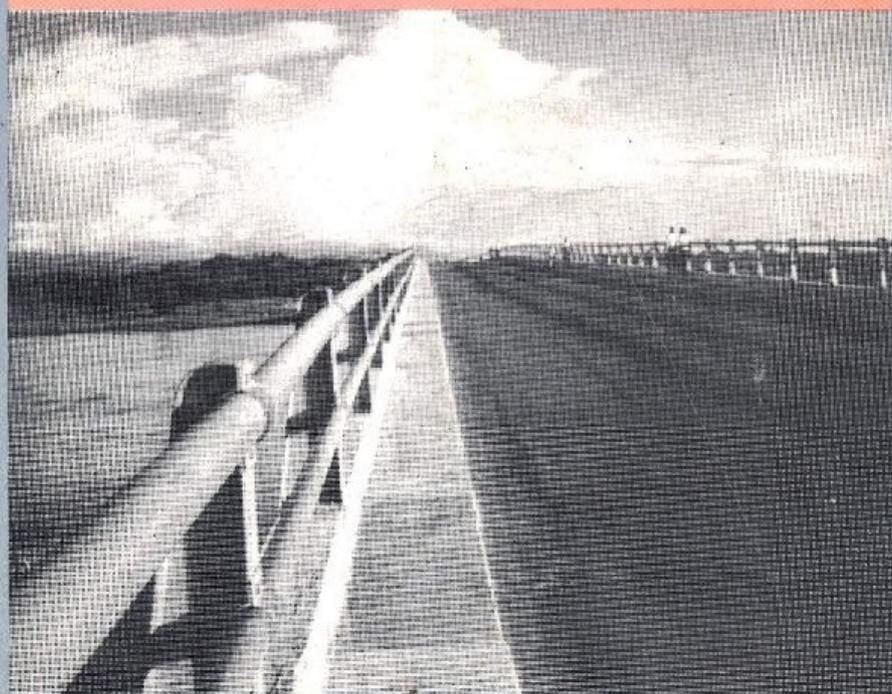


# PUERTO TRIUNFO



Ar/I  
0115  
Ej.1

...n de estudios de localidades

Ej. 1

*Comare*

*iner*



# Puerto Triunfo

Colección de Estudios de Localidades



Estudios de Localidades

# Puerto Triunfo

Compiladores:

Clara Aramburo S.  
Sergio Carmona M.  
Josefina González M.  
Lucelly Villegas V.

Las ideas aquí expresadas son producto de una consultoría realizada por el Instituto de Estudios Regionales, INER, de la Universidad de Antioquia, para Cornare.

Primera edición: diciembre de 1990

- © Instituto de Estudios Regionales, INER. Universidad de Antioquia. Tel: 233 37 79 Fax: 263 82 82
- © Corporación Autónoma Regional Rionegro-Nare, Cornare. Tel: D.D.N. 941 25 54 91 Fax: 271 36 20

I.S.B.N. 958--9021-98-0 (O.C.)

I.S.B.N. 958-655-001-X (Nº 3 Puerto Triunfo)

Edición al cuidado de Jesús María Álvarez Gaviria

Diseño de la cubierta: Andrés Jaramillo M.

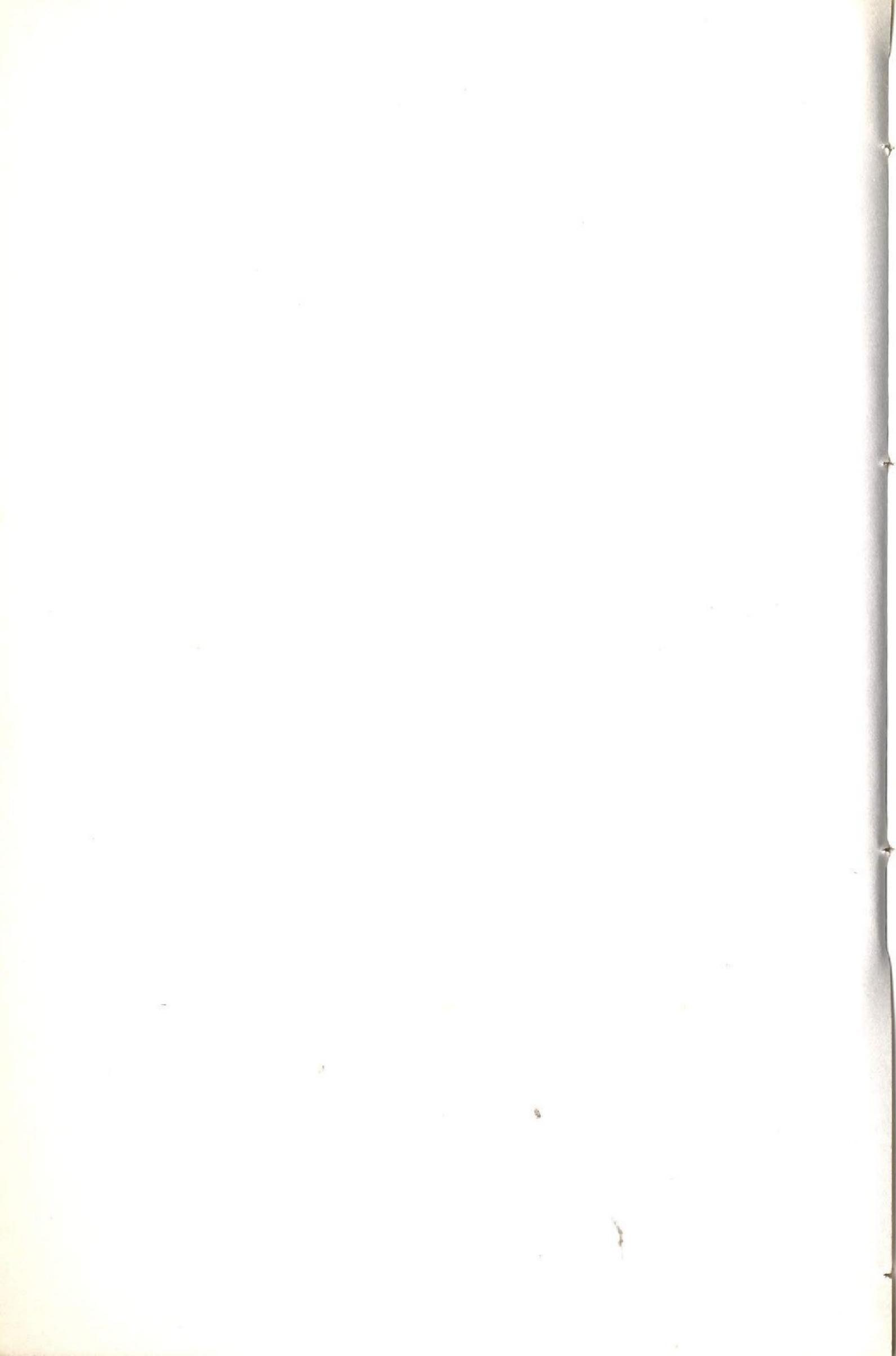
Preparación litográfica e impresión: Impresos Caribe

Cra. 56 Nº 51-61 Tel: 231 13 28 Medellín.

Impreso y hecho en Colombia/Printed and made in Colombia

## Tabla de contenido

Introducción . . . . .	.13
1. Generalidades . . . . .	.17
2. Puerto Triunfo: Historia local . . . . .	.23
2.1 La violencia de los años cincuenta . . . . .	.25
2.2 Vías de comunicación . . . . .	.28
3. La economía: las dos caras de un pueblo . . . . .	.37
4. Organización comunitaria . . . . .	.41
4.1 La Acción Comunal . . . . .	.41
4.2 La Cooperativa de Limoneros . . . . .	.42
4.3 Otras organizaciones . . . . .	.43
5. Perfil político de Puerto Triunfo . . . . .	.45
6. Configuración cultural . . . . .	.49
6.1 Río, ferrocarril y carreteras . . . . .	.51
6.2 Corregimientos y cabecera . . . . .	.53
6.3 Espacio urbano . . . . .	.54
6.4 Educación . . . . .	.55



---

---

## Presentación

**L**a Corporación Autónoma Regional de los Ríos Negro y Nare, CORNARE, desde su creación mediante Ley 60 de 1983, ha venido desplegando acciones hacia el doble objetivo de consolidar, estructurar e implementar un plan de desarrollo para la región Suroriental del Departamento de Antioquia, a la vez que de mejorar las condiciones ambientales y garantizar el adecuado manejo y utilización de los recursos naturales y del medio ambiente.

En este contexto, CORNARE ha desatado un proceso de planificación y gestión con los siguientes criterios orientadores:

1. Amplia participación de los líderes y las organizaciones sociales y comunitarias (gremios, asociaciones, grupos solidarios, organizaciones no gubernamentales de apoyo, acciones comunales, etc.) en todos los momentos del proceso de gestión del desarrollo, planeación, ejecución, seguimiento y evaluación.

2. Articular procesos de concertación y coordinación interinstitucional (entidades nacionales, departamentales y municipales).

3. Interacción y confrontación permanente de los resultados obtenidos mediante el trabajo de grupos técnicos interdisciplinarios.

4. Visión prospectiva y de carácter estratégico para definir el alcance del plan, a la vez que definición de planes operativos que se articulan a los planes de largo plazo.

Además, consideró como uno de los participantes activos en dicho proceso y en razón de su esencia, a las universidades para que con su saber, su trabajo y su producción participaran en él.

La Universidad de Antioquia, aceptó la convocatoria y celebró a mediados de 1986 el Convenio Marco con CORNARE que posibilitaría esta participación en el proceso de planificación en el Oriente antioqueño. Desde entonces dicho convenio ha sido renovado periódicamente para propiciar la realización de estudios e investigaciones, contribuyentes a la formulación concertada del plan de desarrollo: "El Oriente hacia el siglo XXI".

