luis, dando como resultado el asesinato de por lo menos 35 campesinos.¹⁴⁶ Ese mismo año varios campesinos de aquella misma población se armaron para combatir a los bandoleros liderados por Chicote, provenientes de Puerto Nare y con firmes intenciones de tomarse la cabecera municipal del municipio. Esta banda de contrachusmas estaba conformada por “hombres laboriosos y de sanas costumbres que a la postre se volvieron violentos. Incursionaron en varios lugares del Magdalena Medio buscando a Chicote y su cuadrilla. Esta contrachusma ayudó a que se generalizara más la violencia.”¹⁴⁷

La dificultad para acceder a la zona sumada a la inestabilidad del orden público hacían del extremo suroriental del departamento de Antioquia una frontera interna, en una zona estratégica y con gran cantidad de recursos aprovechables. A finales de 1958 la firma Lockwood Kessler & Bartlett entregó al Gobierno Nacional los planos de la nueva carretera que comunicaría a Medellín con la población de La Dorada Caldas. La ruta elegida por los ingenieros norteamericanos en el tramo comprendido entre Santuario y el río Magdalena pasaría por la jurisdicción de los municipios de Sonsón, San Luis y Cocorná. Ciertamente, la nueva carretera no se limitaría a comunicar las dos ciudades más importantes del país; la elección de la ruta también podría leerse como una forma de ejercer soberanía en el territorio a través de la construcción de esta importante vía, como lo apunta el sociólogo mexicano Ovidio González Gómez en su texto “Construcción de Carreteras y ordenamiento del territorio” la construcción de carreteras en los países latinoamericanos “arrancó con un objetivo político militar y luego fue tomando el cariz de un objetivo político: la integración del territorio.”¹⁴⁸

¹⁴⁵ Mary Roldán, *A sangre y fuego. La violencia en Antioquia 1946-1953* (Bogotá: ICANH, 2003) 45.

¹⁴⁶ Hernán Henao y otros, “San Luis”, *Colección de Estudios de Localidades*, coord. Hernán Henao Delgado (Medellín: Cornare-INNER, 1993) 103.

¹⁴⁷ Néstor Gómez, *Datos monográficos del corregimiento El Prodigio Municipio de San Luis* (Medellín: Vieco, 1990) 23.

¹⁴⁸ Ovidio González Gómez, “Construcción de carreteras y ordenamiento del territorio”, *Revista Mexicana de Sociología* 52.3. (1990): 53.

Durante los primeros años del Frente Nacional se había iniciado un proceso de pacificación nacional que buscaba eliminar las secuelas de la violencia partidista de los años 1950; no obstante, en la zona montañosa del oriente de Antioquia continuaban presentándose brotes de violencia, especialmente en zona rural de Cocorná, San Carlos y San Luis. Al terminar la violencia en el Valle, Tolima y Quindío grupos de los llamados *pájaros* buscaron refugio en la zona montañosa de estos municipios y comenzaron a intimidar a los campesinos.¹⁴⁹

Estos hombres armados estaban liderados por Gilberto Castaño, también conocido como Sinsonte, natural del municipio de Cocorná, un temido bandolero en toda la región. A la banda se Sinsonte se sumaron las del Dragón, El Vampiro, Pecho de Lata, Caratejo, Animalito, Cacao, El Hachero, que operaban a través de la extensa zona boscosa que cubre a esta región del departamento de Antioquia, buscando campesinos liberales para expulsarlos, asesinarlos o expropiarles la tierra.¹⁵⁰ En un informe de la Policía Nacional al Gobernador de Antioquia con fecha del 29 de octubre de 1963, se reportaba la presencia de estos bandoleros en la región:

En incursiones esporádicas visitan estas jurisdicciones los bandoleros GUSTAVO MUÑETÓN GARCÍA ó DELIO VALENCIA (a. Cacao), SAMUEL BEDOYA SALAZAR (a. Machetazo) y GILBERTO CASTAÑO (a. El Sinsonte), pero últimamente tales antisociales se encuentran por los Municipios de San Carlos, Cocorná y Granada, bastante adentro de la zona marcada, dedicados al asalto, asesinato y robo en ocasiones de bestias caballares para facilitar su medio de transporte cuando tienen que cruzar a Boyacá o Santander, cuyo paso lo hacen por jurisdicción de Puerto Perales.¹⁵¹

Los bandoleros se movían libremente a través de la región resguardados por los densos bosques que cubren esta región del Oriente de Antioquia. El área cubierta por estos bandoleros iba desde las márgenes del río Magdalena hasta las cercanías de los cascos urbanos de San Luis y Cocorná. Según Hernán Henao la violencia de la zona en la década de 1960 obedeció a “trasfondo agrario más que partidista,”¹⁵² es decir que hubo un mayor interés por acaparar terrenos en esta importante sección del departamento de Antioquia.

Desde 1959 era de común conocimiento que la nueva carretera entre Medellín y el río

¹⁴⁹ Hernán Henao y otros, “San Francisco”, *Colección de Estudios de Localidades*, coord. Hernán Henao Delgado (Medellín: Cornare-INNER, 1990) 43.

¹⁵⁰ Hernán Henao y otros, “San Luis”, *Colección de Estudios de Localidades*, coord. Hernán Henao Delgado (Medellín: Cornare-INNER, 1993) 105.

¹⁵¹ Policía Nacional, “Informe sobre orden público: Región del Magdalena”, Medellín, 29 de octubre de 1963. Archivo Histórico de Antioquia, Medellín, Fondo Gobernación, Despacho del Gobernador, Caja 22, Legajador 5, sf.

¹⁵² Hernán Henao y otros, “San Francisco” 43.

Magdalena sería construida a través de la zona en cuestión, lo que le daba a esta un atractivo extra. La carretera permitiría el aprovechamiento de la gran cantidad de recursos existentes en la zona, por lo que no es descabellado pensar que, en parte, la violencia, el desplazamiento y el arrebato de tierras a campesinos se vio motivada por la ejecución de uno de los más importantes proyectos viales que se realizaban por esos años en Colombia.

El atropello llevado a cabo por estos bandoleros en la región llevó a que los civiles prestaran colaboración a las autoridades con el fin de desarticular estos grupos que azotaron veredas y corregimientos de San Luis, Cocorná, San Carlos y Sonsón; adicionalmente, los campesinos se organizaron y crearon autodefensas para proteger a sus comunidades de los abusos de los “pájaros.” La pacificación de la década de 1960 llegó a su fin con la captura o el asesinato de los principales cabecillas de estos grupos.

En la década de 1970, a pesar de retrasos en el cronograma, se había realizado la mayor parte del trabajo de construcción de la autopista. La inminente finalización de los trabajos de construcción de la carretera atrajo a la región los intereses de distintos grupos que vieron en la región posibilidades de riqueza. Las tierras planas aledañas al río Magdalena y pertenecientes a los municipios de Sonsón y San Luis fueron acaparadas por la ganadería extensiva, con grandes haciendas que empleaban a los habitantes de la zona. La instauración del modelo de hacienda ganadera concentró en pocas manos las tierras disponibles en las llanuras bajas del Magdalena Antioqueño, y gran parte de los colonos que se asentaron en estas tierras fue desalojada, en algunos casos a la fuerza.

En 1970 hicieron aparición en esta zona los guerrilleros de los frentes 11 y 12 de las FARC, ofreciendo a los ganaderos seguridad y vigilancia en sus tierras a cambio del pago de cuotas mensuales; negarse a pagar la cuota de guerra a las FARC significaba arriesgarse a perderlo todo. En 1977, un grupo de ganaderos y aserradores de San Luis y Sonsón se reunieron y decidieron crear una fuerza de choque que contrarrestara las acciones de los guerrilleros y entregaron a Ramón Isaza Arango, un colono que arribó en 1950 proveniente de Sonsón, la suma de un millón de pesos para conformar unas autodefensas.¹⁵³

Los hombres de Isaza recibieron su bautizo de fuego el 22 de febrero de 1978 cuando se enfrentaron a 20 guerrilleros de las FARC que pretendían tomarse el pequeño poblado de Las

¹⁵³ “La máquina de guerra de Ramón Isaza” 22 de septiembre de 2010.
<http://www.verdadabierta.com/justicia-y-paz/versiones/487-autodefensas-campesinas-del-magdalena-medio/2743-la-maquina-de-guerra-de-ramon-isaza>

Mercedes, en jurisdicción del entonces municipio de San Luis. Desde entonces, este grupo de autodefensas comenzó a expandir su área de influencia en la región, prestando seguridad en Puerto Triunfo, La Danta, San Miguel y El Prodigio; los campesinos pasaron de temerle a las autodefensas a prestarle colaboración en su labor de combatir a la guerrilla.¹⁵⁴

En 1978 el reconocido narcotraficante colombiano Pablo Escobar se interesó por la región del Magdalena Medio Antioqueño, pues desde hacía algún tiempo buscaba una zona con selva, agua y montaña al mismo tiempo. Desde el año anterior Escobar había recorrido en su helicóptero particular las zonas cálidas del departamento de Antioquia en busca de un sitio propicio para establecer una gran hacienda sin encontrar una zona que satisficiera sus necesidades; hasta que un día, Alfredo Astado, le informó a Escobar que en el periódico *El Colombiano* ofrecían un terreno en el recién creado municipio de Puerto Triunfo, al borde de la *autopista*, por lo que el futuro de la región estaba asegurado. Pablo Escobar compró la Hacienda Nápoles por 35 millones de pesos y la convirtió en uno de los laboratorios más grandes para el procesamiento de cocaína, empleando a habitantes de la región, especialmente de La Dorada, corregimiento de Puerto Triunfo aledaño a la propiedad del extinto capo colombiano.¹⁵⁵

Escobar buscó el favor de la población de esta zona del departamento de Antioquia, su estrategia se fundamentaba en presentarse como un hombre rico que buscaba el bienestar de la región y de sus habitantes; por tal razón inició, a través del periódico *Medellín Cívico*, propiedad de su tío Hernando Gaviria Berrío, una campaña en pro de la terminación de la autopista Medellín-Bogotá, la gran obra que debía estar terminada desde hacía mucho tiempo. A través de varios artículos de este periódico es posible leer la preocupación de los “nuevos propietarios de la Hacienda Nápoles” ante la demora en los trabajos de construcción de la mencionada vía.

Cuanto tiempo empleado en esa brega de convencer al Estado acerca de cómo no es suntuaria la Autopista Medellín Bogotá. Es algo de extraordinario beneficio, dentro de todos los planes viales que se han cruzado de tiempo atrás. Hace mucho rato que ese medio de comunicación ha debido estar inaugurado. No hay que responsabilizar a nadie, en concreto, por la expresada morosidad. Pero, las entidades encargadas de esa obra redentora, deben comprender que, por negligencia u otras razones ideológicas puede

¹⁵⁴ Francisco Gutiérrez y Mauricio Barón, “Estado, control territorial paramilitar y orden político en Colombia”, *Nuestra guerra sin nombre: Transformaciones del conflicto en Colombia*, Ed. Francisco Gutiérrez y María Emma Vills (Bogotá: Norma, 2006) 272.

¹⁵⁵ “La Hacienda Nápoles: Los sueños y las pesadillas de mi padre”, noviembre 8 de 2014. <http://www.las2orillas.co/la-hacienda-napoles-los-suenos-pesadillas-de-mi-padre/>

perderse muchísimo de lo construido en grandes trayectos. Hay que viajar por esa ruta para darse cuenta fidelísima de cómo las cosas no andan bien. En un viaje a bordo de helicóptero, el autor de estas líneas pudo constatar lo calamitoso, pues hay larguísimos trayectos abandonados, dejados a la buena de Dios y sin que la mano oficial del hombre se permita dinamizar los trabajos de urgencia. Regiones riquísimas esperan con ansiedad que el Estado intervenga diligentemente, para no continuar en el embotellamiento que nos ocupa. Son numerosas las comarcas que ven en esa vía un asidero para su prosperidad. Por otra parte, no solo los propietarios de fincas o haciendas están a la expectativa acerca del inmediato devenir, sino infinitas caudas de campesinos que han estado plenos de optimismo y sus ensueños se ven desbaratados como en quimera. Luego de tanto tiempo ideado, de proyectado, de planificado y de trabajado en la práctica tan loable propósito, lo que hemos anotado derrumba la gran multiplicidad de esperanzas. La vida en este siglo no puede ser lenta, tarda, morosa. Estamos bien avante en el siglo XX, cuando la humanidad se hace cada día más dinámica, más energética, más creativa, más veloz por exigencias inaplazables de una civilización que detesta el amodorramiento y que ya llegó a la luna y están rondando otras bases del sistema planetario. La autopista Medellín Bogotá está anquilosándose, precisamente cuando con espíritu público bien emprendedor, por parte del Estado, es factible salvarla de un desastre y luego darle feliz término. Hacemos sonar, patrióticamente, nuestros timbres de alarma sobre el particular.¹⁵⁶

A fines de la década de 1970 la Hacienda Nápoles se había convertido en el lugar de reunión del cartel de Medellín, temida organización criminal que controlaba las rutas del transporte de cocaína hacia Estados Unidos. La compra de los terrenos aledaños por parte de Pablo Escobar hizo que el área de la hacienda aumentara hasta llegar a las 1920 hectáreas con piscinas, canchas de tenis, aeropuerto, zoológico (el más completo del país en 1983) y por supuesto, ocultos entre la vegetación, laboratorios para el procesamiento de pasta de coca.¹⁵⁷ No obstante, las actividades de Escobar en la región iban más allá de lo ilícito. En 1978 donó al recién creado municipio de Puerto Triunfo dineros para la realización de obras públicas, entre ellas la construcción de la importante avenida Nápoles, vía que comunicaba a la cabecera municipal con la futura autopista.

Actualmente se construye la Avenida Nápoles que facilitará la circulación de vehículos y empalmará con la autopista que conducirá a Bogotá. Sobre esta última obra que mencionamos, cabe destacar la considerable ayuda que recibirá el municipio por parte de los propietarios de la Hacienda Nápoles. Prácticamente la construcción de la obra puede considerarse como un obsequio de la Hacienda hacia los pobladores de Puerto Triunfo. Maquinaria pesada y otras ayudas de inconmensurable valor serán facilitadas para el servicio de la comunidad.¹⁵⁸

Como se ha visto, la violencia ha sido un fenómeno que desde la década de 1950 ha hecho

¹⁵⁶ Hernando Gaviria Berrío, "La autopista Medellín-Bogotá está anquilosándose", *Medellín Cívico* (Medellín) agosto de 1978, 4.

¹⁵⁷ "La Hacienda Nápoles..."

¹⁵⁸ Hernando Gaviria Berrio, "Los mejores días de Puerto Triunfo", *Medellín Cívico* (Medellín) Febrero de 1980: 1-2.

presencia continua en la zona suroriental del departamento de Antioquia. La ausencia del Estado y la gran riqueza de recursos que ofrece esta zona del país fue motivo para que las bandas emergentes hicieran presencia y configuraran el escenario regional de la década de 1980, caracterizado por las acciones delictivas de los grupos paramilitares, guerrilleros y narcotraficantes.

