



Frontera y colonización en Pavarandocito, Antioquia 1887-1944

Larry Durango Ruiz

Artículo de investigación presentado para optar al título de Historiador

Asesora

Sandra Patricia Ramírez Patiño, Doctor (PhD) en Humanidades

Universidad de Antioquia
Facultad de Ciencias Sociales y Humanas

Historia

Medellín, Antioquia, Colombia

2024

Cita numérica	1
Cita nota al pie	¹ Larry Durango Ruiz, “Frontera y colonización en Pavarandocito 1887-1944” (Trabajo de grado profesional, Universidad de Antioquia, 2024).
Fuentes primarias / Bibliografía	Durango Ruiz, Larry. “Frontera y colonización en Pavarandocito 1887-1944”. Trabajo de grado profesional, Universidad de Antioquia, 2024.
Estilo: Chicago 17 (2017) y adaptación de Trashumante. Revista Americana de Historia Social UdeA.	



CRAI María Teresa Uribe (Facultad de Ciencias Sociales y Humanas)

Repositorio Institucional:

<http://bibliotecadigital.udea.edu.co> Universidad de

Antioquia - www.udea.edu.co

El contenido de esta obra corresponde al derecho de expresión de los autores y no compromete el pensamiento institucional de la Universidad de Antioquia ni desata su responsabilidad frente a terceros. Los autores asumen la responsabilidad por los derechos de autor y conexos.

Resumen

Esta investigación aborda el territorio de Pavarandocito como escenario de frontera entre el periodo comprendido entre 1887 y 1944, en tal sentido, se muestran algunos de los factores más influyentes en su poblamiento y colonización. Los esfuerzos de colonización desde el siglo XIX hacia el Urabá posicionaron a Pavarandocito como uno de los puntos clave para las avanzadas antioqueñas, y variables como la geografía, los proyectos de conectividad vial, la integración regional, la ampliación de la frontera agraria, la legislación de ocupación de tierras baldías y la formación de colonias agrícolas son fundamentales para comprender la magnitud del proceso colonizador en Pavarandocito.

Palabras clave: Pavarandocito, Mutatá, colonización, frontera, baldíos, colono, poblamiento, Carretera al Mar.

Abstract

This research addresses the territory of Pavarandocito as a frontier scenario during the period from 1887 to 1944. In this regard, some of the most influential factors in its settlement and colonization are presented. The colonization efforts from the 19th century towards Urabá positioned Pavarandocito as one of the key points for Antioquian advances. Variables such as geography, road connectivity projects, regional integration, the expansion of the agricultural frontier, legislation on the occupation of vacant lands, and the formation of agricultural colonies are fundamental to understanding the magnitude of the colonization process in Pavarandocito.

Keywords:

Pavarandocito, Mutatá, colonization, frontier, vacant lands, settler, settlement, Carretera al Mar.

Introducción

Desde tiempos tempranos a Urabá se le ha conocido por ser una región indómita atravesada por una gran pluralidad de historicidades, lo cual ha llevado en este artículo a abordar y problematizar el espacio de Pavarandocito a partir de dos conceptos, frontera y colonización.

La frontera como espacio difuso de convergencia permite señalar las complejidades que dinamizaron o estancaron el proceso de poblamiento de Pavarandocito, variables como su ubicación en la periferia, las desafiantes condiciones geográficas y los vaivenes políticos dejan en evidencia los interrumpidos procesos de ocupación del territorio. En concordancia, la colonización se refiere al establecimiento de núcleos de población y de su actividad en función del uso productivo de la tierra cuya iniciativa puede ser espontánea o planeada.

A partir de estos conceptos, el artículo comienza por hacer un rastreo de las dinámicas que explican la existencia del asentamiento de Pavarandocito caracterizando la estructura socioracial, la actividad económica y la importancia geoestratégica en la conexión del interior con Urabá. Así mismo, una parte del análisis versa en acercarse al proceso de colonización y ocupación a partir de las disposiciones de orden institucional respecto al manejo y distribución de la tierra, para entender de mejor manera la relación con y entre los colonos.

Por otro lado, se problematiza el territorio entendido bajo la perspectiva de la expansión de la frontera agraria por ser un espacio destinado a un régimen productivo agrario que, fue reforzado gracias a la construcción de la Carretera al Mar en las décadas de 1920 y 1930, y operó como catalizador para la formación de asentamientos, entre ellos la fundación de la Ciudad Gonzalo Mejía (Mutatá) en 1944, primera colonia planificada por el Fondo de Fomento Agrícola e Industrial de Antioquia en la región de Urabá, hecho que contribuyó al crecimiento demográfico en la zona.

Los hallazgos en materia demográfica, jurídica y económica de esta investigación generan nuevo conocimiento sobre cómo se dio el proceso de colonización y ocupación del espacio a partir de los avances, retrocesos o transformaciones que marcaron el esfuerzo colonizador antioqueño desde 1887 cuando Pavarandocito se erigió como distrito de la Provincia de Antioquia, y su alcance culmina en 1944 con motivo de la fundación de la

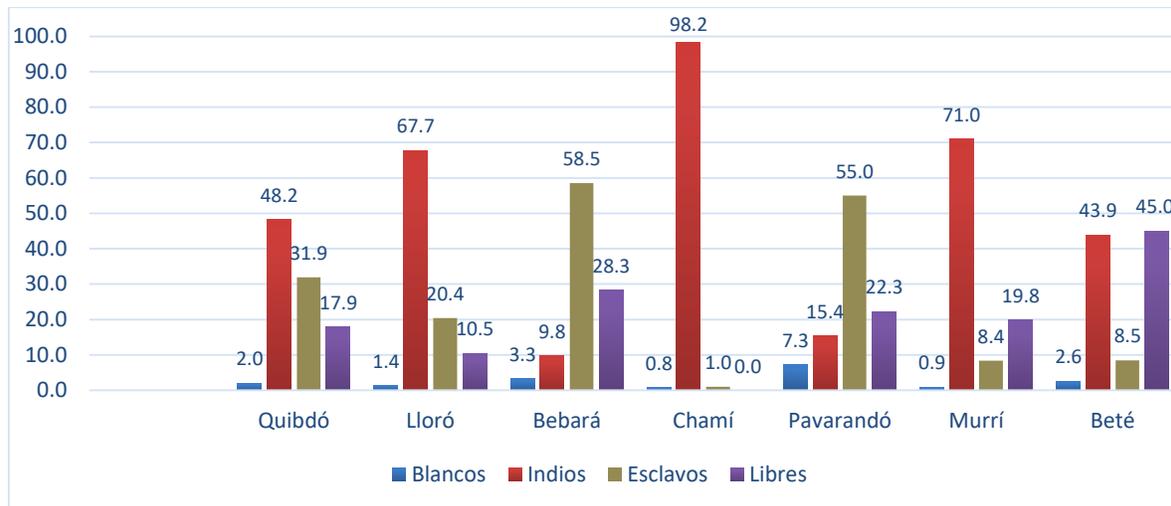
mencionada colonia “Ciudad Gonzalo Mejía”, que dio lugar a un proceso de ocupación acelerado y más consolidado, dado el despegue demográfico evidenciado en años posteriores y justifica nuevas perspectivas.

1. Pavarandó, de real de minas a puerto fluvial

1.1 La provincia del Citará.

Es difícil precisar con exactitud los primeros cimientos que formaron a Pavarandocito, en la región de lo que hoy se conoce como el Urabá antioqueño, sin embargo, se tiene noticia de un asentamiento al margen del río Pavarandó que se remonta a la segunda mitad del siglo XVIII. Algunos de los hallazgos de esta investigación muestran que las dinámicas territoriales del mencionado pueblo de Pavarandó estaban adscritas a la Provincia del Citará, una vasta región de frontera ocupada principalmente por indígenas y negros que se dedicaban a la actividad aurífera en los ríos. Los pueblos que conformaban esta jurisdicción eran Quibdó, Lloró, Chamí, Beté, Bebará (actualmente departamento del Chocó), Murri y Pavarandó (actualmente departamento de Antioquia), de ellos se tienen registros demográficos que nos permiten identificar la estructura socioracial de aquel territorio en 1778 (ver figura 1):

Figura 1. Distribución porcentual de la estructura socioracial en la Provincia del Citará en 1778



Nota. Fuente a partir de Enrique Ortega Ricaurte, *Historia documental del Chocó* (Bogotá: Kelly, 1954) 212-214.

Como puede observarse en la figura 1, solo en los casos de Bebará y Pavarandó, la población esclava era mayoritaria, seguida de los libres, contrario a lo que ocurre en las demás poblaciones. Al hacer un contraste con los demás pueblos de la Provincia del Citará, se puede notar que, de los siete pueblos, Pavarandó ocupaba el quinto lugar que representaba el 7.8% de la población de la Provincia, superando a Murrí con el 4,7% y a Beté con el 3.8% (ver tabla 1), lo cual permite afirmar que Pavarandó en aquel entonces era una pequeña aldea habitada por esclavos y libres principalmente.

Tabla 1. Padrón de la Provincia del Citará 1778

Lugar	Habitantes	%
Quibdó	2.241	31,3
Lloró	1.684	23,5
Bebará	1.048	14,7
Chamí	1.013	14,2
Pavarandó	561	7,8
Murri	335	4,7
Beté	271	3,8
Totales	7.153	100

Nota. Fuente a partir de Enrique Ortega Ricaurte, *Historia documental del Chocó* (Bogotá: Kelly, 1954) 212-214.