Concretamente, y en los inicios del convenio, la Universidad de Antioquia por intermedio del Centro de Investigaciones de la Facultad de Ciencias Sociales, CENICS (posteriormente convertido en Instituto de Estudios Regionales, INER), "presentó un proyecto de investigación que en su objeto general busca estimular a participar de la estructura actual de la región Rionegro-Nare el proceso reciente de su formación

social y cultural, identificando y diferenciando claramente los determinantes particulares de mayor incidencia en su desarrollo". Estos procesos son los siguientes:

- Procesos sociales recientes en la región (Formación histórica, desarrollo socio-económico, naturaleza y características diferenciales más importantes).
- Los procesos políticos recientes. Estructuras políticas locales y regionales.
- Identidad cultural, sentido de pertenencia y vinculación de los habitantes de la Región.

El proyecto se denominó "Determinantes sociales y culturales de la planificación en la región del Rionegro-Nare". Esto permitió realizar estudios en los municipios de Sonsón, Puerto Triunfo, Rionegro, Marinilla, San Vicente y El Peñol (Fase I, 1987), San Roque, San Rafael, San Carlos, Guatapé, Granada y Alejandría (Fase II, 1988).

En 1989 con la creación del Instituto de Estudios Regionales, INER, se realizó la Fase III para los municipios de Cocorná y San Francisco, facilitando para el futuro una visión global de dichos aspectos para la región.

Los resultados de esta investigación posibilitarán un conocimiento general de la situación socio-cultural, política y de la evolución histórica de la región que han alimentado el diseño del proceso de concertación del plan de desarrollo en que estamos empeñados, así como identificar propuestas de desarrollo que se sustentan en los valores y acciones propios de la región

y que la impulsan a la construcción de un futuro mejor y de mayor prosperidad.

La presente publicación se convierte en medio para la devolución a las comunidades de las diferentes localidades, que tan oportuna y generosamente nos brindaron en su momento, su saber e información.

CORNARE y el Instituto de Estudios Regionales, INER, han querido contribuir con la producción de estos textos a la realización de las tareas de formulación concertada del Plan de Desarrollo y del Encuentro Regional del Oriente antioqueño, a la vez que avanzar en el logro de los objetivos regionales de desarrollo.

JUAN FELIPE SANCHEZ FRANCO  
Director  
Corporación Autónoma Regional  
Rionegro-Nare

FRANCISCO J. GOMEZ PEREZ  
Director  
Instituto de Estudios Regionales

## Introducción

**L**a publicación de este Estudio sobre el municipio de Puerto Triunfo es el resultado de un trabajo realizado por un grupo de investigadores del Instituto de Estudios Regionales, INER, de la Universidad de Antioquia, para la Corporación Autónoma Regional Rionegro -Nare, CORNARE, finalizado en el año de 1988. El propósito de dicha investigación fue conocer los diferentes aspectos del municipio para la formulación de programas y propuestas de desarrollo que redunden en el bienestar de sus habitantes.

La información sobre Puerto Triunfo consignada en el presente volumen se encuentra agrupada de tal manera que el lector pueda, según sus intereses analíticos o su curiosidad, acercarse a la historia local desde el descubrimiento de la zona en el siglo XVI, de su integración en las territorialidades municipales del Oriente Antioqueño, de su dependencia de San Luis y de los diferentes intentos de colonización de sus

tierras durante el siglo XIX; además, la historia reciente que, partiendo de la década de 1930, hace del territorio un escenario de grandes movilizaciones y conflictos, culminando con el proceso de municipalización en el año de 1978 y los diferentes mitos asociados a su fundación.

El perfil económico del municipio apunta a su definición como "pueblo de dos caras", la una basada en los enclaves económicos extralocales que desarrollan actividades productivas o de servicios con tecnología avanzada y la otra basada en una economía simple, de trabajo familiar, fundamentada en la agricultura y la recolección de limón silvestre.

En el marco de la organización social o de carácter comunitario, se aborda la Acción Comunal y la Cooperativa de Limoneros, reseñando las particularidades de la colonización reciente, la no integración regional, los álgidos procesos de violencia que afectan la localidad y el carácter parainstitucional de las formas de ejercicio del poder, asociado a una indefinición de las territorialidades.

Finalmente, bajo el título "Configuración cultural", se presenta un panorama detallado de la localidad atendiendo al origen pluriregional de sus gentes y tradiciones culturales; ello imprime un carácter particular a la cultura del municipio, inscribiéndolo en la lógica ribereña del Magdalena Medio y alejándolo significativamente de los demás municipios del Oriente Antioqueño. No obstante, existen ejes integradores como el río, el ferrocarril y las carreteras.

Aspectos como la diferenciación entre los corregimientos y la cabecera municipal, el espacio urbano y

el lugar de la educación, son igualmente abordados en este aparte.

Desafortunadamente la situación de orden público y el clima de tensión en la localidad, impidió el desarrollo óptimo de las entrevistas, las charlas informales o los talleres; concientes de tal circunstancia se reconoce el carácter precario del acercamiento a la vida de la localidad y a la forma particular como sus habitantes enfrentan el presente y construyen escenarios de futuro.

Este estudio que hoy entregamos reconoce el aporte y la participación de los pobladores, de las entidades y de las organizaciones del municipio que compartieron con los investigadores, en la medida de sus posibilidades, el conocimiento sobre su historia, su entorno, sus inquietudes, sus problemas y sus potencialidades.

Reconociendo sus limitaciones, esta publicación es una manera de devolver a los habitantes de Puerto Triunfo ese conocimiento. Nuestro deseo es que lo que aquí se presenta, sirva de material de consulta y reflexión crítica para las gentes del municipio y otros interesados en él.



---

---

# 1

## Generalidades

**P**uerto Triunfo fue creado municipio en 1977. Posee una extensión de 316 kilómetros cuadrados. Localizado en el Magdalena Medio Antioqueño, a 5° 52' 56" de latitud norte y 74° 38' 24" de longitud al Oeste de Greenwich. Con una altura de 150 metros sobre el nivel del mar y una temperatura promedio de 27°C. Limita por el oriente con el río Magdalena, al Norte Puerto Nare, al Occidente San Luis y San Francisco y por el sur Sonsón. Su geografía está bañada por los ríos: Magdalena, Claro y Cocorná, estos dos últimos afluentes del río Magdalena.

Puerto Triunfo está unido a Medellín por la autopista Medellín- Bogotá a una distancia de 180 kms. Esta atraviesa el corregimiento de Doradal y la estación Santiago Berrío; en esta última se desprende un ramal sin pavimentar con una extensión de aproximadamente 4 kms. de vía destapada hasta llegar a Puerto Trinfo. También pasa por su jurisdicción el Ferrocarril

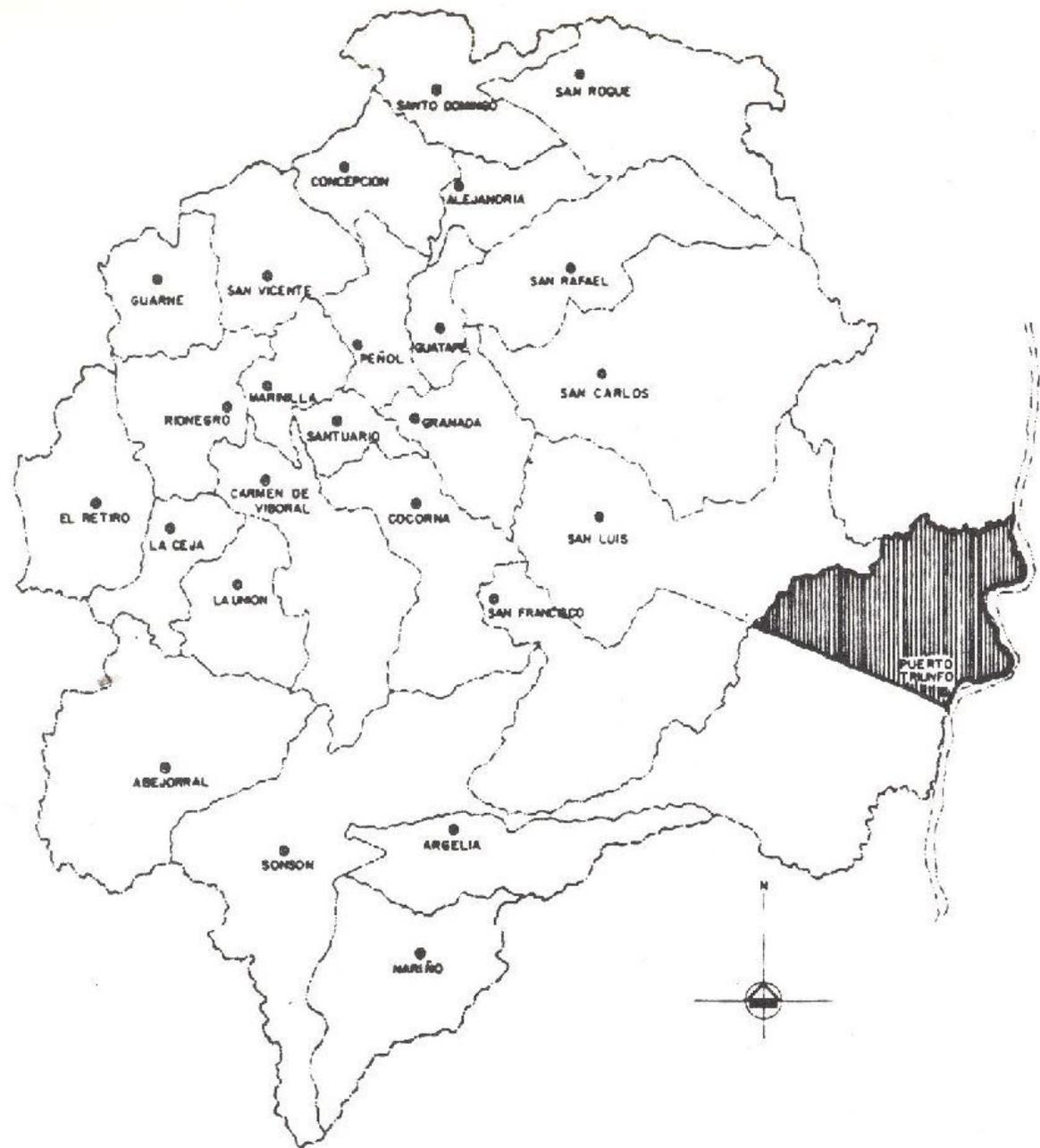
DETERMINANTES SOCIALES Y CULTURALES  
DE LA PLANEACION DE LA REGION  
RIONEGRO - NARE. FASE 02.