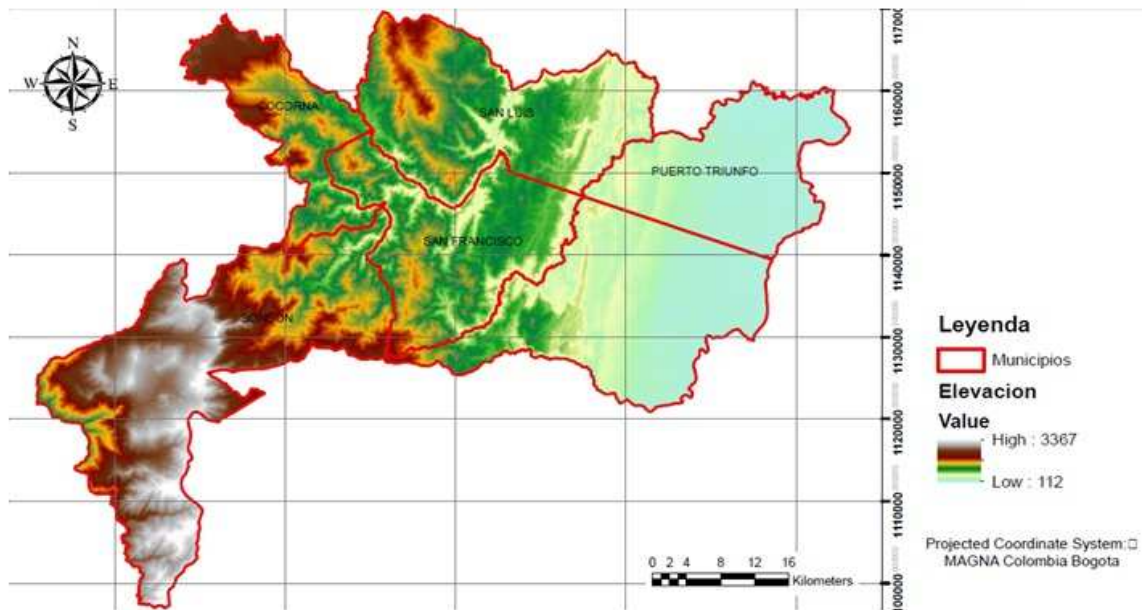
2.2.2.2 La riqueza de la región

Como se ha visto anteriormente, el tramo Medellín-Santuario de la futura Carretera Medellín-Bogotá fue financiado con dineros provenientes del Gobierno Nacional y del BM. Según la recomendación de los expertos del BM y los resultados de la Misión Harvard, el tramo Santuario-río Magdalena debería esperar un tiempo prudente, a causa de su excesivo costo de construcción, por lo que se recomendaba el comienzo de obras aproximadamente en 1975. Sin embargo, en 1969, mientras se realizaban las obras de la carretera Medellín-Santuario, el Gobierno Nacional inició las conversaciones con el BID con el fin de obtener un préstamo por 15 millones de dólares para la continuación de las obras entre Santuario y las inmediaciones de Puerto Triunfo; ese mismo año fue entregada una solicitud oficial de préstamo a los expertos del BID. Este documento contiene información detallada de la región por la que discurrirían los 114 kilómetros de carretera.

En 1966, durante su discurso de inauguración de las obras de la carretera Medellín-Bogotá, el Presidente de Colombia, Guillermo León Valencia, se expresaba de esta forma sobre las riquezas de la zona suroriental de Antioquia: “A lo largo de la ruta se han encontrado yacimientos importantes de caolín, mármol, caliza, cromo y oro cuya explotación duplicará la rata de crecimiento de la industria minera al pasar del 2% al 4%.”¹⁵⁹ En el mapa 8 se observa la geografía física de los municipios de Sonsón, Cocorná, Puerto Triunfo, San Luis y San Francisco.

¹⁵⁹ Luis Eduardo Muñoz Álvarez, "El Pueblo Antioqueño es el Mejor Hecho por Dios a su Imagen y Semejanza: Valencia", *El Colombiano* (Medellín) 3 de marzo de 1966: 19.

Mapa 8: Geografía física de Sonsón, San Francisco, Cocorná, San Luis y Puerto Triunfo



Fuente: Elaboración propia en ArcGis Map

Las riquezas de la zona pueden considerarse como una razón de peso para construir la carretera en medio de una zona geográfica extremadamente complicada; es por esta razón que la abundancia de recursos sea ampliamente reseñada en el documento presentado al BID. La carretera no solamente sería necesaria porque “permitirá la comunicación directa entre Bogotá y Medellín, las dos más importantes ciudades de Colombia” sino porque también por medio de ella “se conectará al Occidente Colombiano la importante zona del Magdalena Medio” una zona de gran riqueza potencial “pero sin adecuada explotación por carencia de vías de comunicación,”¹⁶⁰ lo que se traduciría en mejores condiciones para los habitantes de esta zona del departamento de Antioquia sometidos “a los rigores del clima, que se suma a la falta de adecuados centros educativos, servicios públicos, transporte local y lugares propios para el esparcimiento, lo que ha causado el incremento en el consumo de licores como única forma de distracción.”¹⁶¹

El Petróleo

¹⁶⁰ Ministerio de Obras Públicas, Gannet Flemming Cordry & Carpenter Inc, Integral Ltda., "Solicitud de financiación del Gobierno de Colombia al Banco Interamericano de Desarrollo para la construcción de la carretera Santuario-Puerto Triunfo", Bogotá, Noviembre de 1969. Archivo General de la Nación, Bogotá, Ministerio de Obras Públicas, Ingeniería de Materiales, Caja 31, Carpeta 135, f 55.

¹⁶¹ Henry Cardona Giraldo y Samuel Betancourt Gómez, *Estudio sobre la región de San Luis y Sonsón del Magdalena Medio* (Medellín: IDEEA, 1973) 8.

A finales de la década de 1960 el petróleo era uno de los principales productos que exportaba Colombia y por aquellos años constituía “la segunda fuente de intercambio con el exterior, la cual representa aproximadamente un 15% de las exportaciones distintas al café.”¹⁶² Las principales reservas de petróleo del país se encuentran en diseminadas a lo largo del Magdalena Medio. La zona ribereña del Magdalena Medio Antioqueño posee importantes yacimientos petroleros, explorados desde la década de 1950 por la Texas Petroleum, principalmente en los municipios de Puerto Triunfo, Puerto Nare y Puerto Berrío. El pozo más importante hallado en la década de 1930 fue *Casabe*, ubicado en el municipio de Yondó, al norte del área donde se realizaría el proyecto vial.¹⁶³ Los yacimientos de petróleo en la región eran mencionados en la solicitud de préstamo al BID pues con la construcción de la carretera se podría transportar el crudo de esta zona del país a los principales centros de consumo.

Una gran parte de la producción actual proviene de los campos petrolíferos situados en esta zona del Magdalena Medio. En este sector y al occidente de Bucaramanga queda Barrancabermeja, la principal región productora de petróleo en Colombia, donde está ubicada una gran refinería que alimenta los oleoductos que van a la Costa Norte, Medellín, Manizales y Bogotá. La producción petrolera del Magdalena Medio se incrementará por la explotación que la Compañía Texas ha empezado en algunos pozos cerca a la estación Cocorná y además, porque hay yacimientos situados cerca a Puerto Triunfo en proceso de explotación o licitación.¹⁶⁴

A principios de la década de 1970 las exploraciones hechas por la Texas en la zona del río Magdalena había dado como resultado el hallazgo de “reservas petrolíferas con unos 250 pozos ya aprobados” y cuya explotación traería “beneficios económicos y en general que constituya uno de los factores que eleven el nivel de vida de los habitantes de la región.”¹⁶⁵ El corregimiento de Puerto Triunfo, perteneciente entonces al municipio de San Luis era donde se había encontrado los principales yacimientos petroleros del departamento. El documento entregado al BID informaba que la “producción petrolera del Magdalena Medio

¹⁶² Ministerio de Obras Públicas, Gannet Flemming Cordry & Carpenter Inc, Integral Ltda., "Solicitud de financiación del Gobierno de Colombia al Banco Interamericano de Desarrollo para la construcción de la carretera Santuario-Puerto Triunfo", Bogotá, Noviembre de 1969. Archivo General de la Nación, Bogotá, Ministerio de Obras Públicas, Ingeniería de Materiales, Caja 31, Carpeta 135, f 61.

¹⁶³ “Casabe o la odisea petrolera”, *El Tiempo* (Bogotá) 12 de mayo 1991: 3.

¹⁶⁴ Ministerio de Obras Públicas, Gannet Flemming Cordry & Carpenter Inc, Integral Ltda., "Solicitud de financiación del Gobierno de Colombia al Banco Interamericano de Desarrollo para la construcción de la carretera Santuario-Puerto Triunfo", Bogotá, Noviembre de 1969. Archivo General de la Nación, Bogotá, Ministerio de Obras Públicas, Ingeniería de Materiales, Caja 31, Carpeta 135, f 63.

¹⁶⁵ Henry Cardona Giraldo, Samuel Betancourt Gómez, *Estudio sobre la región de San Luis y Sonsón del Magdalena Medio* (Medellín: IDEEA, 1973) 20.

se incrementará por la explotación que la Compañía Texas ha empezado en algunos pozos cerca a la estación de Cocorná (actual corregimiento de Puerto Triunfo) y además, porque hay yacimientos situados cerca a Puerto Triunfo en proceso de explotación o licitación.”¹⁶⁶

Cemento y Mármol

La región no sólo era rica en yacimientos de petróleo. En el año de 1958 Severiano Gómez y Eloy Arbeláez ya habían reportado la abundancia de yacimientos de roca caliza y mármol en la cuenca del río Claro, en jurisdicción de San Luis, Cocorná y Sonsón. Estos yacimientos de mármol y caliza han sido los más grandes hallados en territorio colombiano. La construcción de la carretera Santuario-Puerto Triunfo atraería a la región empresas interesadas en explotar los grandes yacimientos. En la solicitud se expone que la falta de vías que comunicaran con esta zona impedía la correcta explotación de los minerales.

Hay grandes depósitos de mármol y caliza en la zona. Los más ricos depósitos de mármol están en la hoya del río Claro, en los municipios de Cocorná, Sonsón y San Luis y permanecen sin explotación debido a la falta de vías de comunicación con los centros industriales del país. Actualmente se explotan en la región del Bajo Nare como materiales de construcción, el mármol para acabado de edificios y la caliza como materia prima para la producción de cemento y carburo de calcio en fábrica situada cerca a Puerto Nare. La fábrica de cemento tiene una capacidad instalada de 750 Tm por día, lo cual representa un 7% del total de Colombia. En las zonas aledañas a los yacimientos de caliza mencionados, probablemente se generará en gran escala la producción de cal agrícola una vez entre en servicio la carretera Santuario-río Magdalena.¹⁶⁷

La madera

En 1970 una gran parte de la jurisdicción de los municipios de San Luis, Sonsón y Cocorná (incluye a San Francisco hasta 1986) estaba ubicada en terreno montañoso con alturas entre los 500 y los 2300 metros sobre el nivel del mar, con enormes extensiones de bosques con posibilidades para la extracción maderera. Gran parte de las La zona maderera se encontraba en los corregimientos cocornenses de San Francisco, Aquitania, y en el Prodigio, bajo jurisdicción de San Luis. Los habitantes de estos poblados fueron atraídos por la abundancia de recursos a esta zona, y por la noticia de que se construiría la nueva carretera para Bogotá.

El trazado de la ruta entre Santuario y Puerto Triunfo comprendía la construcción de la

¹⁶⁶ Ministerio de Obras Públicas, Gannet Flemming Cordry & Carpenter Inc, Integral Ltda., "Solicitud de financiación del Gobierno de Colombia al Banco Interamericano de Desarrollo para la construcción de la carretera Santuario-Puerto Triunfo", Bogotá, Noviembre de 1969. Archivo General de la Nación, Bogotá, Ministerio de Obras Públicas, Ingeniería de Materiales, Caja 31, Carpeta 135, f 62.

¹⁶⁷ Ministerio de Obras Públicas, Gannet Flemming Cordry & Carpenter Inc, Integral Ltda., "Solicitud de financiación del Gobierno de Colombia al Banco Interamericano de Desarrollo para la construcción de la carretera Santuario-Puerto Triunfo", Bogotá, Noviembre de 1969. Archivo General de la Nación, Bogotá, Ministerio de Obras Públicas, Ingeniería de Materiales, Caja 31, Carpeta 135, f 63.

vía a través de esta zona boscosa. En el informe entregado al BID para la asignación del crédito se informaba de los grandes recursos forestales y de los beneficios que la explotación de estos recibiría con la construcción de esta vía. “La riqueza maderera de la zona es poco aprovechada por los altos costos que representa el transporte hasta los centros de consumo. De las 940 toneladas de madera transportadas en 1968 por los Ferrocarriles Nacionales, 915 fueron llevadas a Medellín.”¹⁶⁸ La apertura de la *autopista* prometía un aumento considerable en la producción de madera

La Ganadería

Las tierras planas ubicadas a orillas del río Magdalena fueron objeto de la instauración de la ganadería como principal actividad económica. La construcción de la carretera Medellín-Bogotá daría la posibilidad de transportar el ganado desde esta región del país hacia las principales ciudades. El texto presentado a los expertos del BID hacía referencia a la ganadería de la región como “de gran valor, especialmente en la parte oriental del río Magdalena. La población bovina está compuesta en su mayor parte por ganado cebú y cruces de este con otras razas. Se explota la ganadería en las modalidades de ceba, levante y cría, siendo la ceba predominante en la región”¹⁶⁹ En 1973 las tierras destinadas a la ceba de ganado en los municipios de Sonsón y San Luis superaba las 54.000 hectáreas, con aproximadamente 68.000 cabezas de ganado, lo que posiciona a esta actividad como la más importante de la región.¹⁷⁰

2.2.2.3 Reorganización político-administrativa en el tramo Santuario-río Magdalena

Entre las décadas de 1970 y 1980 hubo una reforma en la división política y territorial de los municipios ubicados en el suroriente del Departamento de Antioquia. Los territorios de San Luis, Cocorná y Sonsón dieron lugar a dos nuevos municipios: Puerto Triunfo y Dan Francisco.

La construcción de la carretera Medellín-Bogotá por el territorio del suroriente de

¹⁶⁸ Ministerio de Obras Públicas, Gannet Flemming Cordry & Carpenter Inc, Integral Ltda., "Solicitud de financiación del Gobierno de Colombia al Banco Interamericano de Desarrollo para la construcción de la carretera Santuario-Puerto Triunfo", Bogotá, Noviembre de 1969. Archivo General de la Nación, Bogotá, Ministerio de Obras Públicas, Ingeniería de Materiales, Caja 31, Carpeta 135, f 64.

¹⁶⁹ Ministerio de Obras Públicas, Gannet Flemming Cordry & Carpenter Inc, Integral Ltda., "Solicitud de financiación del Gobierno de Colombia al Banco Interamericano de Desarrollo para la construcción de la carretera Santuario-Puerto Triunfo", Bogotá, Noviembre de 1969. Archivo General de la Nación, Bogotá, Ministerio de Obras Públicas, Ingeniería de Materiales, Caja 31, Carpeta 135, f 65.

¹⁷⁰ Henry Cardona Giraldo y Samuel Betancourt Gómez, 8.

Antioquia vino a cambiar las relaciones de los corregimientos con sus respectivas cabeceras municipales. El control de las cabeceras municipales se hacía impracticable, por lo que La distancia de estos asentamientos respecto a las cabeceras municipales a las cuales pertenecían hacía difícil el control sobre estos territorios. Solo por mencionar un ejemplo, el viaje de Puerto Triunfo a San Luis implicaba “viajar por Puerto Berrío y Medellín, aprovechando conexiones que exigen de tres a cuatro días.”¹⁷¹

Los trabajos de construcción del tramo Santuario-río Magdalena demoraron cerca de trece años, desde 1970 hasta 1983, sin embargo, en el momento en que Puerto Triunfo fue declarado municipio ya funcionaba parte de esta carretera y se había construido el puente que une esta carretera con la Troncal del Magdalena; la comunicación entre Puerto Triunfo y el resto del país fue posible gracias a esta conexión terrestre; sin embargo, solo hasta 1983 fue posible la comunicación directa con Medellín. Con la apertura de la carretera el tiempo del recorrido entre Medellín y Puerto Triunfo disminuyó a tan solo cuatro horas.

Conclusiones

Para poder entender la importancia de la carretera Medellín-Bogotá se hace necesario dar una mirada a las regiones por las que atraviesa, conocer el contexto e identificar aquellos procesos que se vieron favorecidos con la construcción del mencionado proyecto vial.

En primer lugar se abordó la polémica por la construcción de la Carretera Panamericana. Con la construcción de esta importante vía internacional y la construcción de la Carretera Medellín-Bogotá se harían más rápidas las comunicaciones por tierra entre la capital de la República y la frontera panameña, y de paso Antioquia se convertiría en puerta de entrada de Colombia. La construcción de estos importantes proyectos viales en suelo antioqueño fue impulsada por el Gobierno Departamental en cabeza de los gobernadores y de un grupo de ciudadanos importantes del departamento.

En la segunda parte del capítulo que termina se abordó el proceso de construcción de la carretera Medellín-Bogotá en el Oriente Antioqueño, específicamente en el tramo de 58 kilómetros que va desde Medellín hasta la localidad de El Santuario. Se notó que simultáneamente a la construcción de la carretera se llevaron a cabo procesos como la descentralización industrial y la tecnificación agraria; estos se vieron favorecidos por la

¹⁷¹ Guillermo Valencia Rodas, “Recomendaciones de la Seccional de Instrucción Criminal y Vigilancia Judicial de Antioquia sobre los problemas judiciales que repercuten en la situación socio-económica y el orden público del Magdalena Medio”,

apertura al tráfico de la primera parte de la carretera en 1972.