Pavarandó con sus 561 habitantes se presenta como parte de una zona en expansión que estaba iniciando el proceso de colonización y de asentamiento ligado a la convergencia dentro de las lógicas de una zona de frontera en la que se formaban asentamientos espontáneos en función de la explotación aurífera. Al acercarnos a la estructura socioracial de Pavarandó, se puede dimensionar que la mayor parte de la población era esclava (55%), por lo que el sitio se posicionaba como un núcleo de extracción minera ubicado en una zona poco controlada dada su lejanía de los nodos político-económicos. Más allá de contextualizar a Pavarandó como un territorio de frontera, como espacio difuso geográficamente, es menester precisar que, el ámbito demográfico toma relevancia al observar este real de minas como un lugar habitado en gran medida por mano de obra esclava finalizando siglo XVIII, y se amplía la dimensión cultural por la confluencia de distintas comunidades. En consecuencia, se puede observar a la frontera como un fenómeno que vincula tanto un entorno humano como geográfico, pues se ubica en una zona apartada de escaso control y su población es sometida a un régimen de producción minero.

1.2 Un puerto fluvial

Se debe precisar que Pavarandó es el primer asentamiento del que se tenga noticia que existió en el espacio estudiado (Pavarandocito), sin embargo, se toma como referencia

para conocer de mejor manera cuál fue la génesis del poblamiento y cómo se configuró en términos socioraciales aquel territorio.

Una vez realizadas las pesquisas sobre el proceso de colonización de Pavarandocito se pudo establecer que son pocos los estudios dedicados a este tema. James Parsons menciona que aproximadamente en la década de 1840 Pavarandocito fue fundado por negros que migraron del Chocó¹, pero se desconoce la fuente que argumenta tal afirmación. Es posible pensar que la vida económica y demográfica del antiguo pueblo de Pavarandó sufrió una crisis por agotamiento de los yacimientos auríferos, lo que surtió en cambios significativos que llevaron a migrar y formar otro asentamiento al margen del río Sucio, al cual se le conoció como Pavarandocito, una suerte de nombre en diminutivo por el antiguo pueblo de Pavarandó al que los indígenas Emberá conocían como “río de aguas azules”. Tal parece que la transición hacia Pavarandocito se dio en la primera parte del siglo XIX y probablemente haya influido las crisis del modelo esclavista y la posterior abolición de la esclavitud, permitiendo algunas migraciones hacia distintas zonas del Urabá. Esta tesis toma más sentido al saber que gracias al agotamiento de recursos mineros y la liberación de mano de obra esclava se abrió paso a un flujo migratorio hacia zonas de frontera poco exploradas.

No se halló noticia de fuentes de principios del siglo XIX sobre Pavarandó, a lo mejor, las avanzadas colonizadoras tardaron en ordenar y controlar el territorio por la permanente lucha de poderes vividas en el país que llevaron a desencadenar un desgobierno en las regiones más apartadas, resultando en una declinación económica, especialmente en la minería del oro² y en consecuencia, la supervivencia de los habitantes del antiguo pueblo de Pavarandó los obligó a establecerse en Pavarandocito sujeto a otras actividades distintas a la minería.

Durante la primera mitad de siglo XIX hubo proyectos estatales destinados a los territorios de frontera del Urabá, los cuales promovían la apertura y construcción de caminos de herradura, carreteras, puertos y vías férreas, cuyos propósitos abogaron en fomentar la colonización en tierras inexploradas con la posibilidad de obtener los beneficios económicos

¹ James Parsons, *Urabá, salida de Antioquia al mar* (Medellín: Banco de la República, 1996): 53

² Jairo Osorio Gómez. “Pueblos itinerantes de Urabá. La historia de las exclusiones. Retrato” (Tesis de maestría, Universidad Internacional de Andalucía, Andalucía, 2006) 104.

y geográficos que brindaba la región.

La ubicación estratégica de Pavarandocito suscitó interés en estos proyectos, pues su territorio se visionó por las grandes ventajas que le ofrecía la geografía de los ríos, por un lado, la confluencia y ruta de acceso por el río Sucio hacia el Atrato, o bien, por el río León que permitía adentrarse en Urabá para tener la posibilidad de conectar a Antioquia con un puerto en Turbo, es decir, un proyecto que significaría la salida de Antioquia al mar.

Una de las personas que más se empeñó en proyectar el camino a Urabá fue el ingeniero naval Henry White, de origen inglés que propuso trazar una ruta por el Occidente hacia el Urabá. Hubo diferentes propuestas de trazados de caminos que le permitirían a Antioquia salir al mar, una de ellas planteada por el también extranjero e ingeniero Carlos S. de Greiff, sin embargo, la opción que se proyectó fue la de construir un camino carretable que debía pasar por las jurisdicciones de la ciudad de Antioquia, Buriticá, Frontino, Dabeiba, hasta un punto navegable en el río Sucio o hasta el río León³. Según J. Parsons, fue hasta mediados de siglo XIX que el Gobierno concedió 16.000 hectáreas de tierras baldías a una empresa llamada Compañía de Mutatá para construir dicho camino y a pesar de ser rudimentario, este sería el primer vínculo duradero entre el interior de Antioquia y el mar por la franja de Urabá⁴.

Desde 1886 la comisión liderada por H. White propuso sobre el camino de Occidente que:

En conclusión, nuestra opinión ha sido formada principalmente en vista de las ventajas que ofrece el río Sucio, desde El Paso hasta Mutatá, y de este punto al Golfo, para la construcción, más tarde, de una vía férrea; ventajas que no ofrecen las vías de Murri y Murindó, al León por Urama, el Sinú y la banda izquierda del río Sucio, y las facilidades que ofrece el trayecto para la colonización y desarrollo de industrias para la exportación de los frutos así obtenidos⁵.

El proyecto se fue perfeccionando a tal punto que, finalizando siglo XIX se logró construir un camino de 49 kilómetros entre Dabeiba y el río Mutatá, sin embargo, las

³ Roberto Luis Jaramillo y César Augusto Lenis B., *El comercio que abre caminos. Autopistas 4G en Antioquia* (Medellín: Cámara de Comercio de Antioquia, 2022) 277.

⁴ James J. Parsons, 57.

⁵ Boletín Oficial, no. 132. pág. 1052. Departamento de Hacienda. Documentos relativos al camino de Occidente. Junio 9 de 1886. Informe de Juan Enrique White, Melitón Morales y Placido Mejía.

avanzadas sobre el camino a Urabá terminaron al parecer por los esfuerzos del gobierno departamental en el puente de Occidente, de manera que, el camino estuvo abandonado entre 1894 y 1910⁶. Entre estas dificultades comentaba White a comienzos del siglo XX, “pronto se cerró el camino por completo, los tres puentes construidos entre Dabeiba y Pavarandocito cayeron y los colonos establecidos en los terrenos del departamento tuvieron que salir y perder su trabajo”⁷. A pesar de la intención por establecer un puerto fluvial en las inmediaciones de Pavarandocito, se convino la prolongación del camino hacia el río León, con la finalidad de llegar al golfo debido a las facilidades geográficas que ofrecía la ruta por el León.

Otro de los proyectos soñados que dieron importancia a Pavarandocito fue la ruta férrea hacia el Urabá que proponía establecer una de sus terminales dentro de su jurisdicción. En 1892, la Comisión Intercontinental de Ferrocarriles de los Estados Unidos liderada por el ingeniero William F. Shunk encargado del cuerpo n° 2, realizó exploraciones en la ruta que conducía desde Medellín a Urabá, con el fin de proyectar una conexión férrea. Aquella comisión interactuó con el inglés H. White y se encargó de evaluar las posibilidades de trazar una ruta que conectara a Medellín con el Urabá.

Además del trayecto hasta Cañasgordas, hubo proyecciones de la línea Cáceres - Cartagena que buscaron otras rutas de conexión con miras de llegar a Pavarandocito y salir por el río Sucio en dirección hacia Panamá. La ruta se propuso desde el cruce del río San Jorge a 40 kilómetros al noroeste de Cáceres, para conectar en una línea de aproximadamente 120 kilómetros sobre la cresta occidental baja hasta Pavarandocito en el río Sucio⁸. Esta nueva ruta se contempló en aras de conectarse a la columna principal del ferrocarril Cáceres – Cartagena y formar un brazo hacia Yaviza en Panamá (ver figura 2).

⁶ James J. Parsons, 61-62.

⁷ Juan Henríque White, *Historia del camino nacional de Frontino a Turbo, pasando por Dabeiba y Pavarandocito al Golfo de Urabá*. (Medellín: [s. n.], 1914) 6.

⁸ Intercontinental Railway Commission, *Report of surveys and explorations made by corps 2 in Costa Rica, Colombia and Ecuador, 1891-1893*, Vol.II, (Washington: Intercontinental Railway Commission, 1896) 230.

Figura 2. Bosquejo de la línea férrea de Cáceres a Cartagena y brazo hacia Pavarandocito, 1892



Nota. Fuente Intercontinental Railway Commission, *Report of surveys and explorations made by corps 2 in Costa Rica, Colombia and Ecuador, 1891-1893*, Vol.II, (Washington: Intercontinental Railway Commission, 1896) 83.

Para dimensionar el impacto en la población que comprendía este proyecto, durante la expedición de 1893 se estimaba que las poblaciones de Río Sucio eran de alrededor de 400

almas, Pavarandocito 500, Dabeiba y Cañasgordas 600 cada una y Uramita 800, entre todos sumarían unas 2.900 personas y sus cabañas ascendían a un aproximado de 3.500 según planteó el informe⁹. Todos estos proyectos posicionaban a Pavarandocito como un lugar de interés para la élite dirigente, no obstante, diversos factores llevaron a que esta planeación terminara en una utopía.

Fue hasta 1887 que Pavarandocito se erigió como distrito y se posicionó como un puerto fluvial en crecimiento, al parecer los intereses en la colonización también apuntaron en el desarrollo de la industria de transporte fluvial. Hay registros que lo ubican como un puerto fluvial de importancia. De acuerdo a la información hallada en el *Anuario Estadístico de Antioquia de 1888*, Pavarandocito era el puerto con mayor número de canoas, capacidad de carga, bogas y patrones del occidente antioqueño, incluso a nivel departamental en número de canoas solo era superado por Puerto Berrío, (ver tabla 2).