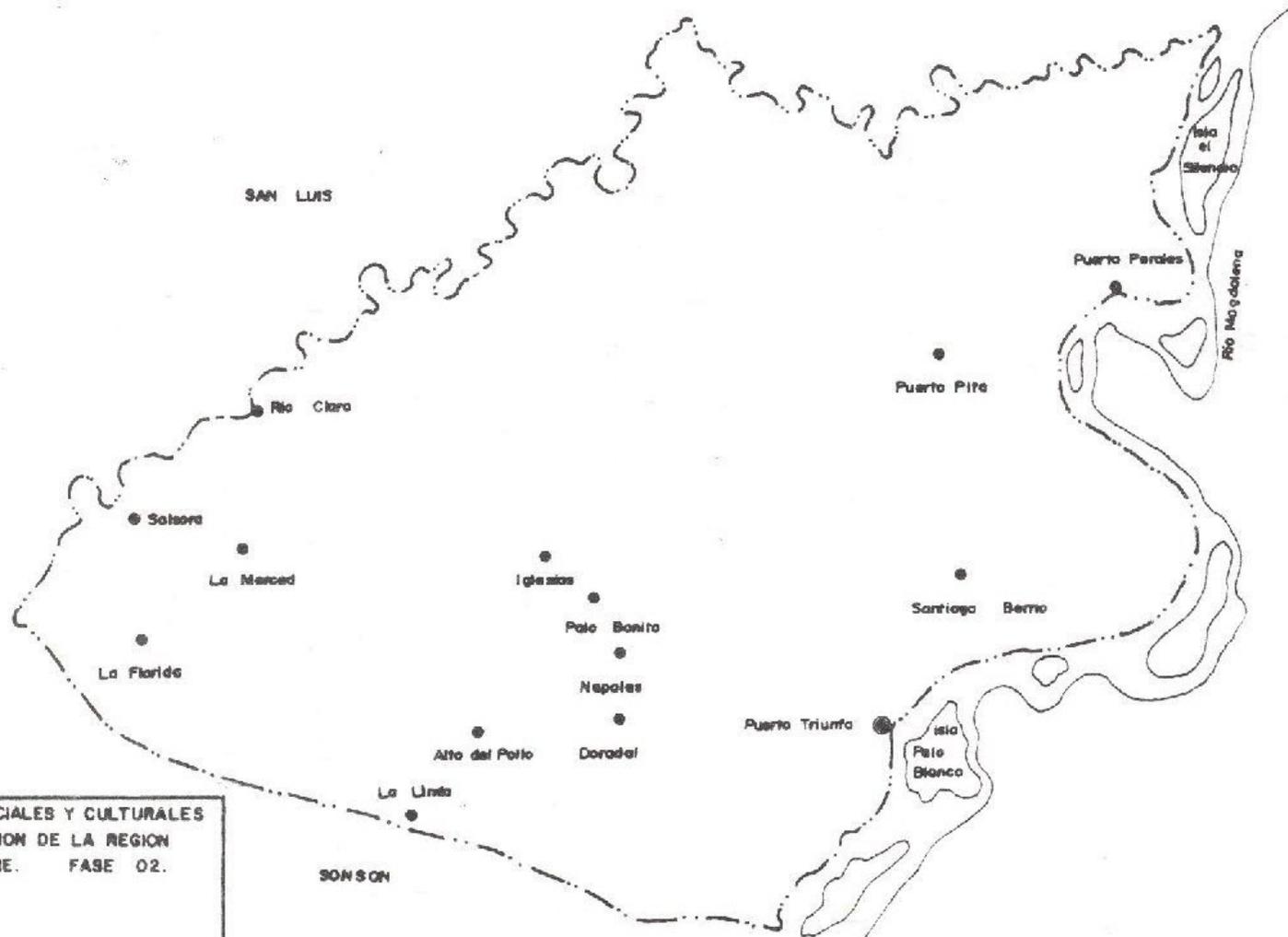
UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA  
CENTRO DE INVESTIGACIONES  
DE LAS CIENCIAS SOCIALES  
CENISOC

LOCALIZACION DEL MUNICIPIO  
EN EL CONTEXTO REGIONAL

-  MUNICIPIO DE PUERTO TRIUNFO
-  CABECERA MUNICIPAL
-  DELIMITACION MUNICIPAL
-  RIO MAGDALENA



ESCALA: 1:500000  
0 5 10 15 20 Km



DEPARTAMENTO DE BOYACA

CENTRO DE DOCUMENTACION  
 INSTITUTO DE ESTUDIOS  
 REGIONALES  
 UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA

DETERMINANTES SOCIALES Y CULTURALES  
 DE LA PLANEACION DE LA REGION  
 RIONEGRO - NARE. FASE 02.



UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA  
 CENTRO DE INVESTIGACIONES  
 DE LAS CIENCIAS SOCIALES  
 CÉNIC

CONVENCIONES

DELIMITACION MUNICIPAL

CABECERA MUNICIPAL

VEREDA O CORREJIMIENTO



del Magdalena, el cual cuenta con tres estaciones: Puerto Pita, Santiago Berrío y Estación Cocorná.

En 1985 contaba con 9.188 habitantes distribuidos 1.840 en la cabecera y 7.348 en el resto del municipio.

Posee 10 escuelas primarias y un Instituto Técnico Agropecuario, ITA. Igualmente cuenta con 2 entidades crediticias, la Caja Agraria y el Banco Ganadero. Puerto Triunfo pertenece al Caser de Puerto Berrío, al circuito judicial y notarial de Puerto Berrio y a la Diócesis Dorada-Aguadas.

A la jurisdicción del municipio pertenecen cuatro corregimientos: Doradal, Estación Cocorná, Las Mercedes y Puerto Perales; algunos de ellos con un significativo desarrollo.

- Puerto Perales. Fundado entre 1940 y 1942, con el nombre de Puerto Antioquia, tres años después era ya un corregimiento de San Luis, localizado en las orillas del río Magdalena lo que llevó a que en 1956 fuera afectado por una inundación que lo destruyó en su totalidad y obligó su traslado al lugar que ocupa hoy. En su territorio existen yacimientos petrolíferos, que convirtieron al poblado en lugar de residencia de obreros de la empresa Texas Petroleum Company.

- Estación Cocorná. Creado como Inspección Departamental el 26 de diciembre de 1926. Está localizado sobre la vía del ferrocarril y a la orilla derecha del río Cocorná. Allí Se explota petróleo.

- Las Mercedes. Creado como corregimiento de San Luis el 2 de septiembre de 1958. fue fundado por el Pbro. Alejandro Pineda en compañía de varios colo-

nos. Ubicado a orillas de la quebrada Las Mercedes.

- Doradal. Surgió el caserío en la década del 70 cuando está en construcción la autopista Medellín-Bogotá. Allí se asientan gentes procedentes de muy diversos sitios; Tolima, Valle, Santander, Cundinamarca y Antioquia (Medellín, Oriente y Nordeste antioqueño), quienes trabajaron en la obra y otras que llegaron posteriormente atraídas por el incipiente comercio y las posibilidades de desarrollo turístico que presenta el lugar.

**D**urante el proceso de conquista de los territorios de la zona de la quebrada de las Mercedes, el Capitán Francisco Martínez de Espina, en la ciudad de Medellín, le otorgó a la jurisdicción de Mariulla, la cual dependía hacia 1750 de Remedios y de la Provincia de Mariquita. Fue sólo en 1756 cuando el poblado de Mariulla y todo el territorio quedaron incorporados a la Provincia de Antioquia.

Una vez que se van formando los distintos municipios que hoy conforman el Oriente Antioqueño, el pueblo de Mariulla pasó a depender de San Julián (1881), época en la cual fue erigido municipio el caserío de Doradal. En 1896 por el decreto de Juan Manuel Calleja, Doradal y Mariulla se unieron en un municipio. Desde entonces, el pueblo de Doradal ha estado bajo la jurisdicción de la Corporación Central de Mariulla.

CENTRO DE DOCUMENTACIÓN  
INSTITUTO DE ESTUDIOS  
REGIONALES

GOBIERNO DE ANTIIOQUIA



---

---

# 2

## Puerto Triunfo: Historia local

**D**urante el proceso de conquista estos territorios fueron descubiertos a mediados del siglo XVI por el Capitán Francisco Martínez de Ospina. En la colonia, Puerto Triunfo perteneció a la antigua jurisdicción de Marinilla, la cual dependía hacia 1690 de Remedios y de la Provincia de Mariquita. Fue sólo en 1756 cuando el poblado de Marinilla y todo el territorio quedaron incorporados a la Provincia de Antioquia.