A fines de la década de los setenta y principios de los ochenta comenzó a evidenciarse una clara diferenciación de la estructura económica del Oriente; mientras que los municipios más cercanos al Valle de Aburrá (Rionegro, Guarne, Marinilla) fueron objeto de la descentralización industrial, los municipios más alejados de la región (El Santuario, Carmen de Viboral, San Vicente) se convirtieron en los principales productores de hortalizas que surtieron durante la década de los ochenta los mercados de Medellín.

La región por la que cruzaría la carretera Santuario-río Magdalena había sido blanco de la violencia política durante la década de 1950. Este fenómeno acompañó a la región durante los siguientes cuarenta años, gracias a la ausencia del Estado y motivado por la gran cantidad de recursos con que cuenta esta importante zona del departamento. Este fenómeno fue una constante en la zona durante las décadas siguientes, haciendo de esta una de las más peligrosas del país. En la década de 1970 comenzaron a aparecer los primeros grupos de autodefensas en la zona aledaña al río Magdalena. Estos grupos fueron financiados por campesinos y ganaderos de la región, que vieron en la creación de estos cuerpos de seguridad privados una solución a los saqueos.

La construcción de la carretera Medellín-Bogotá a través de las montañas del oriente lejano y por las tierras planas del Magdalena Medio estuvo justificada por la gran cantidad de recursos disponibles y porque esta zona del país se erigía como una de las más ricas y prometedoras.

3 REORGANIZACIÓN ESPACIAL EN EL ORIENTE ANTIOQUEÑO

3.1 La carretera y el sistema Urbano-Regional

La autopista Medellín-Bogotá comenzó su construcción en 1966 partiendo desde Acevedo, en el extremo norte de la ciudad de Medellín. Los primeros 20 kilómetros de la obra fueron financiados en su totalidad por el MOP y tres años después de haber comenzado las labores dicho Ministerio pidió al BM un préstamo para continuar con los trabajos hasta llegar al puerto de La Dorada. En el texto oficial enviado por el Gobierno Nacional a las oficinas del BM se justificaba la construcción de la autopista como una obra de sumo beneficio para la organización territorial de Medellín y del Oriente de Antioquia, ya que

Dada la localización de la carretera en relación con la ciudad de Medellín y con la zona que se ha determinado el Oriente Antioqueño, la cual en esencia puede considerarse como el segundo anillo metropolitano de Medellín, al hablar de esta ciudad es necesario incluir también a los municipios del Oriente Antioqueño en la zona de influencia de la vía. Estos están constituidos por Rionegro, Marinilla, Guarne, Santuario, Carmen de Viboral y Cocorná, con una población aproximada total de aproximadamente 148.000 habitantes, y una rata promedio anual de crecimiento de 3,05%. Con relación a esta última zona conviene destacar el hecho de que en años recientes la expansión de algunas de las industrias textiles y manufactureras de Medellín se ha llevado a cabo hacia el Oriente Antioqueño, por lo que la construcción de la carretera dará un acceso más directo para los productos de esta zona a los mercados del Valle del Magdalena, Cundinamarca y los Santanderes.¹⁷²

La visión del BM reforzó el planteamiento de los funcionarios del Gobierno Nacional acerca de la importancia estratégica de la vía para Medellín y el Oriente Antioqueño. Si bien la autopista Medellín-Bogotá fue inaugurada oficialmente en 1983, en 1972 se dio apertura al primer tramo comprendido entre Medellín y la localidad de El Santuario, en el extremo oriental del Valle de San Nicolás. Con la puesta en funcionamiento de este primer tramo el desplazamiento entre Medellín y los municipios del Oriente Cercano disminuyó considerablemente, dejando a esta última región en una posición inmejorable respecto a las demás regiones y dinamizó los intercambios entre ambas zonas del Departamento de Antioquia. En el presente capítulo se analizará el papel desempeñado por este primer tramo de la autopista en la integración regional de Medellín, su área metropolitana y los municipios del Oriente Cercano.

¹⁷² Ministerio de Obras Públicas, Gannet Flemming Cordry & Carpenter Inc, Integral Ltda., "Solicitud de financiación del Gobierno de Colombia al Banco Interamericano de Desarrollo para la construcción de la carretera Santuario-Puerto Triunfo", Bogotá, Noviembre de 1969. Archivo General de la Nación, Bogotá, Ministerio de Obras Públicas, Ingeniería de Materiales, Caja 31, Carpeta 135, f 60.

3.1.1 La saturación del Valle de Aburrá

En 1964 el área urbana de Medellín estaba a punto de sobrepasar el millón de habitantes y los demás municipios con que compartía el Valle de Aburrá crecían también a un ritmo acelerado. En el periodo censal comprendido entre 1951 y 1964 la tasa de crecimiento de la población residente en el Valle de Aburrá creció a un ritmo promedio de 6% al año¹⁷³, una cifra preocupante teniendo en cuenta las limitaciones geográficas del Valle de Aburrá.

La violencia que azotó a gran parte de las zonas rurales del país fue un factor que favoreció el crecimiento de las ciudades. Medellín no fue la excepción pues durante aquellos años el crecimiento poblacional de la ciudad estuvo ligado a la migración de campesinos provenientes de las zonas rurales del departamento y otras regiones del país que buscaron en la ciudad refugio de la violencia y la posibilidad de acceder a trabajos bien remunerados en las fábricas de la capital departamental.

La descontrolada migración de campesinos a la ciudad había causado un crecimiento inusitado en muy poco tiempo, y a la vez había propiciado un crecimiento anárquico del perímetro urbano, con barrios que fueron fundados en zonas periféricas y en terrenos de pendiente, poco aptos para la construcción. Los esfuerzos debían encaminarse a controlar la mancha urbana y a desestimular la migración de campesinos hacia los centros poblados del Valle de Aburrá, por lo que el compromiso no solo recaía sobre los Alcaldes del área metropolitana sino también sobre el Departamento de Antioquia y del Gobierno Nacional.

Entre las décadas de 1960 y 1970 se hizo evidente la necesidad planificar el crecimiento de las poblaciones del Valle de Aburrá, dadas sus condiciones topográficas que en poco tiempo limitarían el crecimiento urbano.

De las 14000 hectáreas disponibles para urbanizar, en 1972 Medellín ya ocupaba aproximadamente 6500¹⁷⁴, lo que hacía suponer que en poco tiempo el Valle de Aburrá llegaría a un punto crítico de saturación, razón por la cual comenzó a barajarse la posibilidad de diseñar una estrategia que diera lugar al traslado, o mejor dicho, a la apropiación de las riquezas naturales de alguna de las zonas aledañas al Valle de Aburrá y garantizar de esta forma el acceso a recursos indispensables como agua y electricidad a los habitantes de este

¹⁷³ Gabriel Poveda Ramos, “Valles de Aburrá y Rionegro: Densidades, zonas de expansión y antecedentes del Plan Metropolitano”, *Plan Metropolitano del Valle de Aburrá y del Oriente Cercano*, V.4 (Medellín: Departamento Administrativo de Planeación de Antioquia, 1972) 3.

¹⁷⁴ Gabriel Poveda Ramos, 5.

punto del Departamento de Antioquia. Fue así como en 1966 mediante un acta realizada el 2 de marzo se creó una entidad denominada “Municipios Asociados del Valle de Aburrá” (MASA), un organismo que en teoría, diseñaría estrategias concertadas entre todos los municipios miembros y controlaría el crecimiento descontrolado de la población que habitaba el estrecho valle.

El crecimiento industrial de Medellín en la segunda mitad del XX fue también motivo de preocupación para las autoridades dadas las necesidades específicas que este sector de la economía requería para su desarrollo. La industria de la ciudad competía con la población en el consumo de recursos, este fue otro motivo de peso para la planeación y la consolidación de un anillo metropolitano más amplio, con acceso a más y mejores recursos que facilitarían el crecimiento de la población y al mismo tiempo el de la industria regional.

3.1.2 Los planes de Desarrollo del Área Metropolitana y el Oriente Cercano

Los primeros planes de Desarrollo del Valle de Aburrá hicieron eco en la urgente necesidad de trasladar parte de la industria residente en la ciudad y estimular el crecimiento poblacional en otra región ajena al área metropolitana, con el fin de sacarle reducir la tasa de crecimiento poblacional de la ciudad y fomentarla sobre otro punto del departamento que reuniera las condiciones para recibir la población y las fábricas. El Oriente Cercano, región aledaña al Valle de Aburrá, fue la región que a juicio de los expertos poseía las cualidades necesarias para llevar a cabo esta tarea. Desde la década de 1960 comenzó un proceso de planificación a gran escala que dio como resultado la integración del Valle de Aburrá y esta zona del departamento, abundante en recursos forestales y principalmente en reservas hídricas.

El territorio conocido como Oriente Cercano es una sección del departamento de Antioquia que comprende territorios pertenecientes a Guarne, Marinilla, La Unión, El Carmen de Viboral, La Ceja, Rionegro, El Retiro, El Santuario y San Vicente. Tiene una extensión aproximada de 2000 km. Está ubicada en un valle interandino de proporciones mayores a las del Valle de Aburrá, con una temperatura promedio de 17°C y con gran cantidad de recursos aprovechables, tales como maderas, fuentes hídricas y tierras cultivables. La escasa distancia que separa a ambos valles fue una de las principales razones por las que el Oriente Cercano se fue convirtiendo en una zona complementaria del conglomerado urbano que se asienta en las riberas del río Aburrá. Desde la década de 1920 existía una vía de

comunicación terrestre entre el Valle de Aburrá y el Oriente Cercano. La denominada carretera departamental del Oriente comunicó desde entonces a Medellín con las poblaciones aledañas ubicadas al Este. En 1927 dicha carretera fue reemplazada por un Tranvía que unió a la capital del Departamento de Antioquia con Marinilla; sin embargo, este medio de transporte no cumplió con las expectativas siendo desmantelado quince años después y nuevamente se habilitó la vía al tránsito de vehículos¹⁷⁵; en esa misma década (específicamente en 1928) la carretera de Santa Elena fue puesta en servicio entre Medellín y la ciudad de Rionegro. Si bien desde muy temprano se tenían dos carreteras hacia el Oriente el traslado desde la capital antioqueña hasta alguna de las poblaciones de tierra fría era asunto de mucho trabajo y paciencia, pues las condiciones del terreno y las especificaciones técnicas de la vía hacían que el traslado se hiciera de forma pausada.

La aprobación de la ley 61 de 1958 por la cual el Estado se comprometía a construir una nueva carretera entre Medellín y Bogotá despertó el interés en el Oriente Antioqueño por parte de industriales y especialistas en planeación. La prometida carretera sería un vínculo entre Medellín el valle del río Magdalena y el centro del país; no obstante, este no sería el único beneficio que traería consigo la construcción de la *Autopista*. La nueva vía sería un pilar fundamental en el proceso de desconcentración industrial e integración regional de los dos valles (El de Aburrá y el del río Negro).

En 1961 la Asociación Nacional de Industriales (ANDI) publicó un estudio titulado “Estudio general sobre Medellín y su área circundante”, y fijó al Oriente Cercano como sitio propicio para realizar el proceso de relocalización industrial. Dos años después, la firma colombiana Ingeniería Consultoría y Planeación (Incoplan) publicó un estudio denominado “Primer Plan de Desarrollo para el Oriente 1963-1970”. El estudio llevado a cabo por Incoplan intentó promover la temprana industrialización del Oriente Cercano. Primero, en las condiciones favorables que ofrecía dicha región (Abundante agua, terrenos planos y aptos para el asentamiento industrial y población dispuesta a trabajar). Segundo, la cercanía al área de influencia de Medellín y tercero, la futura construcción de la carretera Medellín-Bogotá reduciría el tiempo de recorrido entre esta región industrial y los principales centros de

¹⁷⁵ Indira Sánchez Torregrosa, *El Tranvía de Oriente: una ruta imaginada al Magdalena* (Medellín: IDEA, 2007) 35.

consumo del país.¹⁷⁶

Si bien en 1963 ya existían dos carreteras que comunicaban a Medellín con el Oriente Cercano el estudio de Incoplan encontró que uno de los principales problemas de la región lo representaba la falta de vías terciarias entre las veredas y las cabeceras municipales de la región. Estas vías terciarias tendrían como fin articular las zonas más apartadas de la región e integrarlas al área de influencia de Medellín. La construcción de vías terciarias se llevó a cabo intensamente entre las décadas de 1960-1970, progresivamente estas carreteras de tercer orden se fueron articulando a la carretera Medellín-Bogotá, aprovechando que esta vía de carácter nacional cruzaba en medio del Altiplano del Oriente Cercano en sentido noroccidente-suroriente.

En 1972 el Departamento Administrativo de Planeación (DAP) dio a conocer un plan de ordenamiento titulado “Plan metropolitano del Valle de Aburrá y del Oriente Cercano” cuyo fin era servir como carta de navegación para una futura integración de estas dos regiones del departamento pues “Desde hace ya varios años se ha venido hablando de los Valles de Aburrá y Rionegro como entidades geográficas, urbanas y de otra índole, que reúnen características tales que se hace necesaria la realización de estudios tendientes a determinar su desarrollo futuro.”¹⁷⁷

Para el Plan Metropolitano le otorgó una importancia mayúscula a tres proyectos de infraestructura de transporte que servirían para la integración de los dos Valles (Aburrá y Rionegro). La Autopista Medellín-Bogotá, que atraviesa la región del Oriente Cercano, redefiniendo con su impacto, ciertas funciones urbanas, tales como el traslado de industrias, el proceso de parcelación con fines de recreo, el comercio, el turismo, y la residencia permanente.

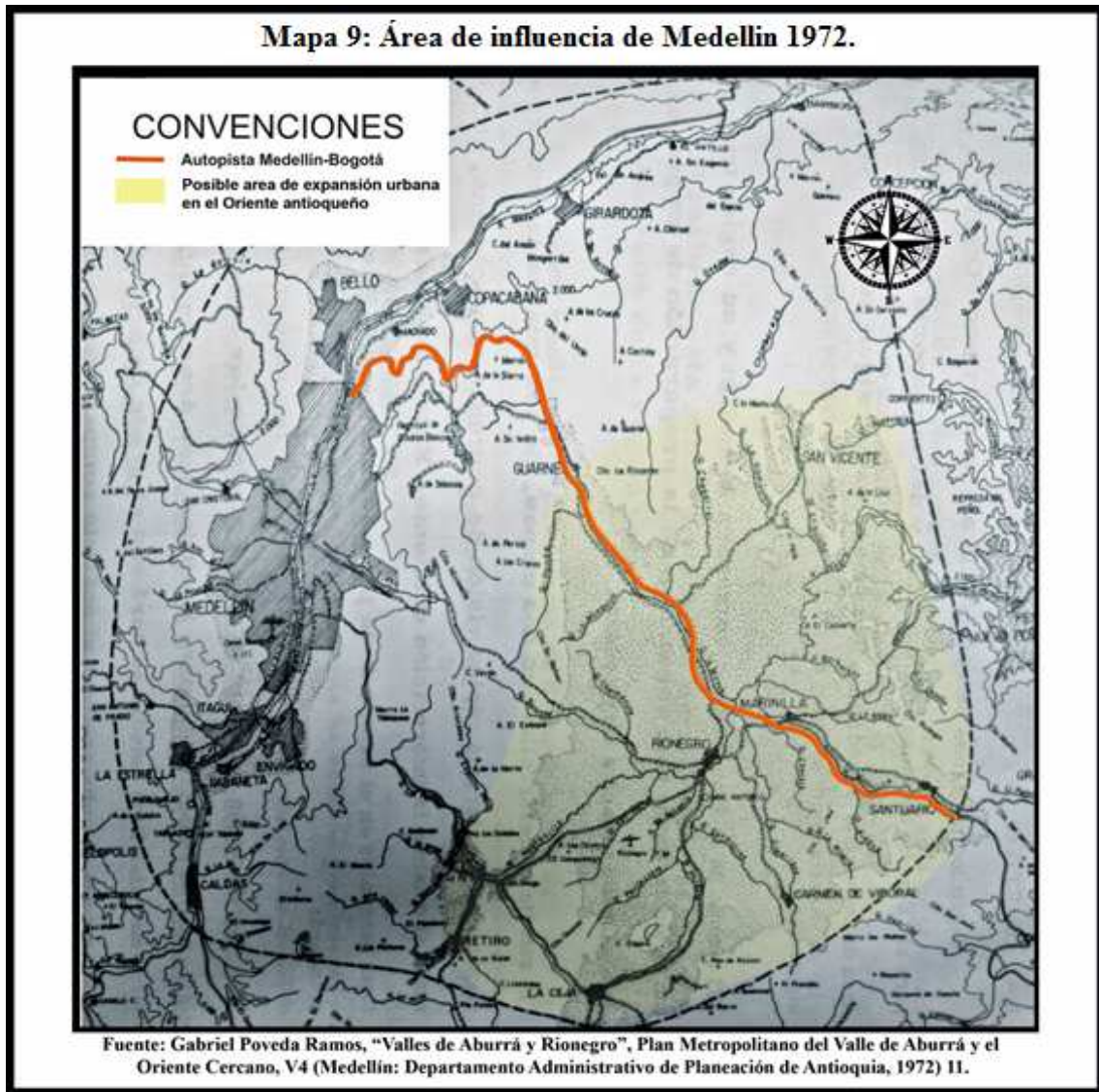
El Aeropuerto Internacional José María Córdova (situado en Rionegro), que además de transformar el espacio regional, puesto que atrae actividades económicas (industriales, comerciales y turísticas), conecta a las dos (2) subregiones (Valle de Aburrá y Oriente Cercano) con el mundo, aligerando las comunicaciones e incrementando los flujos de carga

¹⁷⁶ Incoplan, *Primer Plan Regional de Desarrollo para el Oriente Antioqueño 1963-1970* (Medellín: Gráficas Vallejo, 1963) 55-65.