Tabla 2. Cantidad de canoas, bogas y patrones en el occidente antioqueño 1888

Distritos	Canoas		Cantidad de bogas y patrones
	cantidad	capacidad - cargas	
Pavarandocito	40	800	80
C. Antioquia	7	60	13
Anzá	2	30	18
Betulia	2	12	4
Sucre	2	30	6
Urrao	2	8	2
Total	55	940	123

Nota. Fuente a partir de Camilo Botero Guerra, *Anuario estadístico: ensayo de estadística general del Departamento de Antioquia en 1888* (Medellín: Imprenta Departamental, 1890) 218.

Pavarandocito desarrolló esta industria dadas las ventajas geográficas que le brindaban los ríos, especialmente el Sucio, no en vano, el ingeniero inglés H. White aseguraba en el año de 1886 que,

⁹ Intercontinental Railway Commission, 277-278

Adelantado el camino de Mutatá hasta Pavarandocito en una distancia como de dos leguas y media, por terrenos regularmente firmes, llanos y habitados, se hallaba un puerto de gran capacidad a donde subían y bajaban constantemente grandes canoas que llevaban al Atrato 25 cargas y subían hasta 12, y continuando el recorrido más abajo por Pavarandocito a unas tres leguas por tierra hasta “El Manso”, se encontraba un puerto hasta donde podrían subir vapores de menor cala, con un pequeño gasto en la canalización de uno de sus brazos¹⁰.

Ahora bien, si se sabe que Pavarandocito tuvo un fuerte desarrollo en el transporte fluvial, cabe la pregunta por conocer qué mercancías se transportaba o cual era el motivo de la presencia de esta industria; pues bien, al analizar su canasta básica de bienes, se halló que en 1888, la cantidad de cargas de plátanos fue la más alta de todo el Occidente antioqueño, ellas sumaron un total de 1.960 con un valor en el mercado de \$5.880¹¹. Al calcular el promedio de todo el Occidente antioqueño se tiene que rondaba en 395.6 cargas, por lo tanto, el comercio de plátanos se ubicaba como una de las actividades económicas principales para este lugar y un producto indispensable para el consumo de los habitantes. Así mismo, en la expedición de los ingenieros de la Intercontinental Railway Commission, se hace mención de un comerciante llamado Rubén Ferrer, habitante de Pavarandocito y conocedor de aquellas tierras, que comerciaba maderas embarcadas por el río Sucio y el Atrato al golfo de Urabá para exportarlas a Nueva York y Filadelfia en los Estados Unidos¹².

Sobre la navegabilidad de los ríos, se sabe que finalizando siglo XIX, H. White había manifestado que, por el Atrato podrían pasar buques mayores hasta Quibdó, desde las bocas del río Porroso, en el León, se navegaba en canoas hasta Turbo; el río Sucio arriba era navegable hasta donde le caía el río Mutatá, ya en la suela plana de Urabá; también remontando el Sucio se navegaba hasta el río Pavarandó Grande, y pueblo de ese nombre¹³. En la figura 3 se puede notar el lugar estratégico en el que se encontraba Pavarandocito, gracias a la confluencia de los ríos que lo comunicaban con diversos lugares del territorio, sobre todo de la posibilidad que le brindaban para desembocar en el golfo. Por lo tanto,

¹⁰ Boletín Oficial, N 132. Pág. 1052. Departamento de Hacienda, Documentos relativos al camino de Occidente. Junio 9 de 1886. Informe de Juan Enrique White, Melitón Morales y Placido Mejía.

¹¹ Camilo Botero Guerra, *Anuario estadístico: ensayo de estadística general del departamento de Antioquia en 1888* (Medellín: Imprenta Departamental, 1890) 167-168.

¹² Intercontinental Railway Commission, 223.

¹³ Roberto Luis Jaramillo y César Augusto Lenis B. *El comercio que abre caminos. Autopistas 4G en Antioquia*. (Medellín: Cámara de Comercio de Antioquia, 2022) 134.

Pavarandocito aparecía como un punto de conexión logístico para el transporte fluvial y consecuentemente su actividad podría potencializar las actividades comerciales y colonizadoras en la región.

Figura 3. Rutas fluviales en Urabá



Así entonces, tenemos un pequeño poblado que se dedicaba al comercio de plátanos y maderas, un puerto fluvial en crecimiento de interés departamental proyectado a conectarse por caminos y vías férreas. Pese a estas características debemos tener presente que aun finalizando siglo XIX, la región del Urabá continuaba siendo de difícil acceso, con vastas regiones inexploradas y por colonizar, incluso, buena parte de ella no pertenecía a la jurisdicción de Antioquia, y Pavarandocito se hallaba en los límites del departamento en su parte más noroccidental, ubicado entonces en una zona alejada y de difícil acceso desde el interior de Antioquia, lo que entorpecía la llegada de nuevos colonos y hacía lento el proceso colonizador. Es posible afirmar que su estancamiento demográfico se debía a esta situación, dado que, en tiempos de la colonia, (ver la tabla 1) la población rondaba en 561 personas en

el pueblo de Pavarandó, mientras que, finalizando el siglo XIX, se muestra según los reportes de W.F Shunk, alrededor de 500 habitantes en Pavarandocito.

Las vicisitudes en la zona dan cuenta de un lento proceso de colonización que no logró consolidarse todavía finalizando siglo XIX. La relación de Pavarandocito con el interior de Antioquia pareciera difuminarse por no lograr materializar proyectos de gran envergadura, salvo su creciente industria fluvial y el camino rudimentario que data aproximadamente desde 1886; y los proyectos ferroviarios, de colonización y explotación de recursos para la expansión de la frontera agraria, no alcanzaron a consolidarse, en consecuencia, fueron un fracaso las iniciativas de poblamiento en el siglo XIX hacia las zonas del Urabá.

2. La colonización y ocupación.

Para entender las dinámicas de la colonización y ocupación se hace necesario hacer mención a la legislación de los baldíos, el proceso de asentamiento de los colonos y la construcción de la Carretera al Mar, elementos neurálgicos que dinamizaron la espacialidad estudiada.

2.1 Legislación de baldíos y cambios jurisdiccionales

Para analizar la expansión de la frontera y sus dinámicas dentro de la zona analizada, se debe tomar como referencia la Ley 40 de 1886, que le otorgó al departamento de Antioquia cien mil hectáreas de los terrenos baldíos pertenecientes a la Nación, para ello se ordenó hacer un nuevo ajuste al resguardo de Cañasgordas para posibilitar la proyección colonizadora hacia el occidente de Antioquia, permitiendo identificar un punto de partida respecto a la legislación sobre tierras.

La adjudicación de dichos baldíos estaba comprendida entre la cabecera del distrito de Frontino y la orilla oriental del río Atrato¹⁴, y su disposición buscaba promover el uso productivo de la tierra, favorecer la apertura de caminos o vías de comunicación e incentivar la colonización agrícola, es decir, una política de tierras orientada a la creación de núcleos de

¹⁴ Consejo Nacional Legislativo, Ley 40 del 29 de octubre 1886, que hace una cesión.

población con el fin de promover la llegada de colonos y asegurar la mano de obra indispensable para futuros proyectos de la región. De hecho y como ya se mencionó, en 1887 con motivo de estos planes, se erigió como distrito a Pavarandocito¹⁵, más tarde, el gobierno departamental emitió una serie de decretos para auxiliar y fomentar la llegada de nuevos colonos a las tierras disponibles.

A pesar de estas iniciativas, fueron pocos los esfuerzos; por un lado, factores como el descuido en el mantenimiento del camino construido en 1886 desde Antioquia hasta Pavarandocito, la incertidumbre para obtener la propiedad de los títulos y posteriormente, las secuelas de la Guerra de los Mil Días en el fisco, hicieron difícil materializar los planes en la región, prueba de ello fueron las declaraciones del alcalde de Pavarandocito en 1904 al hacer referencia sobre esta situación “la guerra pasada que borró con sus horrores todo adelanto en que se encontraba este distrito”¹⁶. Sin embargo, la Ley 17 de 1905 estableció una nueva división territorial que anexó la región del Urabá a Antioquia en compensación por la cesión de terrenos para la creación del Departamento de Caldas, lo cual dejan en evidencia los intereses de la élite regional antioqueña por el Urabá, suceso que obligó a replantear el proceso colonizador hacia el occidente del departamento, pues en términos jurisdiccionales tenían asegurado su salida al mar y el proyecto de las cien mil hectáreas que llegaban hasta las márgenes de Pavarandocito quedaría en cierta medida obsoleto ya que la salida al golfo implicaría un proyecto colonizador de mayor envergadura.

También en 1905 el gobierno nacional mediante el Decreto 1113 reglamentó las tierras baldías con el propósito de habitar y cultivar la tierra para mantener el derecho de la posesión, de manera que, si las tierras fuesen improductivas retornarían a la Nación. Dicha situación llevó a reformar el Código Fiscal y se determinaron las cláusulas para el dominio sobre la tierra. El artículo 1 de dicho decreto expuso las condiciones para transmitir el dominio de la Nación sobre los terrenos baldíos, entre ellos se hace mención expresa su destinación para el fomento de obras de utilidad pública, para nuevas o ya fundadas

¹⁵ Gobernador de Antioquia, Decretos de la Gobernación, Decreto departamental 1018 del 28 de septiembre de 1887, sobre la creación de un nuevo distrito con el nombre de Pavarandocito.