Una vez que se van formando los distintos municipios que hoy conforman el Oriente Antioqueño, Puerto Triunfo pasó a depender de San Luis (1882), época en la cual fue erigido municipio el caserío iniciado en 1876 por el párroco de Granada Clemente Giraldo y un grupo de colonos en su mayoría granadinos. Desde ese momento los terrenos de gran parte de la vertiente de la Cordillera Central hacia el río Magdalena fueron administrados y colonizados desde San Luis.

A lo largo del siglo XIX, muchas fueron las presiones y los intentos de ocupación de estas tierras consideradas baldías. Según la historiadora Catherine LeGrand, entre 1827 y 1869 se adjudicaron a propietarios individuales o compañías 50.000 hectáreas de tierra, y al finalizar el siglo diecinueve este número de colonos había aumentado considerablemente a lo largo del río Magdalena. En el sólo municipio de San Luis se otorgaron entre 1870 y 1900 cuatro concesiones de tierra que sumaban un total de 13.082 hectáreas<sup>1</sup>.

Igualmente en este período se presentaron grandes conflictos por la tenencia y ocupación de las tierras entre los colonos y los propietarios o empresarios de las mismas. Durante los años 1901 a 1917 hubo enfrentamientos entre los propietarios o concesionarios de una compañía explotadora forestal y un número no determinado de colonos<sup>2</sup>.

En los inicios del presente siglo, en 1905, ya se hablaba de el paraje El Triunfo, nombre que se cambia posteriormente por el de "Puerto Uribe Gómez". En los años treinta aparecieron en la región algunas haciendas desmontadas y cultivadas con productos tropicales, que contaban además con algunas cabezas de ganado<sup>3</sup>.

En 1944 se creó el corregimiento El Rebozo con los

---

1 LeGrand, Catherine. *Colonización y protesta campesina en Colombia 1850-1950*. Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 1988. Anexos.

2 *Ibíd.*

3 Zapata Cuencar, Heriberto. *Monografías de Antioquia*. Medellín, Cervecería Unión S.A., 1978. pp. 215-216.

parajes: Puerto Triunfo, Bélgica, Boca de la quebrada Cocorná, pertenecientes al municipio de San Luis. El 14 de abril de 1945 se le cambió el nombre al corregimiento de El Rebozo por el de Puerto Triunfo.

Cuando se inició el período de la violencia en 1948 el poblado contaba con aproximadamente 1.500 habitantes. En 1952 el gobernador Braulio Henao Mejía creó la Inspección Departamental de Policía. Puerto Triunfo fue erigido Municipio el 28 de noviembre de 1977 por Ordenanza No. 24 del gobernador Jaime Sierra Garcia, siendo nombrado como primer alcalde al señor Evencio Vásquez.

## **2.1 La violencia de los años cincuenta**

El fortalecimiento del caserío de Puerto Triunfo estuvo muy ligado a las particularidades de la violencia política de los cincuenta y los requerimientos del control militar que el gobierno intentó imponer en la zona, aunque, como se dijo antes, ya en ese lugar se habían asentado algunos colonos. La primera construcción en hacerse en la cabecera durante el período de la violencia fue una ramada para albergar un batallón del ejército localizado allí con el fin de mantener el río Magdalena libre de la presencia de las guerrillas liberales que se movían entre Puerto Berrío y la Dorada, dificultando el transporte de personas y productos desde el centro del país hasta la Costa Atlántica. La presencia del ejército en ese punto indujo a muchos pobladores conservadores de Caldas, Boyacá, Tolima, Cundinamarca y Antioquia a buscar refugio en ese poblado, pues allí se sentían protegidos de la guerrilla liberal.



Sin embargo, ese éxodo no fue indiferenciado, tuvo una clara orientación política; mientras los liberales migraron hacia sitios controlados por la guerrilla de ese Partido, los conservadores como el caso de Puerto Triunfo permanecieron en lugares homogéneamente conservadores.

Los conservadores de Puerto Triunfo, San Rafael, San Luis y Cocorná se convirtieron en verdaderos baluartes de defensa para impedir el ingreso de los liberales hacia la cordillera y el Oriente de Antioquia. Otro lugar importante de control conservador fue el corredor de la carretera Sonsón-Dorada para impedir el avance de las guerrillas liberales por esa vía.

La violencia política de los años cincuenta tuvo su más dinámica expresión en los pueblos de la frontera; la defensa y el ataque de los grupos enfrentados marcaría la dirección de los éxodos campesinos y pobladores de áreas urbanas, asimismo se crearían recelos entre poblaciones vecinas, con distinto credo político como el surgido entre Puerto Triunfo y Puerto Boyacá, este último controlado por los liberales.

Puerto Triunfo aparece enmarcado en el contexto de lo que se ha llamado la "colonización armada", ligado a la lógica de la violencia y que en buena parte explica la situación presente. Muchos de los pobladores llegados a la localidad durante estos años de violencia partidista, pero especialmente los líderes políticos de ese momento, son considerados por los habitantes de Puerto Triunfo como fundadores del pueblo. De ahí que este grupo de fundadores hayan adquirido este carácter no por haber sido los primeros colonos, sino por haber desarrollado actividades de liderazgo social que fueron desde la construcción de los primeros

espacios públicos hasta la creación de la Inspección de Policía y del Municipio posteriormente, dada su influencia política departamental y nacional.

El río Magdalena y la construcción del ferrocarril del mismo nombre ligaron a Puerto Triunfo con municipios pertenecientes a departamentos vecinos como la Dorada, Barrancabermeja, Puerto Berrío, Puerto Boyacá, entre otros. Inicialmente los nexos de esa localidad con Medellín y el Oriente Antioqueño fueron muy débiles. Su desarrollo ha correspondido más al Magdalena Medio.

A pesar de que Puerto Triunfo se creó como municipio en 1977, su nueva situación jurídica no le ha permitido resolver los problemas de territorialidad con los municipios vecinos de San Luis y Sonsón, con los cuales no tiene aún claros sus límites a pesar de que la localidad se formó de la segregación de ambos.

## **2.2 Vías de comunicación**

El río Magdalena fue desde antes de la conquista la vía más importante de transporte y sitio de pesca de las comunidades indígenas de la región. Luego con la llegada de los españoles el río continuó siendo importante por ser la arteria fluvial que atravesaba casi todo el país y sirvió como medio de enlace de ciudades y villas como Mompox, Honda, Ambalema, Neiva, entre muchas otras.

Son muchos los relatos sobre el río Magdalena de los extranjeros que nos visitaron en los siglos XVIII y XIX; hacían alusión especialmente a los bogas que transportaban personas y productos a lo largo y ancho del

UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA  
río. Hacia 1825 el sueco Carl August Gosselman, definiéndose a los pobladores del río Magdalena afirmaba:

No existen iglesias, ni autoridades, las cuales sólo comienzan en los pueblos muy semejantes a los nuestros... Frente a la visión que ante mi tengo me doy cuenta de que he avanzado demasiado, puesto que ahora estoy en las primeras expresiones de la vida comunitaria, la solitaria roza del río Magdalena.

En sus orillas hay generalmente una canoa amarrada. En un plano del terreno se encuentran algunos árboles distribuidos aquí y allá, en cuyo espacio sombreado realizan el trabajo y colocan sus frutas, herramientas, etc. Con frecuencia se encuentra una gran mesa en el centro del plano, y en el terreno correspondiente se ubica la casa de residencia, rodeada por la cocina, los gallineros y el chiquero de los cerdos<sup>4</sup>.

Desde la conquista hasta el siglo pasado fueron muchos los proyectos y caminos construídos para comunicar a Antioquia con el río Magdalena, bien sea para desplazarse a Bogotá y al centro del país, o para buscar el exterior navegando por el río hasta la Costa Atlántica y de allí a las Antillas y a Europa.

En la zona del actual Magdalena Medio Antioqueño fue de vital importancia el camino de Nare; éste había sido un camino indígena que unía el río Magdalena con el interior de Antioquia. Un viaje de Nare a Medellín duraba entre 12 y 14 días. Debido al mal clima y las dificultades de transporte se abrió posteriormente un camino a Juntas cerca a Nare, en la confluencia del río Nare con el Río Samaná, cien leguas arriba del

---

4 Gosselman, Carl August. *Viaje por Colombia 1822-1826*. Bogotá, Banco de la República, 1981. p.156

río Magdalena; este camino utilizó por muchos años<sup>5</sup>.

En 1867 se trazó una vía denominada camino de Mulatos, que unía a Sonsón con el río Magdalena, pasando por el sitio de Mulatos (Véase Mapa Caminos Siglo XIX). Fueron muchos también los proyectos de vías para esta zona. En 1774 el Visitador y después Gobernador de la Provincia de Antioquia, Francisco Silvestre, planeaba abrir un camino que partiera de Santa Fé de Antioquia y viniera al río Magdalena, pasando por Sonsón. Este camino vendría a salir cerca del río La Miel y de allí a Mariquita y a Honda<sup>6</sup>.

En 1839 se planeaba también abrir un camino corto desde Cocorná para salir al Magdalena, en el paraje Buenavista, muy cerca al actual Puerto Triunfo<sup>7</sup>.

Es a principios del presente siglo, luego de terminada la Guerra de los Mil Días, cuando la estación del ferrocarril reemplazó el camino de Nare. El primer ferrocarril fue el de Puerto Berrio- Medellín, iniciado por Francisco Cisneros en 1874 y terminado en 1929 luego de construir el túnel de la Quiebra. Así Medellín quedaba a sólo ocho horas de viaje del río Magdalena.

Más tarde, en 1961, se terminó el Ferrocarril del Mag-

---

5 Parsons, James. *La colonización Antioqueña en el Occidente de Colombia*. Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1979. pp. 190 y siguientes.