¹⁷⁷ Gabriel Poveda Ramos, “Valles de Aburrá y Rionegro: Densidades, zonas de expansión y antecedentes del Plan Metropolitano”, *Plan Metropolitano del Valle de Aburrá y del Oriente Cercano*, V.4 (Medellín: Departamento Administrativo de Planeación de Antioquia, 1972) I.

y pasajeros.

El túnel entre Medellín y Rionegro (obra sin iniciar) que acercaría en tiempo a las dos (2) subregiones, acortando las distancias actuales y asociando desarrollo industrial de ambos al permitir el aprovechamiento de las economías de aglomeración de la metrópoli.¹⁷⁸



El mapa 9 ilustra la posible área de expansión urbana e industrial en el Oriente Cercano, en terrenos de los municipios de Rionegro, Guarne, Marinilla, La Ceja, El Retiro, El Carmen de Viboral y El Santuario. En el mismo mapa puede observarse que la autopista Medellín-Bogotá cruza en medio de la posible área de expansión, por lo que la nueva carretera se

¹⁷⁸ Gustavo Adolfo Molina, *La ciudad-región, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y su relación con el Oriente Cercano*, (Medellín: Editorial Etcétera, 1997) 82.

convertiría en un importante sistema de comunicación entre el área de urbanización del Oriente Cercano y Medellín. La línea punteada marca el límite de lo que Planneación Metropolitana llamó en su estudio la “Gran Región Metropolitana”, área que por su vocación económica y por su cercanía al gran centro poblado debían ser incluídas dentro de los planes de desarrollo regional.

El plan metropolitano estipulaba la construcción de una red de carreteras veredales en el Oriente Cercano que sirvieran como sistema complementario de las vías principales que comunicaban a esta región con Medellín. Es evidente el grado de articulación que lograron las carreteras veredales con la autopista Medellín-Bogotá, principalmente en los municipios más alejados de Medellín, a saber Marinilla, El Santuario, San Vicente y El Carmen de Viboral. La construcción de vías terciarias fue posible gracias a la eficaz participación del Fondo de Caminos Vecinales, entidad perteneciente al MOP y que se integró al programa estatal de Desarrollo Rural Integrado (DRI) abordado en el capítulo anterior. La construcción de estas carreteras terciarias aumentó la densidad vial en el Oriente de Antioquia y aumentó las posibilidades de comunicación y de intercambio entre las zonas más apartadas de la región y el principal centro urbano del Departamento de Antioquia.¹⁷⁹

Los planes de desarrollo regional realizados entre las décadas de 1960 y 1970 atribuyeron al Oriente Cercano un carácter de área complementaria del Valle de Aburrá; sin embargo, no la incluyeron propiamente dentro del área metropolitana de Medellín. La función del Oriente sería la de proveer de recursos a Medellín y los municipios del Valle de Aburrá, principalmente agua, un recurso que en la década de 1970 había comenzado a escasear en la capital de Antioquia y que además proveería de energía eléctrica a Medellín y a buena parte del territorio nacional.

3.1.2.1 El potencial de la cuenca del río Nare

Dentro de los estudios realizados entre las décadas de 1960 y 1970 es común la mención al factor hídrico como una de las principales ventajas del Oriente Cercano, contrastando con la creciente escasez del vital líquido en el área de Medellín y el Valle de Aburrá. A fines de los años 1960 el agua era indispensable para la prestación de servicios públicos destinados a atender la creciente población de la capital del departamento. La cuenca del río Negro-Nare abarca un área aproximada de 1800 km² con tributarios que nacen en buena parte de los

¹⁷⁹ Alicia Ester Giraldo, 36.

municipios del Altiplano del Oriente.

La distribución de la cuenca del río Negro-Nare es tan extensa que toca con municipios pertenecientes a otras regiones del Departamento de Antioquia, especialmente en la zona norte de la cuenca, donde se reportan quebradas tributarias del Negro-Nare en los municipios de San Roque y Santo Domingo. La cuenca tiene dos secciones con una diferencia marcada, el Alto y el Bajo Nare. Ambas serían aprovechadas para la prestación de servicios básicos para la población.

La cuenca del Negro-Nare se convirtió en una prioridad para la viabilidad de los planes de Desarrollo de Medellín y del Oriente, y fue así como en 1964 Empresas Públicas de Medellín (EPM) recibió de parte del Gobierno Nacional la merced de aguas de la cuenca del río Negro-Nare.¹⁸⁰

¿Qué significó esta merced de aguas otorgada a EPM? Esta cesión de aguas fue la primera fase de expansión metropolitana en el Oriente Antioqueño y dio libertad de acción a EPM para dar inicio al Megaproyecto de ingeniería más ambicioso emprendido por aquel entonces en el país. La construcción del Embalse Peñol-Guatapé llevada a cabo entre 1969 y 1978 significó una solución al problema energético del país, a costa de la inundación y el traslado del casco urbano de El Peñol.¹⁸¹

Las represas fueron el perfil ecológico de lo que Bernd Marquardt llama la segunda revolución fósil energética,¹⁸² no obstante generaron traumas sociales en las comunidades desplazadas por los megaproyectos. Con el embalse Peñol-Guatapé se produjo la electricidad suficiente para satisfacer la demanda de Medellín y de un tercio de la población del país, y también se inundaron las tierras más productivas de Guatapé y el casco urbano de El Peñol, obligando a sus habitantes a tejer de nuevo sus redes sociales conviviendo con el cuerpo de agua de más de cien millones de metros cúbicos.¹⁸³

¹⁸⁰ Juan Carlos López, “El atardecer de la modernización. La historia del megaproyecto hídrico Guatapé-Peñol en el noroccidente colombiano, años 1960-1970”, *Ecos de Economía* 28. (2009): 80.

¹⁸¹ López 80.

¹⁸² Colombia, optó por satisfacer sus necesidades energéticas aprovechando el potencial energético que ofrecían los ríos y las montañas de los Andes. Entre 1967 y 1992 se construyeron los embalses artificiales de Sesquilé Guatavita (1967), Chivor (1969-1976), Guatapé (1970-1978) y Guavio (1980-1992) que actualmente producen las dos terceras partes de la electricidad que se consume en el país. Rolf Peter Sierfele y Bernd Marquardt, *La revolución industrial en Europa y América Latina: Interpretaciones ecohistóricas desde la perspectiva de la Teoría de los Sistemas de Energía y del metabolismo social* (Bogotá: Universidad Nacional, 2009) 215.

¹⁸³ Epm, *Embalse Peñol Guatapé*.

En consecuencia se advierte que la cuenca del río Nare fue un factor de carácter estratégico para el desarrollo futuro de la ciudad de Medellín, garantizando suministros de agua potable y electricidad para su población que entre 1964 y 1974 creció a un ritmo de 4,4%, superando la brecha del millón de habitantes.

3.2 Los pueblos del Oriente y la carretera hacia Bogotá

Como se expresó anteriormente la autopista Medellín-Bogotá fue construida por fracciones, siendo entregado en primera instancia el sector Medellín-Santuario en el año 1972. El impacto de estos primeros 58 kilómetros se sintió en los municipios de la región del Oriente Cercano, principalmente en aquellos cuyo casco urbano se encontraba a borde de la carretera o dentro su área de influencia. Para los municipios de Guarne, Marinilla y El Santuario la carretera Medellín-Bogotá fue un reto en materia de ordenamiento territorial, urbano y en materia de seguridad. En contraste, el municipio de Sonsón, ubicado en la vieja carretera hacia Bogotá, desde la década de 1930 había comenzado a ceder su preeminencia regional, cediéndola a Rionegro, una ciudad mejor conectada a las redes de transporte, y que a partir de 1972 contó con otra carretera que la acercó a Medellín.

3.2.1 El reto para Guarne, Marinilla y El Santuario

Desde 1958 se conocía el trazado de la nueva autopista que comunicaría a Medellín con Bogotá. Según los mapas y los estudios realizados en aquel entonces por la firma Lockwood Kessler & Bartlett parte de la carretera cruzaría el altiplano del Oriente Cercano en sentido noroccidente-suroriente, aprovechando el pequeño valle de los riachuelos la Mosca y la Marinilla. En las riberas de las dos quebradas mencionadas se asientan las poblaciones de Guarne, Marinilla y El Santuario, municipios que en poco tiempo verían transformada su fisionomía urbana producto de su vecindad a una de las carreteras más importantes del país. La apertura de este primer tramo de carretera no solo transformó la fisionomía urbana de estos tres municipios, además de esto la carretera reorientó las relaciones de estos con la capital antioqueña.

En 1972, año en que el primer tramo de la carretera fue abierto, los municipios mencionados eran pueblos con una marcada economía campesina. Con la apertura de este tramo de carretera, la reducción de tiempo y distancia entre la capital departamental y estos

municipios hizo que estos últimos quedaran insertos dentro de lo que el plan metropolitano de 1972 denominó “región metropolitana”, un conglomerado de municipios cercanos a Medellín y que tendrían la tarea de complementar las actividades del núcleo urbano.

Tabla 1: Censos de población de Guarne, Marinilla, El Santuario, Rionegro y Sonsón 1951-1985

MUNICIPIO	CENSO 1951			CENSO 1964			CENSO 1973			CENSO 1985		
	CABECERA MUNICIPAL	RESTO	TOTAL	CABECERA MUNICIPAL	RESTO	TOTAL	CABECERA MUNICIPAL	RESTO	TOTAL	CABECERA MUNICIPAL	RESTO	TOTAL
GUARNE	1.125	9.193	10.318	3.940	9.848	13.788	4.569	11.644	16.213	7.126	17.712	24.838
MARINILLA	4.061	10.212	14.273	6.267	11.199	17.466	9.689	12.679	22.368	12.336	18.974	31.310
SANTUARIO	3.320	10.669	13.989	6.425	10.905	17.330	9.537	10.166	19.703	12.640	12.282	24.922
SONSON	10.913	30.089	41.002	16.955	23.361	40.316	14.955	24.126	39.081			39.107
RIONEGRO	7.059	14.750	21.809	12.541	18.096	30.637	22.528	17.966	40.494			

Fuente: Anuario Estadístico de Antioquia, 1985.

La relativa cercanía de estos municipios respecto a Medellín desencadenó un proceso de industrialización en la región, y además alentó un proceso de rurbanización, consistente en la migración de habitantes, generalmente de clase media, provenientes de Medellín que comenzaron a adquirir terrenos en las zonas rurales de estos municipios. Este fenómeno es especialmente visible en Guarne, dada su cercanía a Medellín. La redistribución de los suelos y el progresivo aumento del precio de estos en la región llevó a que gran parte de la población campesina de estos pueblos vendiera sus terrenos y se radicara en los cascos urbanos, o en el peor de los casos, siguiera viviendo en el predio aunque no ya como dueño sino como mayordomo de las fincas de recreo. En la tabla 2 se observa el movimiento de compraventas en cinco municipios del Oriente Antioqueño, cuatro ubicados dentro del área de influencia del tramo Medellín-Santuario (Guarne, Marinilla, El Santuario y Rionegro) y uno, Sonsón, pueblo por el que pasaba la antigua carretera Medellín-Sonsón-La Dorada.

Tabla 2: Movimiento de la propiedad raíz en Guarne, Marinilla, Rionegro, El Santuario y Sonsón entre 1970 y 1984

MUNICIPIOS	1970		1974		1976		1978		1980		1982		1984	
	NÚMERO	VALOR	NÚMERO	VALOR	NÚMERO	VALOR	NÚMERO	VALOR	NÚMERO	VALOR	NÚMERO	VALOR	NÚMERO	VALOR
GUARNE	165	2.465	384	6.556	423	14.561	230	17.158	340	39.286	276	67.160	561	116.723
MARINILLA	382	3.454	462	8.757	451	18.008	299	9.756	259	13.320	152	14.454	344	29.923
RIONEGRO	439	20.902	620	30.070	933	82.078	471	87.865	589	220.022	445	152.705	884	522.019
SANTUARIO	351	4.199	348	4.978	463	10.463	262	9.256	192	6.567	131	5.254	268	27.744
SONSÓN	736	9.372	856	15.547	710	18.037	408	22.375	330	36.331	382	87.090	583	100.211

Fuente: Anuarios Estadísticos de Antioquia 1970 a 1984

Entre 1970 y 1984 las transacciones de compraventa de propiedad raíz aumentaron en los municipios de Rionegro y Guarne. Este último registró 165 transacciones en 1970 y pasó a 561 operaciones de compraventa en 1984; mientras que en Rionegro se contabilizaron se realizaron 439 compraventas en 1970 y catorce años después, en 1984 se registraron 884. En Marinilla, el número de compraventas se mantuvo estable durante estos años, registrándose un promedio de 335 compraventas al año en el periodo comprendido entre 1970 y 1984. En contraste, los municipios de El Santuario y Sonsón reportaron una disminución en el

promedio anual de compraventas de propiedad raíz. En 1970 el número de compraventas realizadas en predios de El Santuario fue de 351; el tope máximo se registró en 1976 cuando se realizaron 463, en 1982 descendió hasta 131 y en 1984 hubo un leve repunte hasta alcanzar las 268 transacciones. Por su parte Sonsón, municipio alejado de estos otros pero importante para el análisis, registró 736 transacciones en 1970 y en 1974 alcanzó las 856; en 1980 el número de compraventas disminuyó hasta alcanzar las 330 y finalmente en 1984 hubo 583.

Más importante que el número de compraventas es el valor acumulado por las transacciones realizadas. Basados en estas cifras es posible percibir el aumento en el valor de los predios ubicados en los municipios situados en la órbita del tramo Medellín-Santuario.

Es posible contrastar la situación de Guarne con la de Sonsón, el primero surcado por la nueva carretera y el segundo más al sur, en la antigua carretera hacia La Dorada. En 1984 el número de compraventas en Guarne (561) fue inferior al que se registró en Sonsón (583); no obstante, el valor de las transacciones de compraventa realizadas en el primer municipio (116'723.000) fue mayor al del segundo (100'211.000). Estas cifras permiten asegurar que la carretera influyó sobre el avalúo de las propiedades en aquellos municipios por los que atravesó.

3.2.1.1 Guarne

En el kilómetro 25+400 de la autopista Medellín-Bogotá se encuentra ubicada la población de Guarne, puerta de entrada al Oriente Cercano y una de las poblaciones en las que se sintió con fuerza el impacto de la autopista hacia Bogotá. Entre finales de la década de 1970 y principios de los 1980 la vocación económica del municipio se transformó y su zona rural se convirtió en un campo sin campesinos.

El caso de Guarne es el ejemplo más claro del impacto de la autopista Medellín-Bogotá sobre la región. En el cuadro III.1 puede observarse que en cuestión de treinta y cuatro años la población de Guarne se duplicó, pasando de 10.318 habitantes en 1951 a 24.838 en 1985. Lo notable del caso guarneño es que en pleno proceso de migración de la población rural hacia los cascos urbanos de todo Colombia, la tendencia en el municipio fue contraria a la nacional y la población se concentró en las zonas rurales del municipio.