¹⁶ Claudia Steiner, *Imaginación y poder: el encuentro del interior con la costa en Urabá, 1900-1960*. (Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, 2000) 9.

poblaciones y sobre cómo acceder a la tierra a cambio de bonos o títulos de concesión y a título de venta por dinero a particulares¹⁷.

En consecuencia, la élite dirigente antioqueña para asegurar dominio sobre la nueva frontera creó mediante la Ordenanza 8 de 1911, la provincia y circuito de notaría y registro del Urabá, compuesta por los municipios de Pavarandocito, Murindó y Turbo, este último funcionaría como su capital¹⁸. El proyecto de organización territorial de la colonización hacia el occidente comprometería mayores esfuerzos del gobierno departamental y nacional, en consecuencia, la élite dirigente tendría la tarea de proyectar con exactitud la columna vertebral de la colonización, es decir, la vía al mar, pues hubo nuevamente propuestas de conectar al Urabá a través de vías férreas, esta vez en un punto en Turbo con Medellín. De hecho, existió una ley que declaraba la construcción de esta vía férrea como un proyecto de utilidad, necesidad y conveniencia pública (Ley 64 de 1913)¹⁹, sin embargo factores como la geografía, los esfuerzos económicos y los intereses en habitar la región dificultaron dicho proyecto.

Es preciso señalar que, con motivo de la nueva zona en Urabá y la concesión de las cien mil hectáreas de tierras baldías otorgadas por la Nación en 1886, el antiguo resguardo de Cañasgordas fue disuelto en 1916 para liberar esas tierras al mercado y poder adjudicarlas a nuevos colonos, en consecuencia, los indígenas fueron sometidos a un proceso “civilizatorio” y para ello fue necesario la introducción de distintas órdenes religiosas que para la región del Urabá van a tener un rol significativo en el proceso de colonización.

Todo parece indicar que la adjudicación de las cien mil hectáreas, fueron una oportunidad para que las administraciones locales lograran disponer de tierras y con el Decreto 1360 de 1914 el gobierno nacional definió el procedimiento de adjudicación de baldíos para los concejos municipales, de manera que se pautaron los requisitos necesarios

¹⁷ Presidente de la República de Colombia, Decreto 1113 de septiembre 19 de 1905, en desarrollo de la Ley 56 del año en curso, sobre adjudicación de tierras baldías.

¹⁸ Asamblea Departamental de Antioquia, Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia, en sus sesiones ordinarias de 1911-1916 (Imprenta Oficial: Medellín, 1916) 12-13.

¹⁹ Congreso de Colombia, Ley 64 de noviembre 12 de 1913, sobre construcción de una vía férrea y auxilio a otra.

manteniendo la protección de los derechos de los cultivadores, colonos y explotadores de minas que ya estaban establecidos en la zona²⁰.

En la primera mitad de siglo XX hubo gran variedad de cambios legislativos sobre la disposición de tierras baldías, por ejemplo, con la intención de controlar el acaparamiento de tierras, apareció una serie de leyes, entre ellas la Ley 110 de 1912, Ley 71 de 1917 y la Ley 85 de 1920 que buscaron garantizar la tenencia de la tierra de los colonos y pequeños cultivadores reformando el Código Fiscal. Así entonces, las reformas buscaron que toda persona con intención de poseer título de propiedad sobre terrenos baldíos debía de solicitarlo mediante un memorial de denuncia que permitiera identificar su permanencia y explotación. En este orden de ideas, las normas se orientaron a mantener unas condiciones de temporalidad y de actividad de la tierra para asegurarse del establecimiento productivo permanente del cultivador o colono en el lugar adjudicado. Esta serie de reformas sostuvo el requerimiento de explotar la tierra, al menos su tercera parte para el caso de la agricultura, o dos terceras partes para la ganadería, con el fin de preservar los derechos del baldío otorgado²¹. Con estos esfuerzos legislativos, se intentó ofrecer mayores garantías a los colonos ya establecidos, sin embargo, en términos prácticos, se puede notar que las normas entendidas bajo el principio legalista difícilmente podrían resolver el problema de la titularidad de las tierras de pequeños colonos o cultivadores. Al parecer la preocupación del Estado estuvo enfocada en frenar el acaparamiento de tierras y fomentar su uso productivo permanente.

Aún con la Ley 47 de 1926 se fijaron más protocolos y procedimientos para tener derechos sobre los baldíos, pese a que se mantuvo el requisito de tener casa de habitación y cultivos permanentes, como plantaciones de café, cacao, caña de azúcar, o sementeras de trigo, papa, maíz, arroz, etc., siempre que se tuviera una extensión no mayor de diez (10) hectáreas y otro tanto de lo cultivado, ahora el protocolo incluía involucrar a tres testigos de reconocida buena reputación y vecinos del mismo municipio, para que declararan el nombre del globo de tierra cultivado, su condición de baldío, la provincia, municipio o corregimiento

²⁰ Presidente de la Republica, Decreto 1360 del 4 de diciembre de 1914, por el cual se reglamenta lo dispuesto por el artículo 59 del Código Fiscal.

²¹ Congreso de Colombia, Ley 85 del 19 de noviembre de 1920, por la cual se reforman algunas disposiciones del Código Fiscal en lo referente a baldíos.

al que pertenecía, los colindantes y las demás señales que dieran una idea clara de la extensión cultivada²².

Este tipo de medidas fue un intento más por estimular el uso productivo de los baldíos y revertir aquellos que no fueran utilizados adecuadamente con la finalidad de asegurar el proceso de colonización, y en términos prácticos, las medidas no generaron cambios profundos en la redistribución de la tierra, sino que se empeñaron en impulsar la colonización manteniendo una tradición legalista que amparaba su derecho sobre la adjudicación de tierras en las que se llevaba algún tiempo trabajando.

Entre los intentos por llevar a cabo la Reforma Agraria en la década de 1930 se puede rescatar la Ley 52 de 1931 que introdujo reformas administrativas para la adjudicación de baldíos, facilitando la posesión del título de propiedad sin necesidad de ciertos trámites administrativos extras²³, pero fue poco eficiente, porque aún pervivían las dificultades por los costosos y dispendiosos trámites exigidos a los colonos.

Es preciso señalar no solo el factor económico como problema en la tenencia de la tierra. En el plano nacional fueron constantes las rivalidades entre terratenientes y pequeños colonos, fue por ello que en la década de 1930 hubo intentos por definir la propiedad privada de la tierra buscando legitimar el dominio del colono. Catherine LeGrand afirma que con la Ley 200 de 1936 el gobierno nacional confirió en la práctica legitimidad a las usurpaciones de baldíos efectuadas en el siglo precedente, y pese al interés explícito del gobierno por constituir parcelas familiares, la ley rechazaba el propósito de desintegrar los latifundios, por lo tanto, difícilmente se lograría una reforma agraria²⁴.

La Ley 34 de 1936 derogó el Código Fiscal y las Leyes 85 de 1920 y 47 de 1926, entre otras, con el fin de promover la reforma agrícola que amplió la posesión hasta un máximo de veinticinco hectáreas y otro tanto de lo cultivado, y a su vez, definió que los baldíos no podrían exceder de seiscientas hectáreas para la agricultura o a cambio de bonos

²² Congreso de Colombia, Ley 47 del 10 de noviembre de 1926, por la cual se fomenta la colonización de los baldíos y se modifica la Ley 71 de 1917.

²³ Congreso de Colombia, Ley 52 del 17 de abril de 1931, sobre fomento de las industrias agrícola y minera y sobre otras materias.

²⁴ Catherine LeGrand, *Colonización y protesta campesina en Colombia (1850-1950)*. (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1988) 204.

territoriales, y de ochocientas hectáreas para la ganadería²⁵. En consecuencia, la Asamblea Departamental de Antioquia mediante las ordenanzas 18 de 1938 y 41 de 1942, fijó los nuevos términos sobre baldíos, que involucró a una de las obras más importantes del departamento, la construcción de la Carretera al Mar. Dicha Ordenanza 18 de 1938 fue emitida como respuesta a los problemas de las adjudicaciones hacia los suscriptores del empréstito destinado a la construcción de la carretera. Esta normativa estableció un sistema de reversión a favor del gobierno departamental, anotando como vencimiento 10 años para ocupar las dos terceras partes del terreno. Y concluye para los nuevos colonos los mismos derechos de sus anteriores ocupantes al completar dos años de dominio y posesión asegurando que los lotes no excedieran las 100 hectáreas²⁶. En este sentido, las intenciones apuntan nuevamente en abordar el problema de la ocupación y colonización, y no propiamente a las facilidades administrativas para obtenerla.

Entre tanto, con los decretos 1415 de 1940 y 198 de 1943 se intentó refinar aspectos administrativos y procedimentales relacionados con los baldíos. Estos decretos tenían como objetivo fortalecer el proceso de adjudicación y mejorar la eficiencia administrativa. Es más, en el plano local, la política de intervención sobre baldíos se complementó con la idea de nivel nacional, prueba de ello fue la Ordenanza 41 de 1942, que buscó fomentar la agricultura en el departamento y todavía en 1944 con la Ordenanza 21 se continuó en esa línea de fomentar la agricultura y la colonización en Antioquia, especialmente en Urabá; por consiguiente, las políticas de orden nacional y departamental se concentraron desde tiempos tempranos en resolver el fenómeno de la ocupación, de explotación agrícola y ganadera, mientras la redistribución y la legalización de la tierra parece ser un problema poco intervenido y favoreció la continuidad en la formación de latifundios hasta tiempos tardíos, además, dieron paso a un conflicto de intereses entre los terratenientes, los cultivadores y pequeños colonos como se verá luego.