6 Silvestre, Francisco. *Relación de la Provincia de Antioquia*. Medellín, Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia. Ed. Especiales No. 4. 1988. p. 116

7 Archivo Histórico de Antioquia, AHA. *Fundaciones*. Tomo 45. Documento 1394.

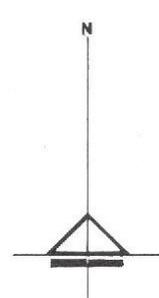
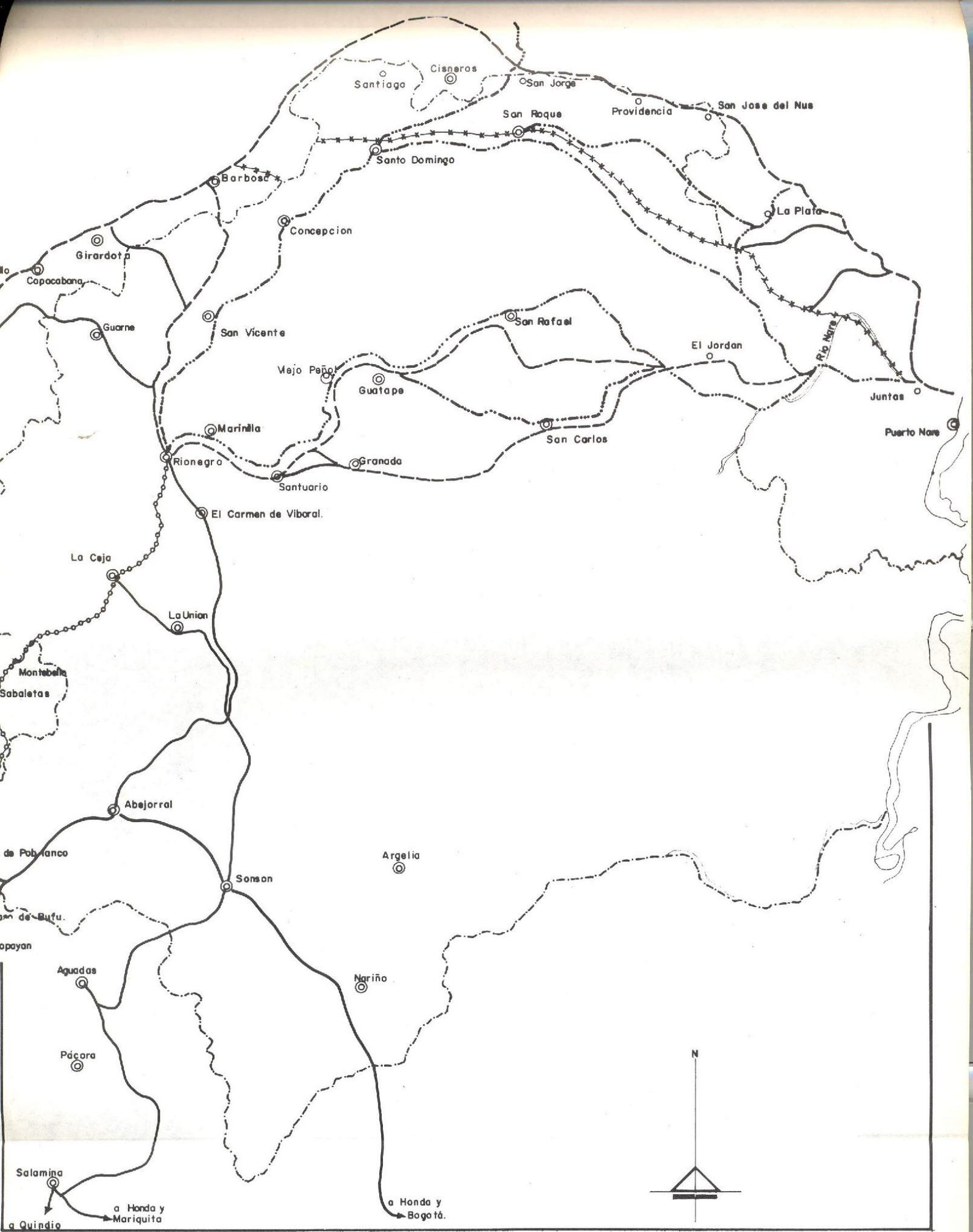
dalena que comunicaba La Dorada con el Puerto de Santa Marta y en Puerto Berrío se unía con el Ferrocarril de Antioquia. La construcción de esta vía férrea dió mayor impulso a la población de Puerto Triunfo, surgiendo con ello poblados como Santiago Berrío, estación ubicada a pocos minutos de la cabecera de Puerto Triunfo. Se facilitó así una mayor movilidad de sus pobladores hacia Bogotá y la Costa Caribe. Actualmente este ferrocarril cruza a Puerto Triunfo de sur a norte y tiene tres estaciones: Estación Pita, Santiago Berrío y Estación Cocorná<sup>8</sup>.

Hacia 1966 empezó a construirse la autopista Medellín-Bogotá, la cual se terminó en la década del setenta, recortando así en más de diez horas el viaje de Medellín a Bogotá. Durante la construcción de la misma surgió en el territorio de Puerto Triunfo un nuevo caserío, esta vez es Doradal, actual corregimiento que fue creciendo poco a poco por la cantidad de personas que se desplazaron, tanto constructores como gentes esperanzadas en un futuro más promisorio, al lado y lado de esta importante vía. Pero es el corregimiento Santiago Berrío donde se unen el ferrocarril y la autopista y es además sitio de ingreso a Puerto Triunfo.

Con la apertura de la autopista se intensificó el tráfico por esa vía y el aumento del turismo fue cada vez más significativo, agenciado en 1985 por la Corporación Nacional de Turismo con la llamada Ruta Dorada.

---

8 Zapata Cuencar, Heriberto. *Op.cit.* p. 215.



DETERMINANTES  
DE LA PLANE  
RIONEGRO - 1

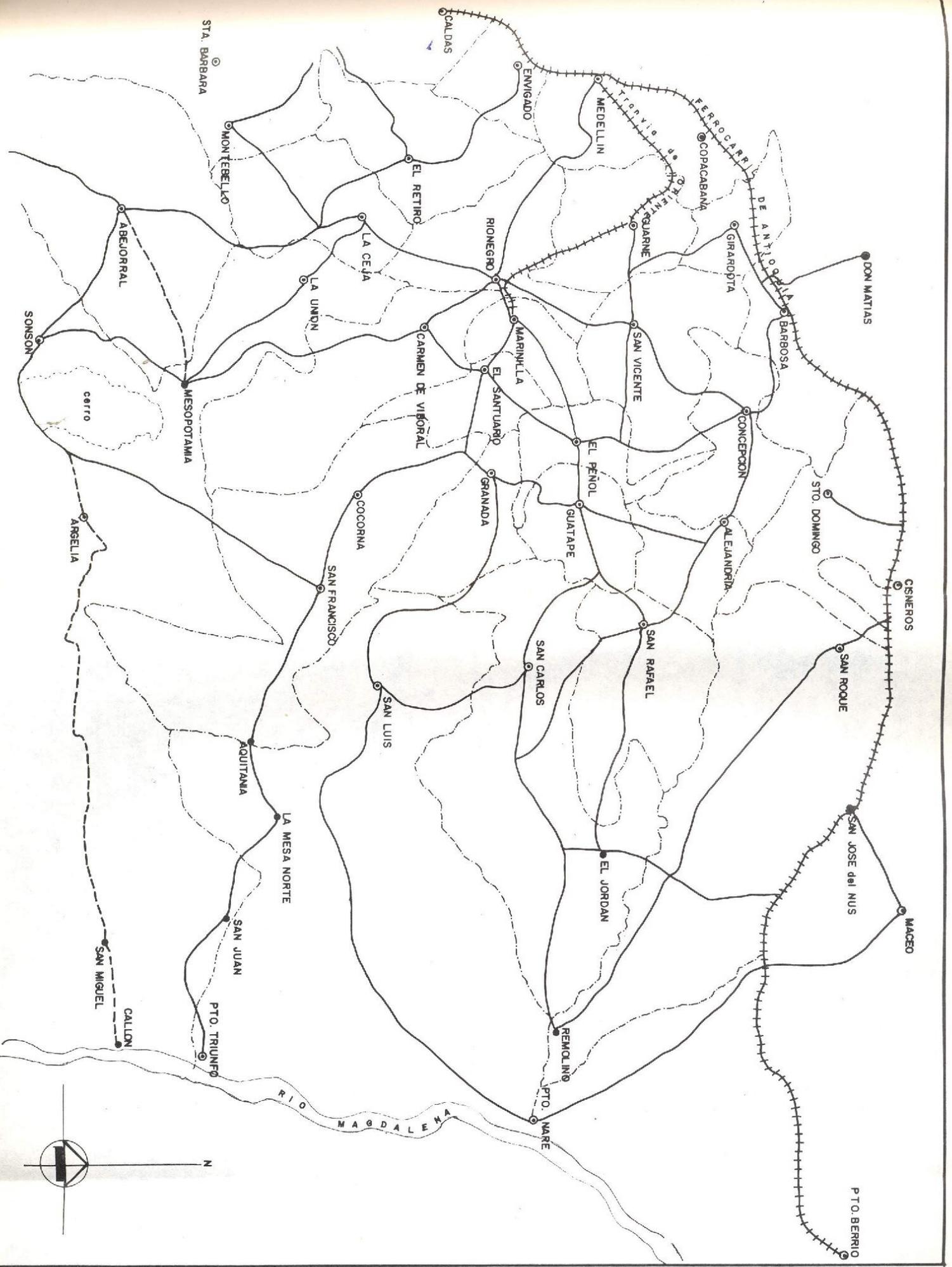


RUTAS  
Y CAMINO  
1700

CONVENCIONES :

-  CAMINO
-  CAMINO
-  CAMINO
-  CAMINO
-  CAMINO





**DETERMINANTES DE LA PLAN RIONEGRIO**

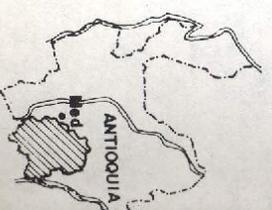


**FERROCARRIL CAMINOS DE PRIMERAS D**

CONVENCIONES :

-  PROYEC
-  CAMINOS
-  CABECE
-  SITIOS
-  TRANVI/ DE ANT

FUENTE : MAPA D ELABORADO POR : R Y GABRIEL HERNAN





---

---

# 3

## La economía: las dos caras de un pueblo

**L**a actividad económica del municipio se mueve entre dos polos: de un lado los enclaves extralocales modernos, sin nexos económicos fuertes con la localidad y que desarrollan actividades productivas o de servicios con tecnología avanzada y bajo la forma del trabajo asalariado; de otro lado una economía simple, fundamentada principalmente en la agricultura de subsistencia y en la recolección de limón silvestre, realizada por pequeños campesinos con instrumentos elementales de trabajo y que utiliza la fuerza de trabajo familiar.