La Autopista Medellín-Bogotá había reducido el tiempo necesario para llegar desde Medellín a Guarne, por lo que la zona rural del municipio comenzó a ser pretendida por las capas medias y altas de la sociedad medellinense

empezaron a buscar en el Oriente nuevas posibilidades de asentamiento y a demandar unidades de vivienda ubicadas allí. De otro lado y respondiendo a otra demanda, el estrato de ingresos más alto empezó a demandar fincas de recreo (casas compradas a los campesinos de la subregión) con la finalidad del esparcimiento, pero que una vez mejoradas y valorizadas pasaron a convertirse en viviendas permanentes.”¹⁸⁴

Este fenómeno es particularmente visible a partir de la inauguración del tramo Medellín-Santuario en 1972, pues en el año censal de 1973 de las 16.205 personas que habitaban el área del municipio 11.634 personas tenían su vivienda en la zona rural y en el censo siguiente realizado en 1985 fueron contabilizados 24.838 habitantes, de estos 17.072 eran pobladores de la zona rural. Gran parte de estos habitantes rurales se concentraron en las veredas de la zona occidental, área limítrofe con el municipio de Medellín (Batea Seca, San Isidro, Piedras Blancas, Brisuela, La Honda, Barro Blanco y San Ignacio) y en las veredas cruzadas por la Autopista Medellín-Bogotá (Alto de la Virgen, Romeral, Sango, Salado, Brizuela, La Honda, La Clara, San José, Hojas Anchas, La Mosca, Toldas, Chaparral y Garrido).

El aumento de la población en el área rural de Guarne obedece a un proceso de desconcentración espontáneo que tuvo su origen en la zona de Medellín, motivado por la apertura del primer tramo de la carretera. Esta fase de desconcentración tuvo un fuerte impacto sobre la zona rural del municipio y sobre las actividades que tradicionalmente se desarrollaban en las veredas pues buena parte de estas viviendas rurales fueron compradas por personas provenientes de Medellín que decidieron establecer su morada fuera de la ciudad. Esta migración de ciudadanos hacia la zona rural desplazó las actividades campesinas e inauguró una nueva etapa en la historia del municipio, caracterizada por una reorganización en los usos del suelo.

Como se mencionó anteriormente esta ola de migrantes tuvo efectos sobre la economía campesina del municipio, entendiendo que las nuevas fincas de recreo aumentaron en el periodo comprendido entre 1972 y 1983, dando como resultado la reducción de la tierra dedicada a las labores de siembra y cultivo de alimentos. En este periodo se desestimuló la vocación agrícola de Guarne pues los campesinos aprovecharon los altos precios que adquirieron sus predios y vendieron al mejor postor. Este descenso de las actividades agrícolas del municipio es evidente a partir de la década de 1980 y continuó en las décadas posteriores.

¹⁸⁴ Gustavo Adolfo Molina, *La ciudad-región, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y su relación con el Oriente Cercano*, (Medellín: Editorial Etcétera, 1997) 91.

3.2.1.2 Marinilla

A 48 kilómetros de la capital de Antioquia se encuentra ubicado el casco urbano del municipio de Marinilla, ciudad de importancia mayúscula desde tiempos coloniales. Desde ese entonces los habitantes de este municipio del Oriente Cercano se dedicaron a las labores del campo, sin embargo, la apertura del tramo Medellín-Santuario trajo consigo cambios de fondo en la vida cotidiana de los habitantes de la “esparta colombiana.” Entre las transformaciones más importantes se destaca la de su aspecto urbano, influenciado por la presencia a partir de 1972 de la carretera Medellín-Bogotá. Para algunos habitantes de Marinilla la autopista fue una excelente oportunidad de negocios y fue así como paulatinamente el sector de la autopista que toca el área urbana de este municipio fue copándose de restaurantes, hoteles y montallantas.¹⁸⁵

El paso de la autopista por un costado del casco urbano de este municipio llevó a que se generara una división territorial en el mismo.

La apertura del tramo Medellín-Santuario de la autopista Medellín-Bogotá tuvo un efecto disociador del entorno urbano marinillo, pues algunos barrios que venían conformándose desde décadas anteriores quedaron desligados de la zona central del pueblo a causa de la puesta en funcionamiento de esta importante troncal del país, generando una sensación de malestar generalizada entre los habitantes del municipio.¹⁸⁶ Sumada a esta problemática el municipio tuvo que recibir una oleada de migrantes provenientes de los municipios afectados por el embalse, principalmente de El Peñol, que se radicaron parcial o definitivamente en Marinilla y al igual que Guarne recibió un importante número de personas provenientes del Valle de Aburrá que se radicaron en la zona rural del municipio. El efecto de estos fenómenos se puede notar en el número de habitantes que fueron reportados en los censos de 1951, 1964, 1973 y 1985.

Según el cuadro III.1 en el censo de 1951 el municipio de Marinilla contaba con 14. 273 habitantes, treinta y cuatro años después había duplicado su población, pasando a tener 31.310 habitantes en 1985. A diferencia de Guarne, en Marinilla se evidenció un equilibrio en el crecimiento de la población rural y urbana, levemente inclinada hacia la primera.

Pese a la presión ejercida por la migración hacia Marinilla este municipio continuó

¹⁸⁵ Hernán Henao y otros, “Marinilla”, *Colección de estudios de localidades*, N°2 (Medellín: INER-Cornare, 1990) 77.

¹⁸⁶ Alicia Ester Giraldo, 226.

conservando las características campesinas de su zona rural pues buena parte de las fincas continuaron produciendo alimento, alentadas por las políticas de fomento al agro de los gobiernos del Frente Nacional de la década de 1970. El proyecto DRI, ejecutado entre a partir de 1976 logró elevar la productividad de los predios marinillos y generó excedentes comercializables en los principales centros de consumo de la región, transportados a través del Carretera Medellín-Bogotá hacia Rionegro y Medellín principalmente.

Con el tiempo Marinilla ha sabido combinar la actividad industrial con la agropecuaria, estableciendo una especie de identidad híbrida entre ambos sectores pues algunas zonas del municipio fueron dedicadas a la actividad fabril, principalmente en límites con Rionegro, mientras que la actividad agrícola continuó desarrollándose en las veredas con acceso a la autopista Medellín-Bogotá.

3.2.1.3 El Santuario

Al final de los primeros 58 kilómetros inaugurados de la carretera Medellín-Bogotá, a orillas de la quebrada Marinilla se encuentra ubicada la población de El Santuario, un pueblo con una vocación campesina que se remonta en el tiempo y que acentuó su *status* de centro agrícola a partir de la apertura de la vía nacional. A pesar de contar con solo 75 km² este municipio es uno de los principales productores de hortalizas de Antioquia y de toda Colombia y sus productos son comercializados en las plazas de mercados de los principales centros poblados de todo el país.

Por su ubicación geográfica, más alejada de Medellín que Marinilla y Guarne, este municipio no fue objeto de industrialización; por el contrario, la actividad agrícola se vio fortalecida en las décadas de 1970 y 1980, producto de la ejecución de programas estatales de fortalecimiento de la agricultura en el Oriente Cercano, como el POA y el DRI que elevaron la productividad en sus parcelas y generaron excedentes comercializables.

A diferencia de sus vecinos, Marinilla y Guarne, El Santuario no fue un gran receptor de migrantes del Valle de Aburrá, pues su distancia respecto a Medellín lo hizo menos apetecible para aquellos que buscaban establecer sus fincas en la zona rural aledaña a la ciudad. No obstante en décadas posteriores este fenómeno comenzó a sentirse en las zonas rurales de este municipio.

De los tres municipios a borde de la carretera El Santuario es el municipio que muestra un crecimiento más estable de su población. En el cuadro III.1 se observa que entre 1951 y 1985

la población residente aumentó en 10.000 habitantes; aunque es importante resaltar el aumento paulatino de la población urbana respecto a la rural. En este periodo la población urbana ganó preponderancia respecto a la rural, pasando de contar con 3.320 pobladores en 1951 a 12.640 en 1985; por su parte el crecimiento de la población rural en este mismo periodo de tiempo mantuvo un crecimiento moderado, pasando de 10.669 en el censo de 1951 a 12.282 en 1985.

Al igual que los otros dos municipios en cuestión, el casco urbano de El Santuario tuvo que afrontar el reto que significó la autopista Medellín-Bogotá. La vía nacional dividió en dos el casco urbano, y fomentó la formación de núcleos barriales irregulares sin planeación alguna que debieron ser articulados al área urbana del municipio. La división urbana generada por la autopista es evidente en aspectos de la vida cotidiana del pueblerino. Un caso común a los tres municipios es que sus cementerios quedaron separados del casco urbano producto de la construcción de la autopista Medellín-Bogotá, razón por la cual las procesiones hacia el cementerio debían cruzar la autopista, lo que conllevaba riesgos para los habitantes de los pueblos.

La autopista fue un problema común a estos tres municipios en materia de ordenamiento urbano. El desafío para las administraciones municipales consistió en mitigar el impacto de la carretera sobre estos sus perímetros urbanos, una labor desatendida por el Gobierno Nacional, constructor y principal responsable de la vía. La construcción de estructuras para el tránsito de peatones en los tres pueblos a borde de carretera fue una urgencia desatendida por el MOP, más preocupado por el tráfico de vehículos por la autopista que por el tráfico de seres humanos, pues la construcción de puentes en Guarne, Marinilla y El Santuario tuvo que esperar hasta entrada la década de 1980.¹⁸⁷

Mientras estos tres municipios aprendían a convivir con uno de los proyectos viales más importantes del país, otro municipio del Oriente Antioqueño, al borde de la antigua vía hacia Bogotá, caía en un letargo del que nunca volvería a despertar.

3.2.2 Sonsón y la antigua vía hacia Bogotá

Desde su fundación en 1799 Sonsón creció a un ritmo desbordado hasta convertirse a principios del siglo XX en una de las principales ciudades de Antioquia, con un gran dinamismo económico. Del vasto territorio de Sonsón se desprenden ríos y quebradas que

¹⁸⁷ José Salazar, "Notas Breves", *El Santuariano* (El Santuario) diciembre de 1987: 12.

tributan sus aguas a los ríos Cauca y Magdalena. Los sonsoneños de estos años anhelaban una ayuda del estado para construir vías que permitieran beneficiarse de las riquezas de los extensos territorios a orillas del Magdalena. Con la apertura de caminos hacia las tierras bajas de su jurisdicción la ciudad de Sonsón se convirtió en

La metrópoli de una gran comarca y emporio de un gran comercio. No desmayen y echen por ese lado, que por ahí va la pista del porvenir. No más vasallaje a colonos que vayan a establecerse a las Juntas y a sembrar pastos, para que comiencen a entrar los bueyes allí donde luego llegaron el riel y el vapor.¹⁸⁸

Con la entrada del siglo XX y la llegada de vehículos motorizados los habitantes de Sonsón vieron la necesidad de que se realizara una carretera apta para el tránsito de automóviles y que de paso diera comunicación a la ciudad con los parajes más alejados de su territorio. Este anhelo coincidió con la voluntad del Gobierno Nacional de construir una carretera entre Medellín y Bogotá.

Los anhelos de la población sonsoneña fueron satisfechos, toda vez que desde 1930 comenzó a ser construida la carretera entre esta población y La Dorada y veinte años después, en 1950, fue puesta al servicio en toda su plenitud. Esta carretera salía desde Medellín, pasaba por La Ceja y tomaba dirección hacia el sur para llegar al municipio de Sonsón, desde donde remontaba la Cordillera Central y descendía al Valle del río Magdalena. La vía fue construida con especificaciones técnicas deficientes, poco aptas para la topografía montañosa del Oriente de Antioquia, razón por la que un viaje entre Medellín y La Dorada a través de esta vía resultaba costoso y demandaba un tiempo considerable, mucho más en temporada de lluvias, periodo en que la carretera se tornaba intransitable.

Según la solicitud enviada por el Gobierno Nacional al BID para la financiación del tramo Santuario-río Magdalena de la nueva Autopista, la construcción de esta se justificaba porque las frágiles condiciones de la carretera Sonsón-La Dorada demoraban demasiado el viaje entre Medellín y el río Magdalena.

Con excepción del sector de 40 km entre Medellín y La Ceja que se encuentra pavimentado, la carretera Medellín-La Dorada carece de pavimento. Por otra parte, tiene fuertes pendientes, calzada muy estrecha y destapada, y alineamiento de pésimas especificaciones, que hacen que el tiempo de recorrido de un camión por esta ruta sea de 15 horas entre Medellín y La Dorada.¹⁸⁹

¹⁸⁸ Benigno Gutiérrez, *Sonsón en 1917* (Sonsón: Imprenta Municipal, 1917) 25-26.

¹⁸⁹ Ministerio de Obras Públicas, Gannet Flemming Cordry & Carpenter Inc, Integral Ltda., "Solicitud de financiación del Gobierno de Colombia al Banco Interamericano de Desarrollo para la construcción de la carretera Santuario-Puerto Triunfo", Bogotá, Noviembre de 1969. Archivo General de la Nación, Bogotá, Ministerio de Obras Públicas, Ingeniería de Materiales, Caja 31, Carpeta 135, f 112.

Las pésimas condiciones que ofrecía la carretera Sonsón-Dorada hicieron que la gran mayoría de la carga que salía desde Medellín con destino hacia Bogotá se desplazara a través de la Troncal de Occidente, pasando por Manizales, ya que si bien era una ruta más larga, esta carretera se encontraba pavimentada y con pendientes más suaves, traducido esto en un menor costo de operación para los vehículos; la carretera era importante para Sonsón porque a través de ella el casco urbano se comunicaba con sus corregimientos y con la capital antioqueña.

Desde la década de 1930 comenzó un periodo de declive de la producción industrial en Sonsón, en buena medida debido a la migración de capital y de empresarios que decidieron abandonar su patria chica y establecerse en Medellín. En los sesenta años transcurridos entre 1900 y 1960 Sonsón ya había perdido su fuerza industrial y la dinámica comercial mostrada en los primeros años del siglo XX fue descendiendo hasta desaparecer casi por completo. El descenso de sus actividades económicas puede atribuirse en buena medida al aislamiento del que fue objeto el municipio; ya que las principales obras en materia de infraestructura de transportes fueron realizadas en los municipios del Oriente Cercano, contiguos a Medellín y a su área de influencia.

Los ciudadanos más sobresalientes de Sonsón iniciaron en la década de 1960 una campaña en contra de la construcción de la nueva carretera, por considerarla un gasto excesivo del patrimonio nacional teniendo en cuenta la existencia de una carretera que ya comunicaba a Medellín con Bogotá. Los habitantes de Sonsón defendían la idea de que se mejoraran las especificaciones de la carretera antes de realizar una obra de semejantes proporciones pues:

La carretera Sonsón-Dorada fue estudiada desde hace sesenta años y se verificaron trazados hasta por Puerto Calón, y resultó la vía más corta la trazada por el ingeniero Gutiérrez Uribe, trazado que fue preciso adoptar por los demás ingenieros de trazado, naturalmente después de gastar un dineral buscando una vía más corta. Pero, es que, basta tomar un mapa para darse cuenta que la línea más corta y más recta es la seguida por la carretera ya construida. Esta carretera ha sido suspendida varias veces para estudiar otras rutas y siempre ha resultado que es más corta, por donde al fin se empató.¹⁹⁰

A pesar de las peticiones de los sonsoneños la nueva carretera transversal entre Medellín y Bogotá se comenzó a construir en la década de 1960; esta década marcó la total decadencia de este pueblo que poco a poco fue cediéndole su importancia a Rionegro, municipio mejor

¹⁹⁰ Carlos Roldán Díaz, “Se defiende la vía de Sonsón a Dorada”, *El Colombiano* (Medellín) 1 de septiembre de 1957: 2.

ubicado dentro del sistema de comunicaciones regionales y que desde aquel entonces comenzó una fase de desarrollo industrial. Un aspecto que puede tomarse como símbolo del declive de Sonsón y del ascenso de Rionegro fue el traslado de la sede Diocesana desde la primera ciudad hacia la segunda. En 1957 el Oriente Antioqueño era una fracción pastoral de la Arquidiócesis de Medellín, y por medio de la Bula papal *In apostolici Múneris* se creó la Diócesis de Sonsón, con un área que abarcaba 29 municipios desde el altiplano del Oriente Cercano hasta las tierras bajas del Magdalena Medio Antioqueño; sin embargo:

con el paso de los años, Rionegro se fue configurando como el centro geográfico, comercial, administrativo e industrial del Oriente. Esa circunstancia, unida a una mayor facilidad para el gobierno diocesano, hizo que a partir del 20 de abril de 1968, Rionegro fuera elevada a la categoría de concátedra por decisión del Papa Paulo VI mediante la Bula “*Quamquam Apostoli*”, lo cual significaba que la diócesis se llamaría a partir de ese momento Diócesis de Sonsón-Rionegro.¹⁹¹

Después de la segunda mitad del siglo XX se pudo notar un descenso en el número de habitantes de Sonsón, que probablemente emigraron hacia otras regiones del departamento o hacia el vecino departamento de Caldas.