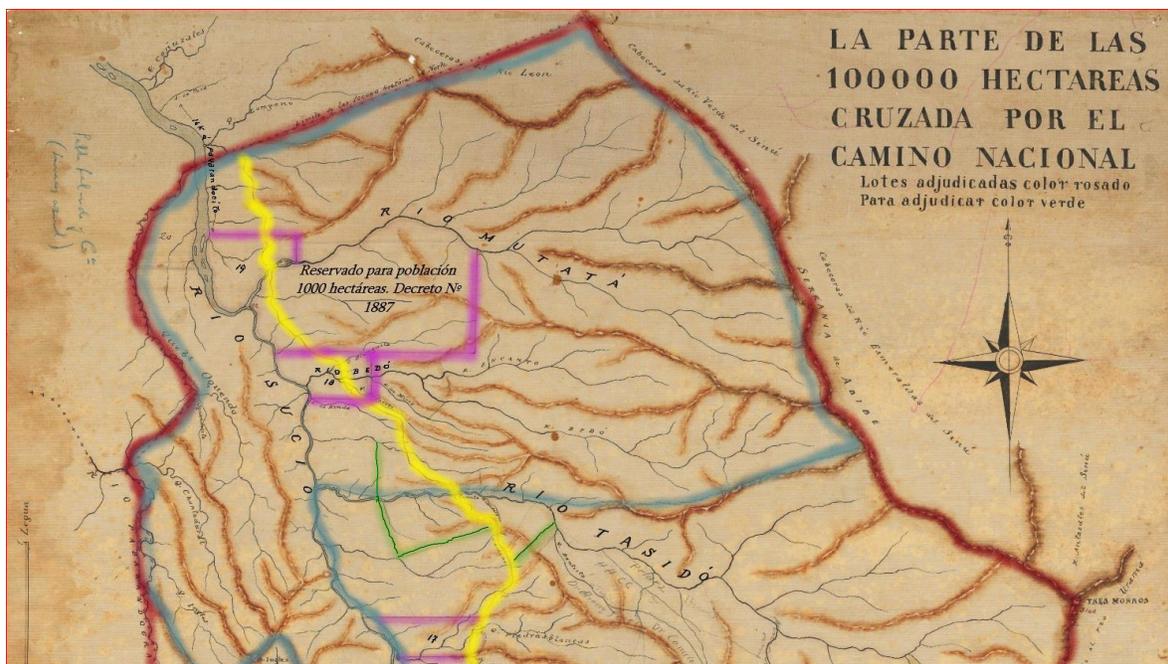
²⁵ Congreso de Colombia, Ley 34 del 20 de febrero de 1936, por la cual se reforman algunas disposiciones del Código Fiscal y de las leyes 47 de 1926 y 85 de 1920, se adiciona la Ley 52 de 1931, se deroga la 75 de 1887, se dictan algunas medidas sobre baldíos y se sustituye el ordinal 1° del artículo 1677 del Código Civil.

²⁶ Asamblea Departamental de Antioquia, *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia, en sus sesiones ordinarias de 1938* (Imprenta Oficial: Medellín, 1938) 41-42.

2.2 Poblando la frontera:

Con esta serie de leyes, ordenanzas y decretos analizadas surge la pregunta de la eficacia de la titulación de tierras; pues bien, para 1919 el ingeniero encargado de conectar el interior con Urabá, Henry White, elaboró un plano cuyas características cartográficas brindan una noción de la ocupación de terrenos baldíos, al presentar las tierras destinadas para ser adjudicadas como se muestra en la figura 4:

Figura 4. Parte de las 100.000 hectáreas cruzada por el camino nacional en 1919 en jurisdicción de Pavarandocito



- Lotes adjudicados
- Zonas para adjudicar
- Límite de la concesión de las cien mil hectáreas
- Camino nacional hacia Turbo
- Concesión Pablo Lalinde y Cía.

Nota. Intervenido. Tomado de Biblioteca Virtual del Banco de la República. Disponible en: <http://surl.li/nvgld>

Se puede observar en rojo la fracción del norte de los límites de la concesión de las cien mil hectáreas, en rosado los terrenos adjudicados o destinados para el poblamiento, en amarillo el camino nacional que va hacia Pavarandocito, en verde las zonas para adjudicar, y en azul una concesión destinada a Pablo Lalinde y Compañía en calidad de títulos de bonos de deuda pública de la Nación. Resulta complicado precisar a cuántos colonos se les

adjudicaron tierras en este período, ya que casi ninguno de los expedientes consultados cuenta con resolución de adjudicación. Sin embargo, el rastreo realizado en el Archivo Histórico de Antioquia reveló que entre 1917 y 1947 se llevaron a cabo aproximadamente 42 diligencias de reclamaciones o solicitudes de adjudicación de terrenos en Pavarandocito²⁷. Esta cifra parece baja dada la extensión considerable de tierra disponible.

Aunque son pocos los vestigios en estas actividades, es probable que en las zonas habitaran pequeños colonos cultivadores, pues como ya se mencionó, las diligencias analizadas carecen en su mayoría de resolución de adjudicación, lo que refuerza dicha posibilidad y, en consecuencia, el fenómeno se deba a la ausencia de una tradición legalista que hace parte del comportamiento de una zona de frontera en donde la población carece de recursos para realizar el proceso de legalización de su tierra. Dentro de las cien mil hectáreas es muy probable que habitara una cantidad importante de colonos que poseían la tierra de *facto*, sin embargo, unos pocos iniciaron trámites para conseguir la titulación de sus terrenos, bien fuera por falta de dinero, conocimiento o por otra razón²⁸. Ahora bien, una de las medidas para organizar el poblamiento del territorio fueron los cambios jurisdiccionales, en 1913 la Asamblea Departamental de Antioquia mediante la Ordenanza 46 agregó nuevos territorios a Pavarandocito, esta vez los comprendidos entre los ríos Porroso y Juradó²⁹, es decir, la zona norte de Pavarandocito antes perteneciente a Turbo. Estos cambios muestran un comportamiento que obedecía a las vicisitudes del proceso colonizador cada vez más hacia el norte de Urabá e implicó organizar núcleos de población, para administrar y controlar la frontera en vísperas de la proyección de la Carretera al Mar. De hecho, en 1915 la Asamblea Departamental ordenó la creación del Municipio de Chigorodó, cuya jurisdicción se creó a partir de una franja de terreno perteneciente a Turbo y que limitaba con Pavarandocito en las inmediaciones de Juradó³⁰. Todo sugiere que se dirigieron los esfuerzos cada vez más hacia

²⁷ Las 42 diligencias se encontraron a partir de la búsqueda en el A.H.A en el fondo de la Secretaría de Hacienda, Minas y Baldíos en las cajas 5121 y 5122 carpetas 1 y 2 en ambas cajas.

²⁸ Laura Jiménez Ospina, “De la cárcel de piedra al Mare Nostrum: el proyecto antioqueño para salir al Urabá a través de Dabeiba y Pavarandocito, 1886-1950” (Tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia, Medellín, 2023) 136.

²⁹ Asamblea Departamental de Antioquia, 98.

³⁰ Asamblea Departamental de Antioquia, *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia, en sus sesiones ordinarias de 1915* (Imprenta Oficial: Medellín, 1915) 73-74.

el norte del Urabá, motivados por la proyección de la carretera, desplazando las iniciativas de poblamiento dentro de las cien mil hectáreas, en particular, las zonas destinadas entre Pavarandocito y Dabeiba. De hecho, la concesión de 15.600 hectáreas de tierras a Pablo Lalinde y Cía. como bonos de la carretera al mar en 1926, probablemente dificultaron el proceso de asentamiento en la parte sur del municipio; se hallaron expedientes que revelan los conflictos de colonos cultivadores denunciando las tierras adjudicadas a dichos señores Lalinde y Cía. en el sector Tasidó – Mutatá, a los cuales se les acusaba de no haber ocupado las dos terceras partes con pastos y ganados, ni haber cultivado la quinta parte como se exigía³¹. Según María Carolina Horta Gaviria, en Pavarandocito, los terratenientes ganaderos Vásquez Sierra, Botero Arbeláez y Flórez Padilla, en 1943, despojaban a los pequeños colonos de sus parcelas solicitando adjudicación de baldíos de más de dos mil trescientas hectáreas y dañaban con sus ganados, los sembrados de arroz, maíz, yuca y plátano de los agricultores sin indemnizarles estos perjuicios³².

Vale la pena señalar que en 1924 el Concejo Municipal de Pavarandocito solicitó adjudicaciones de terrenos baldíos que se extendían hacia la margen del norte en inmediaciones con Juradó, atravesando el camino hacia Turbo³³, probablemente porque en el sur a pesar de contemplar terrenos destinados para poblaciones, la mayoría de tierras estaban adjudicadas a un solo beneficiario, es decir a Lalinde y Cía.

La concentración de tierras, sumada a los factores de incertidumbre asociados con el traslado a una zona de frontera, así como las dificultades económicas y la falta de conexiones a los nodos comerciales y servicios esenciales para la supervivencia de los colonos, plantea la premisa de que el Urabá experimentaba dificultades para atraer un flujo migratorio significativo en comparación con el fenómeno de crecimiento que Medellín y otras zonas del departamento experimentaban. Según lo señalado por Sandra Ramírez Patiño, desde los albores del siglo XX y con una intensificación marcada a partir de 1920, la industria, el comercio, la política, la educación y las oportunidades laborales constituyeron los principales

³¹ Archivo Histórico de Antioquia, Fondo Gobernación de Antioquia, Secretaría de Hacienda, Serie Minas y Baldíos, Caja 5122, Carpeta 2, 46-50.

³² María Carolina Horta Gaviria, “Espacio salvaje y colonización de Urabá, 1840-1960” (Tesis de doctorado, Universidad Nacional de Colombia, Medellín, 2019) 152.