Los enclaves modernos están ligados a la extracción de los recursos naturales de la zona, a la actividad turística y a la ganadería extensiva.

La explotación de cementos, petróleo, calizas y mármoles se ha realizado con inversiones de capital de gentes externas a la localidad y cuyos rendimientos se

acumulan en otros espacios. Las empresas dedicadas a esta actividad demandan mano de obra calificada con frecuencia de origen externo al municipio. Por estas circunstancias, la explotación de los recursos naturales no ofrece al municipio posibilidades de desarrollo para sí mismo pues no dinamiza otras actividades económicas ni genera empleo a sus propios pobladores.

Algo similar ocurre con la actividad turística, localizada principalmente en el corregimiento de Doradal y cuyo propósito es explotar las bellezas naturales de la zona y ofrecerlas a los turistas de Medellín y Bogotá fundamentalmente. Los empresarios del turismo no pertenecen a la región ni contratan trabajadores de las localidades cercanas. Alrededor de Doradal se han instalado varios comerciantes impulsados por el desarrollo turístico, lo que ha producido una dinámica economía en ese lugar, mientras que los nexos económicos con la cabecera son cada vez más frágiles.

La ganadería funciona también como enclave, aunque no de manera absoluta pues sus nexos con la localidad son más firmes: en una proporción baja, vincula fuerza de trabajo de la zona y demanda servicios y productos de la economía local.

El desarrollo del comercio y los servicios es precario y muy localizado en puntos nodales del territorio, sirviendo más a las actividades del turismo de Doradal que a la dinamización general de la economía. La cabecera no es el centro del territorio municipal; la actividad de acopio de productos agrícolas y de la ganadería no se realiza allí; esta función la cumplen otros asentamientos como Puerto Perales, Doradal y Estación Cocorná, que aunque son corregimientos

tienen mayor importancia en la dinámica económica que el centro del poblado.

La otra faceta de la actividad económica está representada por la agricultura de subsistencia con productos como la caña, el maíz, el plátano, la yuca, el frijol, el sorgo, el café, el ajonjolí y el limón silvestre. También el desmonte y la comercialización de la madera son prácticas económicas comunes en el municipio. Algunos campesinos tienen una explotación agrícola permanente pero es bastante corriente encontrar gentes que se mueven en un territorio muy vasto buscando el sustento económico, principalmente los madereros y los limoneros.

Estos últimos constituyen un grupo importante de la población de Puerto Triunfo y sus zonas aledañas como Puerto Boyacá y Puerto Perales. Son pobladores sin tierra que se dedican a la recolección del limón silvestre que nace en las riberas del río Magdalena, el cual es comercializado por intermediarios de la región en la Estación Santiago Berrío con el fin de surtir el mercado de Bogotá y de Medellín. Aproximadamente 2.000 personas se dedican a esta actividad y de sus ingresos dependen unos 5.000 pobladores<sup>9</sup>. Sus instrumentos de trabajo son elementales, un costal y un garabato; además, es la mano de obra familiar la empleada en esta labor que exige una alta movilidad dentro del territorio, característica que ha generado conflictos entre los limoneros y los grandes hacendados por el control del espacio económico.

---

9 Entrevista. Puerto Triunfo. Mayo de 1988.

El día domingo los limoneros planean la ruta que seguirán la semana siguiente; entre ellos no se presentan los conflictos por el control de un espacio económico dado pues cada cual se apropia de aquel que esté disponible, sin interferir la labor de otro. Un grupo de pobladores que realiza esta actividad crearon la Cooperativa de Limoneros.

Los balastreros conforman otro grupo particular en Puerto Triunfo; ellos se dedican a sacar cascajo y arena del río Magdalena, organizados en parejas: uno es el dueño de la canoa y el otro se encarga del trabajo. En esta actividad también la movilidad de un lugar a otro es condición de la supervivencia.

Vemos pues cómo en Puerto Triunfo coexisten -pero no conviven- dos formas distintas de economía: la una, bajo relaciones capitalistas de producción, se dedica a la explotación de grandes haciendas ganaderas, a la explotación de recursos naturales y al desarrollo del turismo; la otra es una economía de la supervivencia familiar, sin excedentes significativos y cuyos actores deambulan por el territorio buscando espacios económicos mejores para la reproducción de sus condiciones de vida.

# 4

## Organización comunitaria

### 4.1 La Acción Comunal

**L**as pocas organizaciones de base que existen en Puerto Triunfo son débiles y tienen un reducido poder de convocatoria. La Acción Comunal es la forma organizativa más extendida y con mayor tradición en el municipio, sin embargo tiene poca credibilidad entre la población pues es considerada más como un aparato político que como un instrumento de desarrollo comunitario. No obstante, en sus inicios realizó una labor destacada en la consolidación del poblado. En los primeros años de la década de 1960 y dirigida por la Acción Comunal, la población reclamó ante los Ferrocarriles Nacionales el establecimiento de una estación del ferrocarril en Puerto Triunfo. Unas 400 personas bloquearon la vía férrea e hicieron un paro cívico para presionar a los Ferrocarriles Nacionales. Estos crearon una comisión negociadora que firmó un

acuerdo con la Acción Comunal en el cual se convino que los trenes seguirían pasando por Puerto Triunfo a cambio de no volver a obstaculizar la vía y de garantizar que la población diera buen recibimiento a los pasajeros.

Desde entonces las actividades de la Acción Comunal se han ceñido a las obras que puedan realizarse por convite y autogestión, comunes en las veredas, y a otras que permitan los escasos dineros provenientes de la política.

La población campesina parece ser más unida y solidaria que la de la cabecera y en algunos casos, como en el de Las Mercedes, la Acción Comunal está conformada por redes parentales reconocidas con una activa participación femenina en los trabajos comunales.

En la cabecera la respuesta es muy escasa: la dificultad para reunir la gente, la ausencia de motivación en obras comunes, la falta de solidaridad local y el escepticismo, son síntoma de una comunidad dispersa. No obstante se hacen bazares, bingos y rifas que van al fondo común de la Acción Comunal, del que han recibido apoyo algunos bachilleres. La Acción Comunal cuenta con locales propios que producen poca renta y con la que sólo se pueden hacer unas tímidas obras. De su iniciativa fue la creación de la Defensa Civil tampoco muy relevante en la población.

#### **4.2 La Cooperativa de Limoneros**

La Cooperativa de los Limoneros agrupa a los campesinos dedicados a la recolección de limón silvestre. Los limoneros tienen una tradición recolectora de más

de veinte años; casi todos proceden de diferentes lugares y algunos de ellos tienen experiencia de trabajo en las haciendas de la zona. A esta actividad se dedican directamente unas dos mil personas entre hombres, mujeres y niños; de quienes dependen otras tres mil. Hay limoneros en Puerto Triunfo, Santiago Berrío, Estación Cocorná, Pita, Puerto Perales, Las Mercedes, Doradal, San Miguel, La Danta y Piedras Blancas, pero sólo las tres primeras integran la Cooperativa. Esta obtuvo su personería jurídica en 1987 y sus objetivos básicos son: obtener tierra para cultivar el limón (de allí que propongan sembrar los retiros de la línea del ferrocarril, entre el río La Miel y la Estación Cocorná); crear formas de mercadeo; organizar microempresas para hacer concentrados de limón y sistemas de empaque y conservación no sólo de éste sino de otros productos abundantes como la guayaba. Así dejarían de ser una Cooperativa de Limoneros y constituirían una Cooperativa Agrícola.

#### **4.3 Otras organizaciones**

Aunque no están muy ligadas al municipio existen importantes organizaciones obreras en Puerto Triunfo: el sindicato de los trabajadores de la Texas Petroleum Company en Puerto Perales y el sindicato de Cementos Río Claro.

Una interesante organización existente en Puerto Triunfo es la junta cívica Pro-municipio de Puerto Perales; su acción es mucho más amplia que la simple dirección de un movimiento autonomista, pues al parecer ejerce gran influencia en los diversos campos de la vida del corregimiento.

La organización más importante en Estación Cocorná es la Junta de Acción Comunal con influencia en todos los frentes. A pesar de la existencia de actividades significativas como la pesca, la minería, la extracción de madera y la agricultura, no logra constituir organizaciones que representen sus intereses.

La delicada situación de orden público ha desestimulado la poca organización comunitaria de carácter estatal en el municipio. Será necesario que pasen varios años antes de que los pobladores de Puerto Triunfo sepan ciertamente cuales son las organizaciones que representan sus intereses por vías alejadas de la guerra del Magdalena Medio.

---

---

# 5

## Perfil político de Puerto Triunfo

**L**a localidad de Puerto Triunfo está condicionada por las particularidades de la colonización reciente del Magdalena Medio. El surgimiento de la población estuvo ligado a movimientos estratégicos de la violencia política de los años cincuenta y los requerimientos de control militar que el gobierno intentó imponer en la zona.