En el cuadro III.1 puede observarse que en los censos de 1951, 1964, 1973 y 1985 la población en el municipio de Sonsón tuvo una leve tendencia a la baja. En 1951 Sonsón tenía una población de 41.002 habitantes y en 1985 este número había descendido a 39.107 habitantes, una propensión que marca un contraste con las tres poblaciones a borde de la autopista Medellín-Bogotá que en el mismo periodo duplicaron su población.

Finalmente, en 1983 la autopista Medellín-Bogotá fue inaugurada y a partir de ese momento el flujo vehicular que anteriormente circulaba por la vía Medellín-Sonsón-La Dorada se desvió hacia el Oriente Cercano, dejando a Sonsón al margen de la actividad comercial del Departamento; sin embargo, y como una gran paradoja, la apertura de la Autopista Medellín-Bogotá ayudó a conservar el patrimonio arquitectónico del casco urbano del municipio, uno de los principales atractivos turísticos del municipio. Además, el abandono de la carretera Medellín-Sonsón-La Dorada llevó a que grupos alzados en armas tomaran el control militar de esta estratégica zona de los departamentos de Antioquia y Caldas. Resulta irónico el hecho que la carretera que reemplazo a la antigua ruta hacia Bogotá pasa ahora por los corregimientos de Jerusalén y La Danta, ambos adscritos a la jurisdicción

¹⁹¹ Diócesis de Sonsón-Rionegro, “Historia”.
<http://diosonrio.org.co/diocesis/historia/> (09/01/2016)

de Sonsón en la vertiente del río Magdalena, a más de 200 kilómetros del casco urbano del municipio y que por obra de la autopista se encuentran más conectados con el resto del país que la cabecera municipal.

3.3 La movilidad

La apertura del tramo Medellín-Santuario de la autopista Medellín-Bogotá abrió la posibilidad a miles de personas de trasladarse libremente desde Medellín hasta los municipios del Oriente Cercano y viceversa. Ahora era posible realizar un viaje desde cualquier municipio del Oriente hasta el centro de la capital antioqueña y regresar el mismo día, en un viaje que demanda una hora. Esta disminución en la distancia y el tiempo empleados para realizar viajes inter-regionales dio como resultado una nueva concepción del territorio y amplió las posibilidades de acceso a servicios a un grueso de población pueblerina y campesina del Oriente Cercano, dando como resultado un nuevo habitante del territorio, que lentamente fue asumiendo su condición de habitante de la gran región metropolitana de Medellín.

El cuadro III.2 muestra el tráfico promedio diario de vehículos entre Medellín y el municipio de El Santuario en un periodo de diez años que va desde 1968 hasta 1978. Antes de la apertura del tramo Medellín-Santuario en 1972, la carretera antigua, inaugurada en 1925 y de bajas especificaciones, reportaba cifras muy bajas de movilidad. A partir de 1972 el tráfico por esta vía prácticamente desaparece y es absorbido por la nueva carretera.

El tramo Medellín-Santuario de la carretera Medellín-Bogotá comenzó a operar con volúmenes de tráfico muy altos, principalmente entre Medellín y Marinilla, pues el año de inauguración del tramo se reportó un tráfico promedio de 1117 vehículos al día; esta cifra fue elevándose gradualmente hasta alcanzar los 3045 vehículos en 1978, una cifra sorprendente teniendo en cuenta que hasta entonces sólo se habían habilitado 58 kilómetros de carretera. Los automóviles particulares fueron los que más transitaron por esta vía durante los diez años que duró la medición del tráfico vehicular; en 1972 transitaron diariamente por la vía 760 automotores privados; en 1978 transitaron 2101 diariamente. No menos importante fue el tránsito de camiones de carga a través de la carretera; en 1972 transitaron un promedio de 201 cada día; para 1978 lo hicieron cerca de 579 camiones.

El número de vehículos que transitaban diariamente por la nueva carretera creció rápidamente durante los años analizados, aunque no puede compararse con el tráfico

promedio diario de otras carreteras del Departamento, como es el caso de la vía Medellín-La Pintada o Medellín-Tarazá, ambas con un tráfico superior a la nueva carretera, aunque hay que tener en cuenta que ambas vías hacen parte de la troncal de occidente y eran las principales salidas terrestres del Departamento. Lastimosamente la medición del tráfico promedio diario de vehículos en las vías del Departamento de Antioquia figura en los anuarios estadísticos solamente entre 1968 y 1978, por lo que no se tienen cifras de 1983, año en que se dio la apertura definitiva de la carretera Medellín-Bogotá, siendo probable que a partir de ese año el tráfico por esta vía haya aumentado de manera considerable, al absorber buena parte del flujo vehicular que transitaba por la ruta Medellín-Manizales y Medellín-Sonsón-Dorada, vías utilizadas para desplazarse desde Medellín hacia Bogotá y el interior del país.

Tabla 3: Tránsito promedio diario de vehículos entre Medellín y El Santuario entre 1968 y 1978

TRAMO	AUTOMOVILES					BUSES					CAMIONES				
	1968	1969	1970	1971	1972	1968	1969	1970	1971	1972	1968	1969	1970	1971	1972
MEDELLIN-MARINILLA					760					156					201
MARINILLA-SANTUARIO (ANTIG)	49	49	42	113	57	33	30	30	82	13	18	21	28	77	72
MARINILLA-SANTUARIO (NUEVA)				21	308				3	158				12	250
VOLUMEN DE TRANSITO DE VEHICULOS															
TRAMO	AUTOMOVILES					BUSES					CAMIONES				
	1973	1974	1975	1976	1977-1978	1973	1974	1975	1976	1977-1978	1973	1974	1975	1976	1977-1978
MEDELLIN-MARINILLA	1.192	1.616	1.515	1.758	2.101	153	208	290	315	365	358	484	423	551	579
MARINILLA-SANTUARIO (ANTIGUA)															
MARINILLA-SANTUARIO (NUEVA)	374	409	383	444	285	166	181	212	249	422	180	196	220	196	211
BELÉN-RIONEGRO		292	411	327	365		99	118	73	51		131	94	164	91
AUTOPISTA-RIONEGRO		106	117				36	18				264	158		

Fuente: Anuario Estadístico de Antioquia, 1968 a 1978.

3.3.1 Estudiantes, comerciantes y turistas

Antes de 1972 las comunicaciones terrestres entre Medellín y el Oriente Cercano se realizaban a través de las carreteras disponibles, como la vía Medellín-Santa Elena, una carretera que por sus especificaciones técnicas dilatava un recorrido que en mejores condiciones se llevaría a cabo en menor tiempo. Un recorrido entre Medellín y, digamos por ejemplo, el municipio de Marinilla demoraba no menos de tres horas¹⁹² por una carretera sin pavimentar, razón por la cual el flujo de personas entre la capital antioqueña y los municipios del Oriente Antioqueño era mínimo.

Y es que la inauguración de los primeros 58 kilómetros de carretera hacia Bogotá no solo trajo beneficios a la industria antioqueña; esta nueva vía abrió la posibilidad a un grueso número de habitantes de trasladarse entre estas dos regiones del Departamento de Antioquia

¹⁹² Entrevista de Diego Duque a Argemiro Salazar, El Santuario, 3 de enero de 2016.

invirtiendo una mínima cantidad de tiempo. Esta ventaja comparativa respecto a otras regiones del departamento abrió la posibilidad a miles de personas de acceder a los servicios que la ciudad ofrece.

La nueva vía abrió posibilidades de educación para los jóvenes de las poblaciones del Oriente Cercano que deseaban prepararse profesionalmente en las universidades ubicadas dentro del Valle de Aburrá. En la década de 1970 la oferta de educación superior del departamento se concentraba en Medellín y en los municipios adyacentes, los habitantes de las zonas periféricas del departamento que quisieran estudiar en la universidad debían radicarse en la ciudad para poder hacerlo. La apertura de la vía posibilitó a muchos habitantes del Oriente acceder a la educación superior de la ciudad, aprovechando la disminución de la distancia entre Medellín y los pueblos más alejados del Oriente Cercano como es el caso de Marinilla, El Santuario y El Carmen de Viboral.

Los estudiantes no fueron los únicos que se aprovecharon los beneficios indirectos ofrecidos por la autopista pues una parte importante de la fuerza laboral disponible en el Oriente Antioqueño comenzó a desplazarse hacia Medellín para regresar en las noches a sus casas. Aún hoy un número importante de trabajadores comerciales del centro Medellín tienen su residencia fija en los pueblos del Oriente Antioqueño y diariamente realizan el viaje de ida y de regreso a través de la autopista Medellín-Bogotá.

La apertura de este tramo de carretera no sólo permitió la movilidad de los pueblerinos hacia la ciudad; los habitantes de la metrópoli también comenzaron a contemplar en el Oriente una región con atractivos turísticos y a escasa distancia de Medellín. En efecto, a partir del mejoramiento de la infraestructura de transporte en el Oriente Cercano, la región fue más atractiva para los ciudadanos que buscaban lugares de esparcimiento fuera de la ciudad. Por ejemplo, el embalse Peñol-Guatapé no sólo sirvió para la generación de electricidad; este cuerpo de agua se convirtió en un lugar de veraneo para los antioqueños, en una especie de mar interior al que las familias van los fines de semana a descansar del desorden de la ciudad. Para llegar a este embalse desde Medellín es preciso tomar la autopista Medellín-Bogotá hasta llegar a Marinilla, de allí se toma el desvío hacia el Peñol. Actualmente este recorrido se hace en una hora y media aproximadamente por carretera totalmente pavimentada.

La autopista Medellín-Bogotá propició la movilidad de personas entre el Valle de Aburrá y el Oriente Cercano al reducir el tiempo y la distancia entre los municipios de ambas

regiones del Departamento de Antioquia. Las facilidades en la movilidad dieron como resultado un nuevo tipo de habitante del territorio, uno que se mueve libremente a través del espacio y que accede a las comodidades que brinda la ciudad sin abandonar por completo su pueblo.

3.3.2 El transporte entre Medellín y el Oriente Cercano

La movilidad de personas entre el Valle de Aburrá y el Oriente Cercano solo se hizo posible con el mejoramiento del servicio de transporte público entre los municipios de esta última región y Medellín. A partir de la década de 1970 las empresas de transporte público de los municipios del Oriente Antioqueño se propusieron prestar un mejor servicio aprovechando la puesta en funcionamiento del primer tramo de carretera entre Medellín y El Santuario.

En 1950 la oferta de transporte entre Medellín y los municipios del Oriente Cercano era limitada debido a la distancia espacio temporal que separaba a ambas zonas del Departamento. La flota de las pocas empresas que existían en la región se componía principalmente de vehículos tipo escalera, con pocos despachos al día, a consecuencia de la escasa demanda. Y es que en aquel entonces un viaje desde los municipios del Oriente hacia Medellín era una verdadera travesía, razón por la cual los orientales evitaban al máximo realizar viajes hasta la capital de la montaña, salvo cuando la ocasión lo exigiera así.

Fue a partir de las décadas de 1950 y 1960 que comenzaron a surgir las primeras empresas de transporte en los municipios, buscando prestar un buen servicio a los habitantes de su población. Empresas como Transportes Chachafruto de Rionegro, Sotramar de Marinilla, Sotragur de Guarne, Transoriente de El Santuario y Flota Granda de Granada comenzaron a operar a través de la carretera Medellín-Rionegro-Santa Elena. La puesta en funcionamiento del tramo Medellín-Santuario fue la oportunidad para mejorar el servicio prestado por estas empresas, dado el incremento que estas empresas esperaban en el número de pasajeros transportados. Desafortunadamente no se cuenta con información que permitiera dilucidar las tarifas cobradas por estas empresas antes y después de la apertura del tramo, sin embargo es perfectamente presumible que el costo del pasaje haya disminuido considerablemente teniendo en cuenta la disminución del tiempo y de la distancia entre Medellín y los municipios de la región del Oriente Antioqueño.

El tramo Medellín-Santuario fue motivo para que las empresas de transporte municipales decidieran ampliar su parte automotor en respuesta a una mayor demanda del servicio de transporte hacia Medellín. El cuadro III.3 muestra el número de vehículos de transporte público en los municipios del Oriente Cercano entre 1982 y 1985.

Tabla 4: Parque automotor de las empresas transportadoras de pasajeros en Guarne, Marinilla, El Santuario y Rionegro 1982-1985

AÑOS	MUNICIPIO	NÚMERO DE EMPRESAS	RADIO DE ACCIÓN	TIPO DE VEHICULOS							TOTAL
				AUTOS	BUSES	BUSETAS	ESCALERAS	CAMIONETAS	CAMPERO	OTROS	
1982	GUARNE	1	Departamental	10	6	15	16		3		50
	MARINILLA	1	Departamental	73	12	30	8				123
	SANTUARIO	1	Departamental	19	30	14	21	2	5		91
	RIONEGRO	4	Departamental	146	61	6	33		1	1	248
1984		1	Urbano		13						13
	GUARNE	1	Departamental	15	3	21	20		3		62
	MARINILLA	1	Departamental	77	17	33	13				140
	SANTUARIO	1	Departamental	21	32	23	25	2	10		113
	RIONEGRO	4	Departamental	178	78	4	30			1	291
		1	Urbano		18	2					20
1985	GUARNE	1	Departamental	16	3	17	19	2	26		83
	MARINILLA	1	Departamental	78	15	32	13				138
	RIONEGRO	4	Departamental	263	82	8	29			1	383
		1	Urbano		20	2					22

Fuente: Anuarios Estadísticos de Antioquia, 1983-1986.

Lastimosamente los anuarios estadísticos no recopilan estos datos desde la década de 1970 por lo que no es posible rastrear anualmente el crecimiento del parque automotor de las empresas de transporte; no obstante, en el periodo 1982-1985 es notorio el crecimiento en el número de vehículos de servicio público en los municipios del Oriente Cercano que se encuentran dentro del área de influencia de la carretera.

Rionegro, reportó el mayor número de empresas de transporte y la mayor cantidad de vehículos de los cuatro municipios tomados; esto es natural, tomando en cuenta que de los cuatro municipios en cuestión este es el que posee el mayor número de habitantes. Entre 1982 y 1985 el parque automotor de las empresas de servicio público en este municipio aumentó cerca de un 55%, lo que significa que hubo un aumento significativo en la demanda de transporte público. Guarne, reportó el aumento porcentual más importante (66%) entre 1982 y 1985, pasando de 50 vehículos públicos en el primer año a 83 en este último. El anuario estadístico no reportó el número de vehículos de servicio público en El Santuario para el año 1985, por lo que solo se tomarán los tres años que van de 1982 a 1984; en estos años el aumento del parque automotor fue de un 24%, pasando de 91 vehículos de servicio público en 1982 a 113 en 1984. El municipio con un menor aumento relativo de vehículos de servicio público fue Marinilla, que entre 1982 y 1985 aumentó el parque automotor solamente un 12%, pasando de 123 vehículos de servicio público en 1982 a 138 en 1985.

El número de vehículos de servicio público en estos cuatro municipios puede ser comparado con el de los tres municipios más importantes del Valle de Aburrá (en 1985: Medellín 9588, Bello 564, Itagüí 458). El rápido aumento del número de vehículos de transporte departamental en los municipios del Oriente Cercano da a entender que hubo un aumento importante en la demanda de transporte entre estos municipios y Medellín. Desafortunadamente no se ha tenido acceso al historial de las tarifas de transporte cobradas antes y después de la apertura de la carretera; es probable que al reducirse el tiempo y el costo de operación para los vehículos de servicio público, también se haya reducido la tarifa cobrada para los trayectos entre estos pueblos y la capital antioqueña.