³³ A.H.A., Fondo Gobernación de Antioquia, Secretaría de Hacienda, Serie Minas y Baldíos, Caja 5122, Carpeta 1, 40-61.

factores de atracción que motivaban a algunos habitantes de los pueblos de Antioquia a desplazarse hacia la capital del departamento, de modo que Medellín absorbió al resto de Antioquia³⁴, lo que lleva a evaluar nuevos factores que estancaron los movimientos migratorios hacia el Urabá, dada la combinación de limitaciones estructurales y económicas subsistentes para la expansión de la frontera.

2.3 La Carretera al Mar

Como ya se ha mencionado, la columna vertebral de la colonización fueron los caminos y luego la carretera como ruta de penetración del interior hacia Urabá, y, a pesar de sus dificultades, la élite dirigente antioqueña continuó con su empeño de conectar a Urabá con Medellín. Los planes de conexión por vías férreas fueron despejados en un contexto en el que el sistema mundial, especialmente Estados Unidos, se inclinaba a la creación de autopistas con el advenimiento de los vehículos y su industria³⁵. Unida a esta coyuntura, Urabá aparecía como alternativa luego de la parálisis de las actividades fluviales en el río Magdalena ocurridas entre 1924 y 1925, la cual estaba asociada a la sequía de río por causa del intenso verano³⁶. Por consiguiente, el empeño por conectar a Antioquia con el mar llevó a que la Asamblea Departamental ordenara la iniciación de la construcción de la carretera en 1926 y contratara a la firma R. W. Hebbard & Co., Inc., una compañía constructora de Nueva York. La iniciativa de la Carretera al Mar si bien tuvo precursores, también hubo quienes se opusieron; algunos de los detractores recomendaban que, con los esfuerzos en el Ferrocarril Troncal de Occidente, la salida al mar estaba asegurada, por lo tanto, la carretera perdería importancia. Por su parte, había quienes argumentaban que el ferrocarril y la carretera al mar no eran proyectos incompatibles, sino que ambos se articularían, pues la carretera servía

³⁴ Sandra Patricia Ramírez Patiño, “Cuando Antioquia se volvió Medellín, 1905-1950: los perfiles de la inmigración pueblerina hacia Medellín.” *Anuario colombiano de historia social y de la cultura* 38.2 (2011): 223.

³⁵ Laura Jiménez Ospina, 144-145.

³⁶ James J. Parsons, 73.

como vía de penetración, colonización y abastecimiento del Ferrocarril Troncal de Occidente a Cartagena³⁷.

Con los avances de la construcción de la carretera, el gobierno nacional mediante la Ley 5 de 1930 propulsó el proyecto de colonización en las márgenes de la carretera, indicando en su artículo 3 la necesidad de fomentar la agricultura, la ganadería y la fundación de colonias en un punto terminal de la carretera al mar³⁸. En el mismo año la Asamblea Departamental estipuló la creación de un asentamiento agrícola en el río Apurrumiandó (jurisdicción de Pavarandocito) que tomaría el nombre, en adelante, de Villa Arteaga. Así se llamó el primer prefecto apostólico de la orden de los carmelitas en Urabá que apoyó la iniciativa de la carretera y emprendió un proceso “civilizatorio” con los indígenas de la zona, (ver figura 5).

La nación colombiana consideraba al catolicismo como principal ingrediente civilizador³⁹. A ello se debió que el fenómeno religioso tuviera importancia, pues operó como estrategia para asegurar el progreso material y moral de Urabá. Carolina M. Horta coincide en que la Prefectura Católica de los Carmelitas descalzos, principal orden misionera encargada de ejecutar el proceso “civilizador” en Urabá, transformó las prácticas y los rituales culturales indígenas para alcanzar la dominación y la explotación del espacio, en tal sentido, la evangelización indígena posibilitó su explotación como fuerza de trabajo, garantizando las obras de progreso material en la frontera⁴⁰.

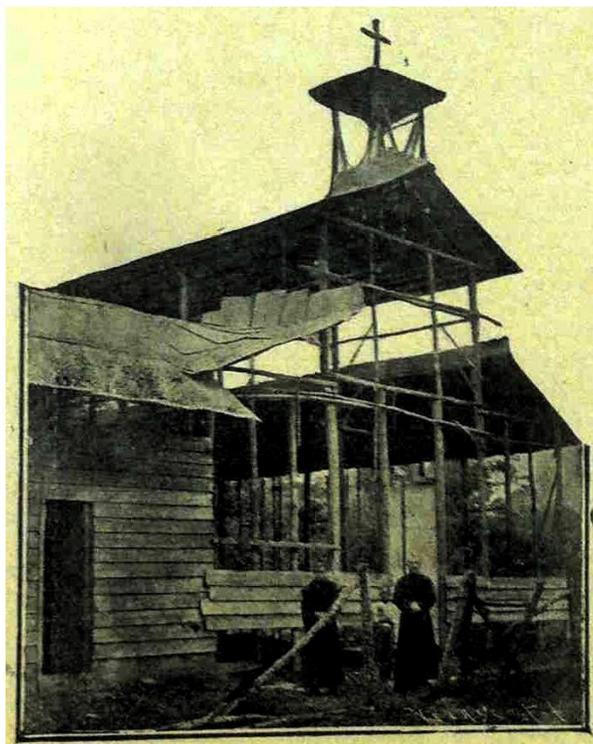
³⁷ Álvarez Morales, Víctor. et al. *De caminos y autopistas: historia de la infraestructura vial en Antioquia*. (Medellín: Gobernación de Antioquia: Universidad EAFIT: Grupo de Investigación en Historia Empresarial, 2014) 157.

³⁸ Congreso de la Republica, Ley 5 de 1930: sobre destinación de unos baldíos a los departamentos de Antioquia, Huila y Magdalena, a los municipios de Dagua, Guapí y El Tambo, y sobre reglamentación de la adjudicación de otros.

³⁹ Aída Gálvez Abadía, “El camino del santazo. La narrativa del padecimiento misionero en Urabá, Colombia” *Revista Colombiana de Antropología* 40 (2004): 214.

⁴⁰ Carolina María Horta Gaviria, “Civilizar para colonizar en Urabá (Antioquia, Colombia), 1918-1940.” *Revista Maracanan* 20 (2019): 90.

Figura 5. Fotografía de la construcción de la iglesia de Pavarandocito 1929



Nota. Fuente David Díaz Baiges, “Convertir para Dios y transformar para la patria misioneros claretianos y carmelitas descalzos entre los “indios errantes” del Chocó y Urabá, Colombia 1908-1952” (Tesis Doctoral, Universidad de Barcelona, Barcelona, 2018) 398.

El proyecto en Villa Arteaga logró iniciarse y tuvo antecedentes de colonización en 1929. Luis M. Gaviria comentaba que había aberturas de 100 hectáreas que fueron ordenadas por Decreto ejecutivo n° 33 de 1929 donde habitaba un buen número de colonos⁴¹. También en este lugar se dio inicio a una granja experimental con la ayuda de la United States Rubber Development Corporation en 1942, pero no logró los rendimientos ni el impacto regional esperado por diversos factores, sobre todo los asociados a la alta pluviosidad de la zona⁴².

Resulta interesante que aún en 1936 se persistiera en la colonización de Urabá, esto puede dar cuenta de que el proceso fue largo y requirió de varios intentos. Con la Ordenanza 1 de 1936 se daba un nuevo impulso a la colonización de la región⁴³, de manera que el

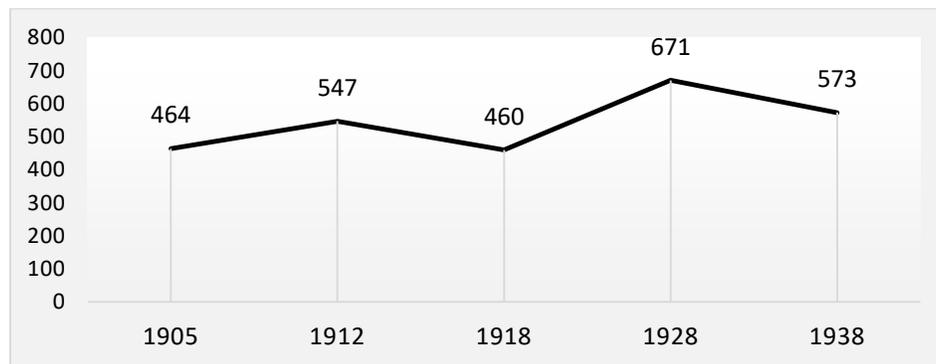
⁴¹ Luis M. Gaviria, *Urabá y la carretera al mar*. (Medellín: Tipografía Industrial, 1930) 34.

⁴² James J. Parsons, 83, 110.

⁴³ Asamblea Departamental de Antioquia, *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia, en sus sesiones ordinarias de 1936* (Imprenta Oficial: Medellín, 1936) 3.

gobierno tuvo la tarea de seleccionar a los colonos que habría de vincular al territorio como de los auxilios para mantenerlos en el lugar. Sin embargo, se carece de información sobre los colonos beneficiados para usufructuar dichas oportunidades, todo parece indicar que el ímpetu colonizador desde el interior, no logró generar un despegue significativo, se estancó el crecimiento poblacional e incluso disminuyó, como se muestra a partir de algunos censos demográficos, (ver figura 6).

Figura 6. Crecimiento de la población de Pavarandocito 1905-1938



Nota. Fuente a partir de Colombia. Departamento Administrativo Nacional de Estadística. *Panorama estadístico de Antioquia, siglos XIX y XX* (República de Colombia: DANE, 1981).