Sobre la base de la desarticulación de la población y los conflictos de una territorialidad aún no definida, pervive la colonización armada que diera origen a la localidad en la mitad de este siglo; no obstante, ésta ha variado con los nuevos rumbos de la violencia política actual en la región y en el país, que se expresa con otros sujetos y fuerzas sociales como la guerrilla, los grupos paramilitares y los narcotraficantes.

Existen entonces en Puerto Triunfo un sinnúmero de álgidas luchas por el control territorial con formas

parainstitucionales o paraestatales, que hacen del perfil político del municipio un cúmulo de situaciones complejas y polifacéticas que intervienen las relaciones de poder y la estructura sociopolítica de la zona.

En la localidad se asentaron especialmente conservadores que huían a causa de la violencia política de las décadas de 1940 y 1950, expulsados de sus lugares de origen como Antioquia, Caldas, Tolima, Boyacá y Cundinamarca, diversidad que contribuye a explicar la existencia de un clima de tensión. Esas gentes organizaron una fuerza de choque contra los liberales.

Debe resaltarse que en el proceso de formación de Puerto Triunfo, esta población de origen diverso tenía en común el ser miembros del Partido Conservador, militantes muy activos y con gran interés de lograr el reconocimiento de sus jefes políticos; aunque en ocasiones han trabajado unidos, con frecuencia resulta sobresaliente el distanciamiento hacia distintas corrientes regionales y nacionales, con repercusiones en las contiendas electorales locales.

El conflicto entre líderes políticos locales y sus respectivos grupos, puede explicar en parte la larga y confusa historia de la creación del municipio: el hecho que los conservadores de San Luis se hubiesen declarado enemigos de la desmembración de Puerto Triunfo, llevó a algunos jefes locales al abandono de la lucha, coyuntura en la que salen triunfantes los promotores del proyecto con la ayuda de liberales y anapistas en la Asamblea Departamental.

El hecho antes mencionado constituye una de las evidencias de la pérdida paulatina de poder político por parte de los líderes tradicionales, lo cual se en-

cuentra relacionado además con la presencia cada vez mayor en los últimos años de concejales representantes de los corregimientos.

Doradal por ejemplo, muestra un crecimiento vertiginoso y una influencia política que -en comparación con la cabecera municipal-, permite hablar de un estancamiento de esta última, no sólo por estar un poco alejada de la autopista Medellín-Bogotá sino y con mucho por las divisiones entre los líderes políticos; tal división ha llegado a extremos como la presentación de ocho listas diferentes al Concejo Municipal para igual número de puestos en la corporación.

El Partido Conservador, dividido en fracciones, ha sido tradicionalmente hegemónico en la localidad, lo cual tiene explicación en la historia de la colonización y fundación del municipio. El Partido Liberal por su parte ha tenido una presencia, además de minoritaria en la localidad, de carácter externo; el asiento principal de este Partido está en Puerto Perales.

Durante los años setenta, la Anapo fue una expresión política importante en la localidad y cumplió un papel protagónico al apoyar la municipalización en los debates de la Asamblea; no obstante, dicha alternativa política en el Puerto Triunfo de hoy tiende a permanecer más en la memoria de algunas gentes, que como real posibilidad de poder y convocatoria política. (Véase cuadro: Puerto Triunfo. Resultados electorales presidenciales 1978-1986).

Los nexos políticos de Puerto Triunfo con la capital del Departamento parecen ser ante todo de carácter partidista, aunque tales relaciones son más coyunturales que permanentes; según testimonios de muy

variado orden, "Puerto Triunfo no tiene quien hable por él", lo que revelaría una carencia de líderes que encausen y defiendan los intereses de la población en los organismos institucionales de poder como la administración departamental y nacional, la Asamblea, el Congreso y los espacios donde se toman las decisiones políticas.

La localidad de Puerto Triunfo presenta características significativas de su condición de pueblo reciente, situado en una frontera de expansión económica-territorial, donde confluyen intereses políticos del ámbito nacional tanto institucionales como parainstitucionales. Esto hace del municipio escenario de una sangrienta y confusa lucha, contrastes de pobreza y riqueza de grandes proporciones y la imposibilidad de integrarse orgánicamente no sólo al Departamento, sino quizás a la Nación.

---

**Cuadro.**  
**Puerto Triunfo:**  
**Resultados electorales presidenciales 1978-1988**

Año	Número de votos		
	Liberales	Conservadores	Otros
1978	87	1.429	11
1982	264	1.276	-
1986	492	1.380	3
1988	289	1.814	1

Fuente: Registraduría Nacional. Medellín.

---

---

---

# 6

## Configuración cultural

**P**uerto Triunfo es un enjambre cultural con legados de procedencia antioqueña, caldense, boyacense, santandereana, tolimense y valluna. El escenario es relativamente nuevo y en él los actores apenas comienzan a reconocer el lenguaje de la interlocución.

Distintas causas explican la llegada de representantes de culturas regionales variadas:

El trazado de caminos que buscaban el río Magdalena como eje comercial, atrajo gentes que se fueron asentando por estos lugares en búsqueda de recursos maderables como lo fue en principio la tagua; otros colonos encontraron en los contornos del Puerto Triunfo de hoy un refugio conservador en la época de la violencia de 1950.

En los procesos migratorios nacionales, la búsqueda

de baldíos llevó a la apertura de nuevas fronteras. Una de ellas fue Puerto Triunfo que aún no logra constituirse en pueblo y que conserva la atracción para migrantes de la montaña herederos de la arriería de antaño. El petróleo, las minas de mármol, el oro de aluvión, las tierras para la cría de ganado y pastos, hicieron factible que más tarde se instaurara una economía de enclave atractiva para viejos y jóvenes colonos pobres.

A diferencia de la colonización de montaña del siglo XVIII, la iglesia fue aquí la última en llegar. Su poca presencia en la vida municipal es índice de su restringida participación en los procesos de colonización y de migración a esta zona calentana. Nuevas confesiones protestantes comienzan a aparecer con fortaleza a pesar del ojo avizor de la Diócesis de la Dorada.

Las distintas oportunidades económicas fueron nucleando los asentamientos: Estación Cocorná se inclinó por la explotación maderera que sacan por el río que lleva su nombre, en el que pescan suficiente para su dieta; Puerto Perales está signado por la explotación petrolera y su auge y nivel organizativo está a la sombra de la Texas Petroleum Company; Doradal debe su existencia al turismo que propició la autopista; Las Mercedes gira en torno a las prácticas mineras y Puerto Triunfo cabecera vive del río Magdalena y del ferrocarril que impuso una dinámica específica hoy muy decaída. Hay una correspondencia directa entre la atomización social y la desagregación espacial; los concejales, los grupos promotores del desarrollo de los corregimientos y la cabecera, las acciones comunales, los grupos de interés económico asentados en cada poblado -Doradal, Estación Cocorná, Puerto Perales, Puerto Triunfo- halan cada uno para

su lado. La posibilidad de avanzar no se entiende en la unidad, la convergencia y la concertación.

Para quienes han vivido más de diez años en el municipio, que fueron testigos y actores de cómo se fue levantando cada poblado, los sentimientos llaman a construir pueblo. En 1988 se dieron los primeros pasos hacia la búsqueda de símbolos de identidad. Un adulto con amor por Puerto Triunfo puso a consideración el escudo, el himno y la bandera del municipio, sin embargo las versiones locales sobre la fundación resultan fragmentarias y contradictorias. Al no existir una historia fundacional única, los habitantes reconstruyen el pasado por vías diferentes; cada quien adhiere a la que más le guste. Los pobladores, no obstante, conocen los fundadores: uno de ellos representa al colono, y el otro al pacificador. El primero de ellos mereció el reconocimiento oficial el 13 de septiembre de 1986 con una placa donde se lee la siguiente inscripción:

El Comité Interinstitucional a don Tomás Tejada. Llor a los pioneros y benefactores que con esfuerzo y dedicación contribuyeron al nacimiento y progreso del municipio de Puerto Triunfo.

A don Evencio Vásquez también le levantaron su monumento en la plaza principal.

## 6.1 Río, ferrocarril y carreteras

Puerto Triunfo es un cruce de caminos: a los de arriera del siglo XIX se sumaron los ejes viales del siglo XX. El río Magdalena, el ferrocarril del Magdalena y el proyecto de la Troncal de la Paz, conectan a Puerto

Triunfo con la Nación en sentido Este-Oeste, Norte-Sur y lo ubican en el corazón del país; tierra de grandes riquezas, abierta a las migraciones de capitales y de hombres pobres. Aquí se combina la riqueza y la penuria; el desarrollo y el atraso; el gran hacendado y el campesino semi-nómada.

El río Magdalena es el referente espacio-natural más relevante en la apropiación territorial de los habitantes de Puerto Triunfo. Esa calle móvil o corredor fluvial, conecta el municipio con poblados vecinos al río. Honda, Dorada, Puerto Boyacá, Puerto Berrío y Puerto Nare comparten formas de vida asociadas a las actividades ribereñas. De allí que la identidad cultural del Puerto no se circunscriba a la cabecera sino que desborda los límites municipales y se una al trajín comercial fluvial, a las subidas, a la relación similar con el hábitat ribereño que da un sentido de pertenencia semejante en las poblaciones vecinas. En Puerto Triunfo el sentido de referencia es la cabecera o sus corregimientos, pero su pertenencia e identidad es la región del Magdalena Medio.

Desde 1953 se dió luz verde a la construcción del Ferrocarril del Magdalena que uniría a Honda con Puerto Berrío, para conectarse allí con el Ferrocarril del Atlántico. La obra tomó tiempo suficiente para propiciar la formación de nuevos asentamientos y consolidar los existentes. Puerto Triunfo estaba en esa vía. La dirección sur-norte de la línea férrea reforzó la tradicional comunicación entre los poblados ubicados a orillas del Magdalena que corre en ese mismo sentido.