CONCLUSIONES GENERALES

A mediados de 1950 la población colombiana había comenzado a volcarse hacia las ciudades más importantes del país, en busca de mejores condiciones de vida y buscando refugio de la violencia que azotaba las zonas rurales. Este fenómeno migratorio causó un crecimiento espectacular de la población en los principales núcleos urbanos, con los respectivos problemas que traía consigo el crecimiento desmesurado de las ciudades. En adelante, las relaciones entre el campo y la ciudad estarían condicionadas por la existencia de sistema de comunicaciones efectivos que acercaran las ciudades a las áreas rurales productoras de alimentos y de materias primas; por los mismos años la industria y el comercio comenzaron a consolidarse como renglones destacados dentro de la economía nacional, relegando a la agricultura a un segundo plano. Para que la industria y el comercio continuaran su ritmo ascendente era necesaria la modernización de los sistemas de movilización de carga, que hasta mitad del siglo XX eran dominados por el binomio ferrocarril-río Magdalena. La utilización de ambos medios sumada a la excepcional barrera que representaba la existencia de tres cordilleras entorpecía el desplazamiento de pasajeros y carga.

Desde mediados de la década de 1950 comenzó un proceso de modernización de las comunicaciones terrestres de Colombia, impulsado por la necesidad de fortalecer las estructuras económicas del país. La formulación de los primeros planes viales intentó mejorar la forma en que se llevaba a cabo la construcción de las carreteras en todo el país, dando prioridad a los proyectos más urgentes como la Troncal de Occidente y la Troncal del Magdalena y de paso, eliminar las presiones de índole regional para la construcción de carreteras, puertos y aeropuertos. La llegada de la Misión Currie a fines de la década de 1940 fue el parteaguas de la política del transporte pues las recomendaciones hechas en este ramo se enfocaron en una mayor racionalización en las inversiones.

En el proceso de modernización de las comunicaciones terrestres del país el ferrocarril fue eventualmente reemplazado por las carreteras en el transporte de carga y pasajeros, a pesar de que entre 1951 y 1964 fueron invertidas grandes sumas de dinero con el objetivo de centralizar la administración y unificar las vías férreas existentes en el país. Los gobiernos del periodo conocido como Frente Nacional dieron mayor importancia a la realización de obras que complementarían el sistema de carreteras nacionales y situaron al ferrocarril como medio de transporte alternativo, cada vez más especializado en el transporte de carga de grandes

volúmenes y bajo costo. Con el paso del ferrocarril al automóvil también ocurrió un cambio en el modelo de consumo energético, pasando del empleo de carbón al de los derivados del petróleo. Como lo apunta Bernd Marquardt en su libro “La revolución fósil energética en Europa y América Latina: interpretaciones ecohistóricas desde la perspectiva de la teoría de los sistemas de energía y metabolismo social”, desde la década de 1950 los países latinoamericanos se hicieron cada vez más dependientes del petróleo y sus derivados, utilizados tanto en la movilización de vehículos como en la vida cotidiana de los hogares colombianos y latinoamericanos, representado en el consumo de bolsas plásticas y productos para el aseo del hogar.¹⁹³

La consolidación de la red nacional de carreteras perseguía un doble propósito. El primer objetivo de la construcción de carreteras durante los gobiernos del Frente Nacional fue la integración del territorio nacional y de las economías regionales. El segundo gran propósito de la red de carreteras era la consecución de un viejo anhelo continental, la unificación de las redes nacionales a través de la carretera Panamericana. Entre las décadas de 1960 y 1970 el Gobierno colombiano intentó acercarse a su símil panameño para construir el tramo de la panamericana que faltaba para unir las carreteras de norte y Centroamérica con la red de carreteras sudamericanas. Los gobernantes colombianos sabían que de construirse esta carretera se abrirían grandes posibilidades para el comercio con las naciones del norte del continente y por esta razón buscó concertar con Panamá la construcción de esta carretera a través del Tapón del Darién, una formidable barrera natural que hasta hoy en día continúa siendo el principal obstáculo para la realización de este sueño continental.

Con la Misión liderada por Lauchlin Currie comenzó la era de la planificación en Colombia. A partir de entonces la realización de obras de infraestructura debía estar respaldada por estudios previos que garantizaran que la inversión a realizar reportara beneficios a la economía nacional. Entre las décadas de 1960 y 1970 arribaron al país varias misiones internacionales con el fin de evaluar el sistema nacional de transportes y a partir de sus hallazgos recomendar al Gobierno Nacional la forma en que debían ser realizadas las inversiones en carreteras, puertos y ferrocarriles. Resaltan por su importancia las misiones de la Universidad de Harvard (1963-1968) y la misión del Ministerio de Transportes de

¹⁹³ Bernd Marquardt, “La revolución industrial en América Latina”, *La revolución industrial en Europa y América Latina: Interpretaciones ecohistóricas desde la perspectiva de la Teoría de los Sistemas de Energía y del Metabolismo Social*, (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2009) 211.

Holanda (1974). Ambas misiones presentaron al Gobierno Nacional un plan de inversiones en transporte deberían ser financiadas con fondos de entidades promotoras del desarrollo como el BID y el BM.

Los planes de desarrollo formulados por los Gobiernos del Frente Nacional proponían una fuerte inversión en materia de infraestructura de transporte. Para lograr este cometido dichas administraciones tuvieron que recurrir a empréstitos con el BM y el BID. Estas entidades financiadoras del desarrollo no se limitaron a su papel de facilitadoras de recursos pues una entre las exigencias hechas para efectuar los desembolsos figuraba la de participar en forma activa en la toma de decisiones a la hora de realizar las inversiones. Un ejemplo de ello es la construcción del tramo Medellín-río Magdalena de la carretera Medellín-Bogotá. Para la construcción de estos 172 kilómetros fue necesaria la contratación de empréstitos tanto con el BID como con el BM. Ambas entidades pidieron al Gobierno una reorganización de la estructura del MOP “poniendo en práctica las recomendaciones de los consultores COMEC HARRIS, u otras medidas sustitutivas aceptables con las que puedan alcanzarse los mismo fines”.¹⁹⁴

La construcción del tramo antioqueño correspondiente a la carretera Medellín-Bogotá fue llevada a cabo entre 1966 y 1983, su trazado a través del Oriente antioqueño y la zona sur del Magdalena Medio antioqueño obedeció a la necesidad de reemplazar a la antigua vía Medellín-Sonsón-La Dorada, inaugurada a principios de la década de 1950. Los diecisiete años que demoró su construcción se debieron a la dificultad que implicaba realizar la obra a través de una de las secciones montañosas más complejas del país. A juicio de los expertos del BM y del BID la construcción de la vía debía realizarse en dos tramos, el primero de 58 kilómetros entre Medellín y El Santuario debía estar terminado en 1969; no obstante su entrega se realizó tres años después, en 1972; el segundo, entre El Santuario y Puerto Triunfo, a orillas del río Magdalena sería comenzado en 1972 y finalizado en 1983.

La saturación industrial en Medellín y las limitaciones geográficas impuestas por el Valle de Aburrá hicieron que muchos industriales buscaran una región del departamento que acogiera sus fábricas. El comienzo de las obras de la carretera despertó el interés de los

¹⁹⁴ Abdón Espinoza, Bernardo Garcés y João Oliveira, “Contrato de préstamo entre la República de Colombia y el Banco Interamericano de Desarrollo”, Medellín, 13 de julio de 1970. AGN, Bogotá, Ministerio de Obras Públicas, Secretaría General, Caja 15, Carpeta 62, SF.

industriales antioqueños que vieron en la carretera la posibilidad de establecer sus fábricas en el Oriente Cercano, en inmediaciones de los municipios de Guarne y Rionegro. Las ventajas locativas que ofrecían estos dos municipios y la gran disponibilidad de recursos aprovechables favorecieron el asentamiento de algunas fábricas, principalmente textiles. Desde la década de 1960, años antes de entregarse el primer tramo de carretera, comenzó a observarse el desplazamiento de algunas plantas industriales hacia las zonas rurales de Rionegro y Guarne, aprovechando los bajos costos de los terrenos aledaños a la futura carretera. Entre las décadas de 1960 y 1980 la actividad industrial fue ganando terreno en Rionegro, restando importancia a la agricultura como actividad económica de importancia en el municipio.

En contraste municipios como Marinilla y El Santuario conservaron su condición de municipios productores de alimentos y durante las décadas de 1970 y 1980 aumentaron la producción de hortalizas. Este aumento se debió a la intervención del Estado a través de programas de desarrollo rural, siguiendo los lineamientos de la llamada “Revolución Verde”. El uso de semillas mejoradas y de agroquímicos tenía como fin aumentar la producción en las parcelas del Oriente Antioqueño cuyos excedentes serían comercializados en los mercados de Medellín y el área metropolitana. Este programa estuvo acompañado de una fuerte inversión en vías terciarias que formarían un sistema complementario a la carretera Medellín-Bogotá, facilitando el transporte rápido de los productos agrícolas hasta la capital antioqueña.

El primer tramo de la carretera fue abierto en 1972, reflejando rápidamente su impacto sobre los municipios ubicados al borde de la carretera. Guarne, localizado a solo 25 kilómetros de Medellín fue el municipio que más sintió el impacto de la nueva carretera. Entre 1972 y 1983 la población de la zona rural de municipio sobrepasó a la del casco urbano, producto de la migración de personas provenientes de Medellín y su área metropolitana que trasladaron su lugar de residencia a la zona rural de este municipio del Oriente Antioqueño.

La carretera facilitó la movilidad tanto de habitantes del Valle de Aburrá y del Oriente Cercano. Prueba de ello es que entre 1972 y 1983 el parque automotor de las empresas de servicio público que prestaban servicio entre Medellín y los municipios de Guarne, Rionegro, Marinilla y El Santuario aumentó considerablemente. Esto da a entender que en este periodo aumentó la demanda de transporte por parte de los habitantes de estos municipios. Gracias a

la disminución del tiempo empleado en el viaje entre Medellín y los municipios del Oriente antioqueño, muchos habitantes de esta última región tuvieron acceso a la oferta laboral y académica del Valle de Aburrá, sin necesidad de cambiar su residencia a la capital antioqueña. La apertura del tramo Medellín-Santuario de la carretera Medellín-Bogotá fue uno de los factores que incidió en la ampliación del área de influencia de Medellín hacia los municipios del Oriente Cercano.

Finalmente, se puede concluir que esta carretera se ha convertido en un referente importante para los habitantes de la región del Oriente Cercano, pues esta vía ha agilizado las comunicaciones entre Medellín y los pueblos al borde de la carretera. La facilidad de comunicación entre Medellín y el Oriente Antioqueño producto de la apertura del tramo Medellín-Santuario dio acceso a los habitantes de Guarne, Marinilla, Rionegro y El Santuario a los servicios ofrecidos por la ciudad. Es así como actualmente miles de residentes de estos municipios realizan diariamente el desplazamiento hasta la capital antioqueña para cumplir con sus obligaciones laborales y/o académicas, o simplemente a disfrutar de las comodidades propias de la ciudad. Es así como el autor de esta investigación pudo realizar sus estudios de Historia sin necesidad de radicarse en Medellín.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

FUENTES

Archivos

Anuario Estadístico de Antioquia 1966-1984.

Archivo General de la Nación, Bogotá (A.G.N)

Fondo Ministerio de Obras Públicas.

Archivo Histórico de Antioquia, Medellín (A.H.A).

Fondo Gobernación de Antioquia.

Sección Despacho del Gobernador del Departamento de Antioquia.

Fondo Asamblea de Antioquia.

Sección Asamblea Departamental de Antioquia 1955-1965.

Biblioteca Central Universidad de Antioquia, Medellín.

Patrimonio Documental.

Biblioteca Pública Piloto, Medellín (B.P.P).

Sala Antioquia.

Colección Hojas Sueltas.

Entrevistas

Argemiro Salazar, entrevista realizada por Diego Duque Pérez. Marinilla, 3 de enero de 2016.

Emilio Botero, entrevista realizada por Diego Duque Pérez. Rionegro, 10 de mayo de 2015.

Francisco Alonso Giraldo, entrevista realizada por Diego Duque Pérez. El Santuario, 3 de enero de 2016.

Francisco Gómez, entrevista realizada por Diego Duque Pérez. El Santuario, 8 de junio de 2015.

Néstor Agudelo, entrevista realizada por Diego Duque Pérez. Guarne, 15 de junio de 2015.

Periódicos

El Colombiano (Medellín) 1966-1970.

El Tiempo (Bogotá) 1966.

Internet

<http://www.bdigital.unal.edu.co>

<https://www.dane.gov.co>

BIBLIOGRAFÍA

Libros

- Agudelo Villa, Hernando. *La revolución del Desarrollo: origen y evolución de la Alianza para el Progreso*. México D.F: Editorial Roble, 1966.
- Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez. *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX*, Bogotá: Banco de la República-Fondo de Cultura Económica, 2006.
- Alvear Sanín, José. *Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia (1942-2007)*, Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia, 2008.
- Arango Restrepo, Mariano. *Agro en el desarrollo histórico colombiano*. Bogotá: Punta de Lanza, 1977.
- Arias Restrepo, Jesús Hernando. *Diagnóstico de la producción y uso de semillas de papa, maíz y frijol en el Oriente Antioqueño*. Bogotá: ICA, 1988.
- Botero, Fernando. *La Industrialización En Antioquia. Génesis Y Consolidación 1900-1939*. Medellín: Hombre Nuevo Editores, 2003.
- Bravo Orellana, Sergio. *Carretera Interoceánica Sur Del Perú: Retos E Innovación*. Edited by Banco de Desarrollo de América Latina. *Iadb.org*. Lima, 2008.
- Brew, Roger. *El desarrollo económico de Antioquia desde la independencia hasta 1920*, Bogotá: Banco de la República, 1977.
- Carmagnani, Marcello. *El otro Occidente: Latinoamérica desde la invasión europea hasta la Globalización*. México D.F: Fondo de Cultura Económica / Colegio de México, 2004.
- Cornare. *El Oriente como alternativa industrial para el desarrollo de Antioquia: elementos básicos para la formulación de un plan concertado*. Medellín: Cornare, 1991.
- Departamento Administrativo de Planeación Metropolitana, *Propuesta preliminar para el ordenamiento espacial del Oriente Cercano: Síntesis*. Medellín: D.A.P.M, 1981.
- Departamento Nacional de Planeación, *El programa de Desarrollo Rural Integrado en el Departamento de Antioquia*. Bogotá: Creset, 1978.
- _____. "Programa de Desarrollo Rural Integrado: Esquema preliminar". *Planeación y Desarrollo* 6.2 (1974): 39-50.
- Dourojeanni, Marc. *Estudio de Caso Sobre La Carretera Interoceánica En La Amazonía Sur Del*

- Perú. Lima: Doctor, 2006.
- Escobar, Arturo. *La invención del Tercer Mundo: Construcción y Deconstrucción del Desarrollo*. Madrid: Editorial Norma, 1996.
- Francisco Javier Gómez y otros. *La industrialización en el Oriente antioqueño. Determinantes sociales y culturales de la planeación en la región Rionegro-Nare*, Tomo VIII. INER: Universidad de Antioquia, 1988.
- Fundación Codesarrollo. *Algunos factores económicos de once Municipios del Oriente Antioqueño*. Medellín: Codesarrollo, 1981.
- Fleck, Leonardo, Carmen Vera-Díaz, Elena Borasino, Jon Hak, Carmen Josse, and Manuel Glave. *Estrategias de Conservación a Lo Largo de La Carretera Interoceánica En Madre de Dios, Peru - Un Análisis Económico Espacial*. Leonardo, 2010.
- Garay, Luis Jorge. *Colombia: Estructura industrial e internacionalización 1967-1996*. Bogotá: Banco de la República, 2004.
- Ghislaine, Ibiza. *La Industrialización del Oriente Antioqueño*. Medellín: Centro de Investigaciones Económicas 'CIE', 1972.
- _____. *Un ensayo sobre descentralización industrial: El caso de Medellín*. Medellín: Centro de Investigaciones Económicas 'CIE', 1970.
- Giraldo Gómez, Alicia. *El Río Negro-Nare en la Historia: Progreso y Desarrollo de Antioquia*. Medellín: Cornare, 1996.
- Mesa Ochoa, Saúl. *La comercialización de productos DRI en el Distrito de Rionegro: evaluación*. Medellín: Centro de Investigaciones Económicas, 1988.
- Morales Benítez, Otto. *Alianza para el progreso y Reforma Agraria*. Bogotá: Publicaciones Universidad Central, 1986.
- Novoa Torres, Edgar Alberto. *Luchas cívicas, trayectorias geopolíticas en Colombia: Movimiento Cívico del Oriente Antioqueño, Movimiento Popular de los Inconformes y Comité de Integración del Macizo Colombiano*". Bogotá: Imprenta Universidad Nacional de Colombia, 2009.
- Vera Aguirre, Arturo. *La Infraestructura de Transporte En América Latina*. Banco Interamericano de Desarrollo. Vol. Serie de D. Serie de Documentos de Trabajo, 1997.
- Zapata, Orlando Sáenz. *Movimiento y paros cívicos en el Oriente antioqueño 1960-1982*. Medellín: Universidad de Antioquia Facultad de Ciencias Sociales y Humanas, 1988.