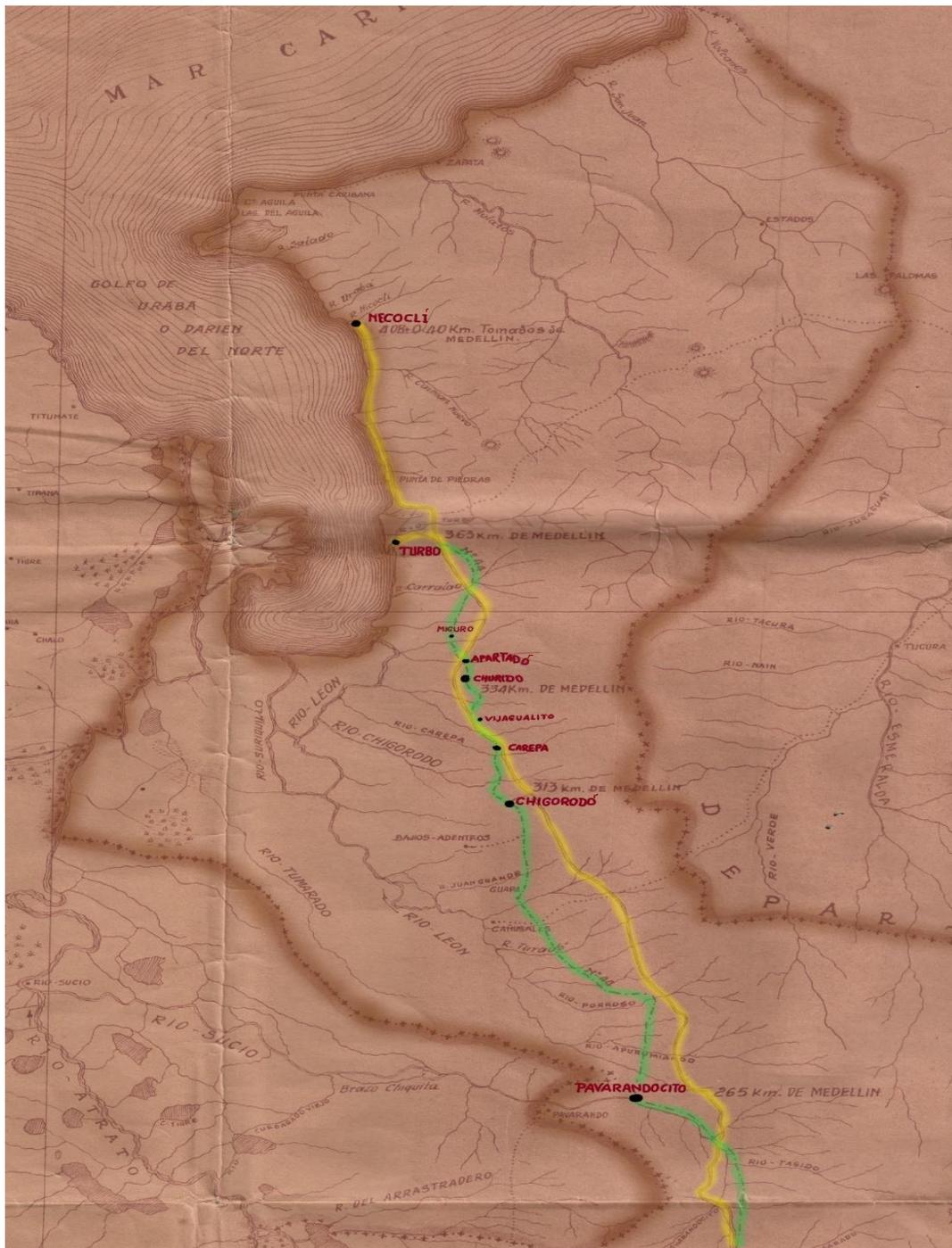
La línea de crecimiento se comporta de manera fluctuante sin una tendencia evidente desde la incorporación de Urabá al departamento de Antioquia en 1905 hasta 1938, como se puede observar, en los movimientos de sus tramos, 1912 coincide con el contexto de la recién creada provincia del Urabá; 1918 refleja una caída demográfica explicada dentro de la coyuntura internacional de la terminación de la Primera Guerra Mundial, y su influencia en Pavarandocito radica en las afectaciones de las exportaciones de tagua, actividad económica de la que dependía buena parte de la población; 1928 un aumento significativo con motivo de la construcción de la Carretera al Mar iniciada en 1926, y 1938 un descenso justificado por varios factores, uno de ellos que ya se ha comentado es que el poblamiento se tornó cada vez más hacia el norte de Urabá, por otro lado, la Carretera al Mar operó como vía de penetración más que de ocupación, puesto que los mercados interiores absorbieron la mayor parte de las ganancias de los excedentes de las mercancías dejando a un lado a municipios

como Frontino, Murindó y Pavarandocito⁴⁴. La competitividad y las bondades que ofrecía una ciudad en auge como Medellín, posiblemente intervino en las decisiones de los colonos y por tanto se refleja un descenso demográfico.

En 1933 la Junta de Caminos elaboró un mapa que permite contrastar el camino de herradura y la Carretera al Mar en Urabá (ver figura 7). Aparece en sombra café los límites de la región de Urabá, en rojo algunos de sus centros Urbanos más importantes hasta hoy, en verde el antiguo camino de herradura y en amarillo la Carretera al Mar. Al fijarnos en la ubicación de los centros urbanos, podemos notar que el poblamiento estuvo ligado a los proyectos de conexión vial, y la aparición de centros urbanos distintos a Turbo y Pavarandocito están ligados al proceso de colonización que promovieron las vías⁴⁵.

⁴⁴ James J. Parsons, 86.

⁴⁵ Nótese que los asentamientos allí registrados se ubican mayormente hacia la parte norte de la región, mientras que en la zona sur solo aparece Pavarandocito al margen del antiguo camino.

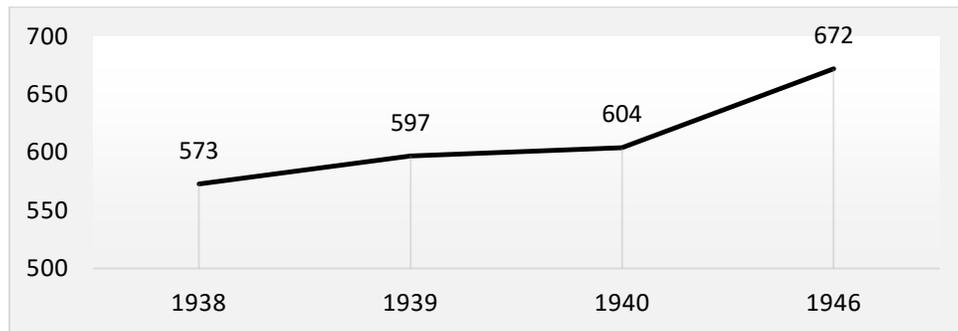
Figura 7. Antiguo camino de herradura y Carretera al Mar, 1933

- Carretera al Mar — Antiguo camino nacional
— Límites de la región de Urabá

Nota. Intervenido. Departamento de Antioquia. Junta de Caminos. "Mapa de los caminos y carreteras de Antioquia (hecho sobre el de la oficina de longitudes)".

Ahora bien, el 16 de enero de 1939 se iniciaron los trabajos de la carretera en el sector de Dabeiba hacia Pavarandocito. Los beneficios del proyecto unido a las disposiciones legales de la Asamblea Departamental como de la disposición natural de mano de obra, lograron uno de los crecimientos demográficos más significativos en contraste a los periodos antes analizados. Los censos revelan la siguiente tendencia, (ver figura 8).

Figura 8. Crecimiento de la población de Pavarandocito 1938-1946



Nota. Fuente a partir de Secretaría de Hacienda, *Anuario estadístico de Antioquia 1938-1940, 1944-1946* (Medellín: Imprenta Departamental)

Vale la pena señalar como referencia el año de 1938 en razón de la Ordenanza 18 emitida como respuesta a los problemas de las adjudicaciones hacia los suscriptores del empréstito destinado a la construcción de la carretera y la oportunidad de beneficios a nuevos colonos⁴⁶. A partir de este año el comportamiento demográfico es ascendente, sobre todo entre 1940-1946. En dicho periodo se debe tener presente la fundación de Mutatá en 1944, primera colonia del Fondo de Fomento Agrícola e Industrial en el Urabá denominada inicialmente Ciudad Gonzalo Mejía.

⁴⁶ Asamblea Departamental de Antioquia, *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia, en sus sesiones ordinarias de 1938* (Imprenta Oficial: Medellín, 1938) 41-42.

3. La Ciudad Gonzalo Mejía y la pérdida de categoría de Pavarandocito.

El año de 1944 fue crucial para Pavarandocito y dado el complejo proceso que se desprendió a partir de este año, se concluye el alcance de esta investigación. En el rastreo realizado en el Archivo Histórico de Antioquia se hallaron los telegramas que presentaban el informe de la iniciación de la primera colonia y sobre la acción inicial del Fondo de Fomento Agrícola e Industrial de Urabá. En este informe se menciona a la Ciudad Gonzalo Mejía como la primera colonia que definió la anatomía urbanística del hoy municipio de Mutatá. El nombre de esta iniciativa es sugerente para comprender la influencia del señor Gonzalo Mejía como precursor de la Carretera al Mar. Fue un empresario que se desarrolló en la industria del cine, la aviación y las nuevas formas de transporte en Medellín⁴⁷, su importancia en esta investigación destaca por su entusiasmo en buscar la salida de Antioquia al mar, además de tomar su nombre como referente para el proyecto de poblamiento del hoy municipio de Mutatá.