La autopista Medellín-Bogotá, por su parte, trajo profundas transformaciones. Con el inicio de su construc-

ción en 1963, se comenzó a formar un asentamiento en lo que hoy es Doradal. Su progreso fue acelerado: entre 1974 y 1976 triplicó su población al nuclear actividades de mayor perspectiva económica que el propio Puerto Triunfo. El turismo le ha marcado su vida cotidiana impulsada por capitales privados e iniciativas oficiales.

El trazado de la autopista, que cruza el territorio de oriente a occidente, sometió a la localidad a los decires y haceres de gentes de la meseta y la montaña. El sentido de percepción y apropiación territorial, signado básicamente por las costumbres y el ritmo temporal de las actividades ribereñas, se amplió hacia otros ritmos y percepciones regionales.

El vaiven comercial que circula por los distintos ejes, introduce ritmos de vida cotidiana diferentes. Viajan los productos y con ellos los hábitos y comportamientos. Por ello Puerto Triunfo exhibe una cantidad diversa de elementos culturales que aún buscan su convivencia y que proceden de las tradiciones arriera, pesquera, minera, recolectora, extractiva, industrial y turística.

## 6.2 Corregimientos y cabecera

La rivalidad entre la cabecera y sus corregimientos ha llevado a la desnuclearización del municipio. La dinámica propia de los centros periféricos en detrimento de la cabecera, manifiesta en el Concejo Municipal, tiene expresión en la organización interna de cada corregimiento. Puerto Perales quiere ser municipio y está haciendo todo lo posible por lograrlo mediante la organización múltiple: Junta cívica pro-municipio,

Cooperativa de Chaluperos, Cooperativa de Transportadores, Asociación de Damas de Puerto Perales, Asociación de Padres de Familia y el Comité Interinstitucional. Doradal vive al ritmo que le impone el turismo. Desde 1983 fue declarada Recurso Turístico Nacional, lo que tal vez sea motivo para que piense en un desarrollo autónomo afincado en la "industria sin chimeneas" y se resiste entonces a tributar a la cabecera.

Estación Cocorná, con una vida agitada entre la minería, la madera y el petróleo, también busca su independencia. Al conflicto de las localidades se agregan los asentamientos de grandes hacendados que modificaron los usos del suelo rural y que le establecieron barreras al colono semi-nómada. De todos modos es tierra buscada por muchos migrantes que se emplean por un tiempo y luego se van.

### **6.3 Espacio urbano**

El trazado urbano del pueblo ribereño de Puerto Triunfo se contrapone a cualquier otro de los municipios de montaña del Oriente Antioqueño. La condición de puerto deja relegada a la plaza como espacio nucleador y envolvente; el puerto, en cambio, da la idea de algo que se expande y recorre pero que no subordina su crecimiento a un movimiento pesado, lento y uniforme como los pueblos de la montaña.

El poblado ribereño da cara al río, pero hacia adentro dos calles alinderan las pocas construcciones de la cabecera: la calle del comercio es la de los servicios, las heladerías y cantinas, el hotel, el embarcadero, el restaurante y unas cuantas casas; la otra calle es la vía

de entrada al poblado, tiene un enclave de casas en serie construidas por la Sociedad de San Vicente de Paul. Ambas confluyen a la plaza rematada en el costado sur por una iglesia de tamaño considerable. En una esquina de la plaza, que en realidad es una cancha, se levanta el kiosco de la Acción Comunal Urbana, centro de los ratos de ocio de los pobladores.

A los jóvenes los toca íntimamente la juventud de su tierra natal. Son los primeros hijos de la zona en cuyas manos quedará el moldeamiento de su identidad. Mientras tanto la cabecera poco les ofrece: un par de cafeterías y bailaderos de fin de semana, unas escasas canchas deportivas y el liceo. No hay espacios donde congregarse la gente para algo distinto a beber y bailar; faltan lugares para promover la actividad cultural; la alcaldía vive en arriendo y los pobladores no tienen títulos de sus propiedades. Puerto Triunfo está en construcción pero puede que no se termine nunca. Este es el reto para sus hijos.

#### 6.4 Educación

El núcleo educativo de Puerto Triunfo agrupa los poblados y corregimientos de Puerto Perales, Estación Cocorná, Pita, La Florida, Las Mercedes, Dordal, Río Claro, La Estrella y la cabecera.

El total de los alumnos asciende casi a 1.500 estudiantes, la mayoría de ellos de la cabecera, distribuidos en las escuelas y el Instituto Técnico Agropecuario, ITA, que antes de 1974 era liceo académico.

Las escuelas y colegios del núcleo educativo son atendidos por unos 65 maestros, número variable dadas

las condiciones actuales de orden público. No hay educación superior en el municipio, pero Puerto Boyacá atiende la demanda universitaria en los establecimientos de UNISUR y Santo Tomás de Aquino que ofrecen educación a distancia.

La apertura del Servicio Nacional de Aprendizaje -SENA- en Santiago Berrío y la capacitación turística ofrecida por Turantioquia, ha ampliado el panorama para las nuevas generaciones.

El núcleo educativo está empeñado en la realización de festivales recreativos y culturales para la población escolar. Buscan integrar los poblados, conocer la región y propiciar la participación de las gentes.

---

---

## Bibliografía

Arango R. Mariano. "El desarrollo de la agricultura en Antioquia". En: Melo, Jorge Orlando (Comp). **La historia de Antioquia**. Bogotá, Editorial Presencia, 1988.

Archivo Histórico de Antioquia. **Fundaciones**. Tomo 45. Documento 1394, 1839.

Brew, Roger. **El desarrollo económico de Antioquia desde la Independencia hasta 1920**. Bogotá, Publicaciones Banco de la República, 1977.

Corporación Autónoma Regional Rionegro-Nare, CORNARE. "Primer encuentro de líderes comunitarios" (Memorias). Rionegro, Corporación Autónoma Regional Rionegro-Nare, CORNARE, 1986.

Corporación Autónoma Regional Rionegro-Nare, CORNARE. "Enfoque para la gestión del desarrollo regional". El Santuario, 1986.

- Gobernación de Antioquia. Departamento Administrativo de Planeación. **Municipio de Puerto Triunfo**. Medellín, Imprenta Departamental, 1981.
- Gobernación de Antioquia. Departamento Administrativo de Planeación. **Anuario Estadístico de Antioquia 1985**. Medellín, Imprenta Departamental, 1986.
- Gobernación de Antioquia. Departamento Administrativo de Planeación. **Magdalena Antioqueño**. Medellín, Imprenta Departamental, 1978.
- Gobernación de Antioquia. Departamento Administrativo de Planeación. **Pautas para un ordenamiento espacial. Puerto Triunfo**. Medellín, Imprenta Departamental, 1982.
- Gosselman, Carl August. **Viaje por Colombia 1822-1826**. Bogotá, Banco de la República, 1981.
- LeGrand, Catherine. **Colonización y protesta campesina en Colombia 1850-1950**. Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 1988.
- Parsons, James. **La colonización antioqueña en el Occidente de Colombia**. Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1979.
- Poveda Ramos, Gabriel. **Historia económica de Antioquia**. Medellín, Ed. Autores Antioqueños. Vol. 41. 1988.
- Roldán, Mery. "La política antioqueña de 1946 a 1958". En: Melo, Jorge Orlando (Comp). **Historia de Antioquia**. Bogotá, Editorial Presencia, 1987.

Silvestre, Francisco. **Relación de la Provincia de Antioquia**. Medellín, Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia. Ed. Especiales No. 4. 1988.

Suárez, Ivonne. "El desarrollo de la minería en el Oriente Antioqueño". Medellín, Universidad de Antioquia Centro de Investigaciones Sociales, CENICS. Corporación Autónoma Regional Rionegro-Nare, CORNARE, 1988.

Tisnes, Roberto M. y Zapata Cuencar, Heriberto. *El Ferrocarril de Antioquia. Historia de una empresa heroica*. Medellín, 1980.

Villegas V., Lucelly. "Formación histórica del oriente antioqueño". Medellín, Universidad de Antioquia, Centro de Investigaciones Sociales, CENICS. Corporación Autónoma Regional Rionegro-Nare, CORNARE, 1988.

Villegas, Jorge. "Pleitos de tierras entre colonos y propietarios en la colonización Antioqueña". *Extensión Cultural* No. 5- 6. Medellín, Universidad Nacional, agosto de 1978.

Zapata Cuencar, Heriberto. **Monografías de Antioquia**. Medellín, Cervecería Unión S.A., 1978.

**L**a publicación de este Estudio sobre el municipio de Puerto Triunfo es el resultado de un trabajo realizado por un grupo de investigadores del Instituto de Estudios Regionales, INER, de la Universidad de Antioquia, para la Corporación Autónoma Regional Rionegro -Nare, CORNARE, finalizado en el año de 1988. El propósito de dicha investigación fue conocer los diferentes aspectos del municipio para la formulación de programas y propuestas de desarrollo que redunden en el bienestar de sus habitantes.

La información sobre Puerto Triunfo consignada en el presente volumen se encuentra agrupada de tal manera que el lector pueda, según sus intereses analíticos o su curiosidad, acercarse a la historia local desde el descubrimiento de la zona en el siglo XVI, de su integración en las territorialidades municipales del Oriente Antioqueño, de su dependencia de San Luis y de los diferentes intentos de colonización de sus tierras durante el siglo XIX; además, la historia reciente que, partiendo de la década de 1930, hace del territorio un escenario de grandes movilizaciones y conflictos, culminando con el proceso de municipalización en el año de 1978 y los diferentes mitos asociados a su fundación.