Capítulos de Libros

- Randall, Stephen. “La Guerra Fría y la contención, 1945-1960”, “Años de optimismo y crisis: Década de 1960-1980” *Aliados y distantes: Historia de las relaciones entre Colombia y EE.UU desde la Independencia hasta la guerra contra las drogas*, Bogotá: Tercer Mundo Editores / Ediciones Uniandes, 1992.
- Marulanda, Flor Ángela. “Del país cafetero al país de ciudades, Crecimiento urbano, región y nación, 1957-1979” *De caminos y Autopistas*, Medellín: EAFIT-Gobernación de Antioquia, 2014.
- Marquardt, Bernd. “La revolución industrial en América Latina” *La revolución industrial en Europa y América Latina: Interpretaciones ecohistóricas desde la perspectiva de la Teoría de los Sistemas de Energía y del Metabolismo Social*, Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2009.
- Suárez, Jorge Andrés. “La modernización de caminos y transportes 1874-1929” *De caminos y Autopistas*, Medellín: EAFIT-Gobernación de Antioquia, 2014.

Artículos de Revista

- Akideji-oladeji, O., J.A. Awomeso, A.M. Taiwo, and S. Abu. “Desarrollo Sostenible de Las Carreteras Africanas.” *Materiales de Construcción* 62 (2012): 607–14.
- Aledo Tur, Antonio. “De La Tierra Al Suelo: La Transformacion Del Paisaje Y El Nuevo Turismo Residencial.” *Arbor: Ciencia, Pensamiento Y Cultura* 184, no. 729 (2008): 99–113.
- Alzate, Juan M, Ángela Cardena, Claudia C Rave, and Ricardo A Smith. “Modelos Para Analizar El Desarrollo Del Transporte Urbano Del Valle de Aburrá Con Consideraciones Económicas, Energéticas Y Ambientales.” *Revista de Ingenieria*. 25 (2007): 114–21.
- Antón Burgos, Francisco Javier. “Redes de Transporte, Articulación Territorial Y Desarrollo Regional.” *Revista de Estudios Andaluces*, no. 30 (2013): 27–47.
- Arango Restrepo, Mariano. “La Economía campesina del Oriente antioqueño: El caso de El Santuario, incidente del Crédito Rural Integrado”, “Cálculo económico y diferenciación demográfica en Economías campesinas: los casos del Oriente antioqueño, Córdoba y Sucre”. *Lecturas de Economía* 19 (1986): 45-70, 175-208.
- _____. “La Economía campesina de El Santuario 1983-2003: Crecimiento y Recomposición”. *Sociología* 28 (2005): 72-88.

- _____. “La tierra y la reforma agraria en Colombia 1960-2002”. *Sociología* 27 (2004): 45-50.
- Arias, Patricia. “Hacia El Espacio Rural Urbano: Una Revisión de La Relación Entre El Campo Y La Ciudad En La Antropología Social Mexicana.” *Estudios Demográficos Y Urbanos*, no. 50 (2002): 363–80.
- Ávila, Héctor. “Ideas Y Planteamientos Teóricos Sobre Los Territorios Periurbanos: Las Relaciones Campo-Ciudad En Algunos Países de Europa Y América.” *Investigaciones Geográficas*, no. 45 (2001): 108–27.
- _____. “Periurbanización Y Espacios Rurales En La Periferia de Las Ciudades.” *Estudios Agrarios* 41 (2009): 96–97.
- Ballent, Anahi. “Ingeniería Y Estado: La Red Nacional de Caminos Y Las Obras Públicas En La Argentina, 1930-1943.” *História, Ciências, Saúde-Manguinhos* 15, no. 3 (2008): 827–47.
- Blanco, Jorge. “Notas Sobre La Relación Transporte-Territorio: Implicancias Para La Planificación Y Una Propuesta de Agenda.” *Transporte Y Territorio*, no. 3 (2010): 172–90.
- Caballero Argáez, Carlos. “Albert Hirschman en Colombia y la planeación del desarrollo”. *Desarrollo y Sociedad* 62 (2008): 165-202.
- Caicedo, Pablo. “Nuevos Sistemas Para Construir Y Conservar Carreteras.” *Anales de Ingeniería* 32, no. 378 (1924): 207–19.
- Campos Méndez, Javier, and María Pilar Socorro Quevedo. “El Transporte En La Sociedad Del Siglo XXI: Política de Transporte Europea Y Española.” *Ekonomiaz. Revista de Economía Vasca*, 2010, 12–33.
- Cardoso, Fernando. “Impedimentos estructurales e institucionales para el desarrollo”. *Revista Mexicana de Sociología* 32.6 (1970) 1461-1482.
- Conrado Duque Hoyos, y otros. “La economía campesina en el Oriente antioqueño: el caso del Municipio de El Santuario”. *Lecturas de Economía* 14 (1984): 195-257.
- Departamento Nacional de Planeación. “Bases preliminares para una política de descentralización industrial”. *Planeación y Desarrollo* 6:3 (1974): 9-90.
- _____. “Plan de desarrollo, primera parte: guías para una nueva estrategia del desarrollo”. *Planeación y Desarrollo* 3.4 (1971): 5-95.
- _____. “Políticas de Desarrollo regional y urbano: modelo de regionalización”. *Planeación y Desarrollo* 2.3 (1970): 303-352.
- Duarte, Cristiane, and Ribeiro De Souza. “Modelo de Cuatro Etapas Aplicado Ao Planejamento

- de Transporte de Carga.” *Journal of Transport Literature* 7 (2013): 207–34.
- Escobar, Arturo. “Imagining a Post-Development Era? Critical Thought, Development and Social Movements”. *Social Text* 32.32 (1992): 20-56.
- Felstehausen, Herman. “Planning problems in improving Colombian roads and Highways”. *Land Economics* 47.1 (1971): 1-13.
- Figueroa, Oscar. “Transporte Urbano Y Globalización. Políticas Y Efectos En América Latina.” *Eure* XXXI, no. 94 (2005): 41–53.
- Galindo, Carlos, and Javier Delgado. “Los Espacios Emergentes de La Dinámica Rural - Urbana.” *Revista Latinoamericana de Economía* 37, no. 147 (2006): 187–216.
- Galli, Rosemary. “Colombia: El desarrollo rural como mecanismo de control social”. *Revista Mexicana de Sociología* 41.2 (1979): 545-570.
- Gómez Ayau, Emilio. “La Revolución Verde”. *Revista de Estudios Agrosociales* 1 (1952): 9-32.
- Gómez Ordóñez, J.L. “Los Ingenieros de Caminos En El Urbanismo.” *Revista de Obras Públicas* 131, no. 3230 (1984): 843–54.
- González Gómez, Ovidio. “La construcción de carreteras y ordenamiento del territorio”. *Revista Mexicana de Sociología* 52.3 (1990): 49-67.
- González Regidor, Jesús. “Innovación tecnológica y acumulación de capital: un análisis crítico de la revolución verde”. *Revista de Estudios Agrosociales* 142 (1987): 7-30.
- Gutiérrez, Benigno. “De Medellín a Bogotá: al Dr. Jorge Restrepo Uribe”. *Progreso* 13 (1940) 398-399.
- Henaó Pérez, Santiago. “Carretera Bogotá - Medellín”. *Anales de Ingeniería*. 118.895 (2005): 32.
- Henderson Palacios, Lucy. “Infraestructura de Transporte En América Latina Y El Caribe. Situación Actual Y Agenda de Futuro.” *Revista de La Red de Expertos Iberoamericanos En Infraestructuras*, no. 2 (2008): 12–16.
- Hernández, Luis Alfredo. “Estudios de Impacto Ambiental Y Sus Tendencias En Colombia.” *Agronomía Colombiana* 11, no. 2 (1994): 219–27.
- Jaguaribe. Héctor. “Inversiones extranjeras y desarrollo nacional”. *Desarrollo Económico* 6.22-23 (1966): 273-293, 135-148.
- Ibarra García, María Verónica. “Espacio: Elemento Central En Los Movimientos Sociales Por Megaproyectos.” *Desacatos*, no. 39 (2012): 141–58.
- Limonard, Ester, and Roberto Luís Monte-Mór. “Por El Derecho a La Ciudad, Entre Lo Rural Y

- Lo Urbano.” *Scripta Nova XVI*, no. 25 (2012): 2–7.
- Llorente López, Modesto, and José Valles Ferrer. “El Transporte Por Carretera En El Periodo 1964-1974.” *Revista de Obras Públicas: Órgano Profesional de Los Ingenieros de Caminos, Canales Y Puertos* 122, no. 3121 (1975): 317–28.
- Londoño, Carlos Felipe, and Nora Elena Acosta. “Grupo Empresarial Antioqueño 1978-2002 Análisis Del Modelo Empresarial.” *Revista EIA* 2 (2004): 41–52.
- López Lillo, Antonio. “Autovías: Nos Olvidamos Del Paisaje.” *Informes de La Construcción* 42, no. 409 (1990): 5–11.
- López, Samuel Carpintero. “Las Concesiones de Carreteras En Los Países En Vías de Desarrollo. El Caso de Argentina Y de México.” *Revista de Obras Publicas*, 2002.
- Malamud, Andrés. “Conceptos, Teorías Y Debates Sobre La Integración Regional.” *Norteamérica: Revista Académica Del CISAN-UNAM* 6, no. 2 (2011): 219–49.
- Martinez Izquierdo, Luis. “Carretera Directa Huelva - Cádiz.” *Revista de Obras Públicas* 124, no. 1235 (1977): 423–29.
- Mauro, Frederic. “El rol de las ciudades en el desarrollo de América Latina. Industrialización y Urbanización”. *Revista Mexicana de Sociología* 34.1 (1972): 65-73.
- Miralles Guasch, Carme. “Presentación: Dossier de Metodologías Y Nuevos Retos En El Análisis de Movilidad Y El Transporte.” *Transporte Y Territorio*, no. 8 (2013): 1–6.
- Muñoz Prieto, Wilman. “Concesiones viales en Colombia: Historia y Desarrollo”. *Tecnura: Tecnología y Cultura afirmando el Conocimiento* 6.10 (2002): 18-26.
- Orozco Fuentes, Sixto Iván. “Perspectivas sociales y políticas de Guarne”. *Distritos* 42 (1987) 50-51.
- Ortega Aguaza, Bienvenido. “Análisis Econométrico de Funciones de Costes: Una Aplicación Al Estudio de Las Economías de Escala En El Transporte Público de Mercancías Por Carretera En España.” *TTC: Revista Del Ministerio de Transporte, Turismo Y Comunicaciones*, no. 79 (1998): 69–81.
- Ospina Yepes, Bernardo. “Intervencionismo equivocado en los transportes”. *Temas* 36 (1944) 22-28.
- Otero, I., I. Cañas, P. Esparcia, M. Navarra, M.^a C. Martín, and E. Ortega. “La Carretera Como Elemento de Valor Paisajístico Y Medioambiental. Captación Del Valor Del Paisaje a Través de La Carretera.” *Informes de La Construcción* 58, no. 504 (2006): 39–54.

- Pabón Lozano, Sergio. "Análisis de La Accidentalidad En Carreteras de Cundinamarca." *Ingeniería E Investigación*, no. 20 (1981): 25–28.
- Pérez, Gerson Javier. "La Infraestructura Del Transporte Vial Y La Movilización de Carga En Colombia." *Documentos de Trabajo Sobre Economía Regional*, no. 64 (2005): 73.
- Pizarro, Roberto. "El Difícil Camino de La Integración Regional." *Nueva Sociedad* 214 (2008): 24–34.
- Prieto Malillos, Raquel, and Francisco Javier Payán De Tejada González. "Conservación Sostenible de Carreteras." *Carreteras* 4, no. 145 (2006): 86–99.
- Roa, Néstor. "Megaproyectos de Transporte: Instituciones, Política Y Gestión Técnica de Recursos." *Revista de Ingeniería*, no. 32 (2010): 88–94.
- Rus, Ginés de. "La Medición de La Rentabilidad Social de Las Infraestructuras de Transporte." *Investigaciones Regionales* 14 (2009): 187–210.
- Sánchez Calderón, Fabio Vladimir. "Elementos Para Una Geopolítica de Los Megaproyectos de Infraestructura En América Latina Y Colombia." *Cuadernos de Geografía*, no. 17 (2008): 7–21.
- Sánchez, Ricardo J. "El Pago Por El Uso de La Infraestructura de Transporte Vial, Ferroviaria Y Portuaria, Concesionada Al Sector Privado." *Serie Recursos Naturales E Infraestructura*, no. 67 (2003): 71.
- Segrelles Serrano, José Antonio. "Problemas ambientales, agricultura y globalización en América Latina." *Scripta Nova: Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* 5 (2009): 79–104.
- Serrano Martínez, José María. "Las Redes de Infraestructuras Viarias de Transportes Terrestres Entre La Península Ibérica Y Francia; Descoordinación E Insuficiencias." *Papeles de Geografía*, no. 39 (2004): 187–208.
- Silva, Guilherme Jonas Costa da, Frederico Gonzaga Jayme Junior, and Ricardo Silveira Martins. "Gasto Público Com Infraestruturura de Transporte E Crescimento: Uma Análise Para Os Estados Brasileiros (1986-2003)." *Economia & Tecnologia* 16 (2009): 53–65.
- Slater, Rodney E. "The National Highway System: A Commitment to America's Future." *Public Roads* 59, no. 4 (1996).
- Stokes, Charles. "The freight transport system of Colombia, 1959". *Economic Geography* 43.1 (1967): 71-90.

Tejerina, Benjamín. “Movimientos Sociales, Espacio Público Y Ciudadanía: Los Caminos de La Utopía.” *Revista Crítica de Ciencias Sociais*, no. 72 (2005): 67–97.

Inéditos

Arroyave Toro, Nataly. “Dinámicas demográficas y poblacionales principalmente urbanas en cuatro municipios del Oriente antioqueño: Rionegro, La Ceja, Marinilla y Guarne”. Tesis de Pregrado en Sociología, Universidad de Antioquia, 2012.

Balmore Aguinaga León y otros. “La pequeña industria en el cercano Oriente: El Carmen, El Retiro, La Ceja, Marinilla y Rionegro”. Tesis de Pregrado en Economía, Universidad de Antioquia, 1984.

Gómez Gómez, Jorge Iván. “Inventario de problemas tecnológicos de los Valles de Aburrá y Rionegro: Sector fundición”. Tesis de Pregrado en Ingeniería Mecánica, Universidad de Antioquia, 1990.

Isabel Cristina Mejía y Álvaro del Corral. “Evaluación socioeconómica de la zona franca de Rionegro”. Tesis de Pregrado en Economía, Universidad de Antioquia, 1997.

Martínez, Ciro Leonardo. “Las migraciones internas en Colombia. Análisis territorial y demográfico según los censos de 1973 y 1993”. Tesis Doctoral en Economía, Universidad Autónoma de Barcelona, 2002.

Mira Castro, Eliana Patricia. “El fenómeno migratorio en la ciudad de Medellín: un vínculo entre lo rural y lo urbano, el caso del Municipio de El Santuario Antioquia en la ciudad de Medellín”. Tesis de Pregrado en Antropología, Universidad de Antioquia, 2008.

Niño Cárdenas, Nubia. “Situación actual y perspectivas de la agroindustria en el cercano Oriente antioqueño”. Tesis de Pregrado en Economía, Universidad Nacional de Colombia Sede Medellín, 1985.

Olaya, Carlos Mario. “El sistema territorial de un corredor vial como hábitat local. El caso del corredor de la autopista Medellín - Santafé de Bogotá, tramo La Hondita (Guarne) - La Playa (Rionegro) problemática territorial de las condiciones habitacionales”. Tesis de Pregrado en Economía, Universidad Nacional de Colombia Sede Medellín, 1992.

Sánchez Torregrosa, Indira Daliana. “El Tranvía de Oriente: una ruta imaginada al Magdalena”. Tesis de Pregrado en Historia, Universidad de Antioquia, 2005.

Valencia Toro, Nelson. “Factores de competitividad del sector floricultor colombiano con énfasis

en el Oriente antioqueño”. Tesis de Pregrado en Economía, Universidad de Antioquia, 1999.