La Ordenanza 21 de 1944 se implementó con el propósito de impulsar la agricultura y la colonización en Antioquia. La creación de la Junta de Fomento Agrícola e Industrial fue un paso crucial en este proceso, ya que su objetivo central era facilitar los medios necesarios para poner en explotación las tierras apropiadas para la ganadería y la agricultura en las regiones baldías⁴⁸. La importancia de esta junta se destaca al retomar a Urabá como una zona estratégica para el desarrollo del departamento, con ella surgieron planes detallados para la colonización tanto en el sur como en el norte de la región, indicando una visión integral para el desarrollo y la conectividad regional. Estos planes fueron concebidos bajo una mirada económica que buscaba la maximización de los recursos potenciales en la zona. Este organismo se ocupó de los estudios para organizar la colonización y propuso que el mejor sitio para la futura colonia se ubicaba en la terraza a ambos lados de la quebrada Lucía, a 1.300 metros del río Mutatá y a 300 metros de la última calle al norte del trazado de la Ciudad

⁴⁷ Cámara de Comercio de Medellín, “100 empresarios, 100 historias de vida”, (09/01/24). DOI: <https://acortar.link/fINVso>

⁴⁸ Asamblea Departamental de Antioquia, “Proyecto de reglamentación de la Ordenanza 21 por la cual se fomenta la agricultura y la colonización en Antioquia y se dictan otras disposiciones”, Medellín 1944, A.H.A., Medellín, Gobernación de Antioquia, Secretaría de Gobierno, Caja 9181/1981, Carpeta 3, Documento 1, ff 3-4.

Gonzalo Mejía, y con ella se estimaba que la mencionada quebrada tenía capacidad de suministrar agua a 138 familias de cinco personas consumiendo 250 litros diarios cada una⁴⁹, es decir 690 habitantes.

La ubicación estratégica de la Ciudad Gonzalo Mejía adquirió interés por su proximidad al río Sucio, que servía como un punto clave para acceder a Pavarandocito. Además, la Carretera al Mar atravesaba buena parte del espacio destinado para la colonia, robusteciendo las ventajas para la colonización gracias a la diversidad de rutas de acceso que ofrecía. Con estas ventajas se estimó la llegada de nuevos colonos, incluso se contempló la apertura de nuevas vías, como señaló Gustavo White, gerente del Fondo Agrícola e Industrial:

Debo informar a la H. junta, que la Ciudad Gonzalo Mejía, puede ser verdadero centro no solo de colonización sino de una gran población futura, siempre que el Dpto., la Nación o el Fondo Agrícola e Industrial puedan dotarla de las siguientes vías: una de Ciudad Mejía por el río Mutatá arriba hasta Mutatacito, éste arriba hasta la Serranía de Abibe, y de aquí, por el río Verde, por territorio Antioqueño hasta la recta que limita los dos departamentos, y de allí, por tierra de Bolívar, al Sinú. Creo que esta es la vía más corta para la introducción de ganados del Sinú. Además, esta vía daría acceso a la parte alta del río Mutatá, donde ya hay algunos colonos y se establecerían muchísimos más, no solo por el beneficio de la vía, sino por las mejores tierras y el mejor clima que hallaría en esa parte del Urabá.⁵⁰

El asentamiento estratégico se convierte en un vestigio de interés para comprender la avanzada de la colonización antioqueña. Su planificación desempeñó un papel relevante al convertirse en la punta de lanza de la expansión hacia Urabá. De hecho, para el fomento de la colonia se estimó conveniente facilitar pequeños créditos solo para cultivos anuales, como el de arroz, maíz, yuca, plátano, entre otros⁵¹. Tomar a Mutatá como el corazón de la colonización hacia la región, lo convirtió en un puerto terrestre de la colonización que buscó conectar la carretera que conduce a Turbo y planteó a este enclave como la puerta de entrada principal a Urabá. De este modo, su facilidad para el acceso marcó el inicio de una nueva

⁴⁹ Comisión del Fondo de Fomento Agrícola e Industrial de Urabá, “Informe sobre la iniciación de la primera colonia y sobre la acción inicial del Fondo de Fomento Agrícola e Industrial en Urabá”, Medellín, 12 de octubre de 1944, A.H.A., Medellín, Gobernación de Antioquia, Secretaría de Gobierno, Caja 9181/1981, Documento 3, ff 3.

⁵⁰ Comisión del Fondo de Fomento Agrícola e Industrial de Urabá, 6-7.

⁵¹ Comisión del Fondo de Fomento Agrícola e Industrial de Urabá, 27.

etapa en la conexión del interior con Urabá, lo que justifica su importancia como epicentro histórico en las dinámicas de colonización en la zona.

Por otro lado, para estimar los alcances del mercado local podemos contrastar el costo de los productos de primera necesidad y evaluar la situación económica que padecieron las familias en Pavarandocito. Para este análisis tomaremos como referencia los años cercanos a la fundación de la Ciudad Gonzalo Mejía, en sintonía a los avances de la construcción de la carretera al mar, ver tabla 3.

Tabla 3. Costo promedio mensual de la canasta familiar en Pavarandocito y en el departamento de Antioquia, 1938-1940

	1938		1939		1940	
	Pavarandocito	Departamento	Pavarandocito	Departamento	Pavarandocito	Departamento
Costo de la canasta familiar en pesos	13.63	12.81	14.80	14.11	15.5	12.35
Diferencia en pesos	0.82		0.69		3.15	

Nota. Fuente a partir de Secretaría de Hacienda, *Anuario estadístico de Antioquia 1938-1940* (Medellín: Imprenta Departamental)

Nótese que en 1940, el costo de vida para una familia de colonos experimentó un aumento significativo en Pavarandocito, de hecho, productos como el maíz, fríjoles, panela, y las papas se ubicaron entre las más caras de todo el departamento⁵², una situación paradójica vinculada a la construcción de la carretera. Es posible que la generación de empleo y los ingresos disponibles hayan propiciado una presión al alza en los precios, provocando un desequilibrio en los valores comerciales y, consecuentemente, afectando el nivel de vida de los colonos. Esta complejidad llevó, al jefe de colonización, Antonio Osorio V., a advertir sobre la necesidad de adquirir maíz y cacao a precios justos, expresando también su inquietud por la explotación de los recursos locales⁵³, de hecho, se mencionaba sobre la madera que, una tabla del mejor cedro oscilaba entre 45 a 50 centavos, en contraste a \$1.50 que valía en

⁵² Secretaría de Hacienda, *Anuario estadístico de Antioquia 1940* (Medellín: Imprenta Departamental, 1940) 248-249

⁵³ Comisión del Fondo de Fomento Agrícola e Industrial de Urabá, 8

Medellín⁵⁴. Esta preocupación condujo a buscar opciones para distribuir de manera equitativa los beneficios económicos derivados de la construcción de la carretera. Entre las proposiciones para contrarrestar los efectos de los niveles de precios en productos básicos, se planteó la instalación de una proveeduría en Mutatá cuyo propósito buscó suministrar víveres a precios más accesibles para beneficiar a los colonos y trabajadores de la carretera al prevenir perturbaciones en el sistema de la obra en construcción⁵⁵, asegurando así una distribución más equitativa de los beneficios económicos de la región.

La ejecución de este proyecto de colonia marcó una nueva etapa en el proceso de colonización y amerita nuevos esfuerzos investigativos. Vale la pena tomar las palabras de María Teresa Uribe de Hincapié al explicar que la colonización en Urabá es, antes que un proceso tardío, un proceso permanente⁵⁶. Para dimensionar el éxito del proceso de colonización, se puede notar que el crecimiento de la población de Pavarandocito desde 1946 sumaba un total de 672 habitantes y para 1951 esta cifra aumentó significativamente a 1.547 habitantes⁵⁷, es decir 2.3 veces su tamaño original. Se hace mención expresa a 1951 con motivo de los problemas de orden público que desencadenaron en la quema del centro urbano de Pavarandocito por bandoleros en 1950, y por tanto el gobierno departamental encontró los argumentos para hacer el traslado de la cabecera municipal hacia la Ciudad Gonzalo Mejía a través del Decreto 50 de 1951⁵⁸, que tomaría por nombre en lo sucesivo como Mutatá.

Si bien esta investigación no pretende extenderse hasta 1951, se debe mencionar que las bondades de la ubicación de Mutatá al estar al margen de la carretera, la facilidad de suministro de agua permanente gracias al río y quebradas aledañas, la geomorfología de la zona y la planeación agrícola, fueron algunos de los detonantes que explican la atracción de más colonos, e igualmente esto reforzó la propuesta de definirlo como nuevo centro político administrativo, mientras que, Pavarandocito alejado de la Carretera al Mar y atravesado por

⁵⁴ Comisión del Fondo de Fomento Agrícola e Industrial de Urabá, 8.

⁵⁵ Comisión del Fondo de Fomento Agrícola e Industrial de Urabá, 9.

⁵⁶ María Teresa Uribe de Hincapié, ¿Urabá: región o territorio?: un análisis en el contexto de la política, la historia y la etnicidad” (*Medellín, Universidad de Antioquia, Corpourabá* 1992) 11.

⁵⁷ Colombia, Departamento Administrativo Nacional de Estadística. *Panorama estadístico de Antioquia, siglos XIX y XX* (República de Colombia: DANE, 1981) 79.

⁵⁸ A.H.A., Gobernación de Antioquia, Decretos de la Gobernación, Decreto departamental n° 50 de 1951, por medio del cual se traslada la cabecera de un municipio.

la crisis material y administrativa debido a la quema, justificaría su desaparición de los proyectos colonizadores planeados por parte de los entes departamentales y nacionales, pasando ahora a un plano interno del recién creado municipio de Mutatá en calidad de corregimiento.

Conclusiones

Los hallazgos muestran que tempranamente Pavarandocito se posicionó como un centro urbano de interés para Antioquia por la ubicación geográfica y su desarrollo en la industria fluvial para la conexión de regiones entre el interior del departamento y Urabá. Esta ventaja convenció a la élite dirigente en plantear una serie de proyectos que buscaron promover la apertura y construcción de vías terrestres y fluviales acompañado de intentos en el fomento de la colonización para aprovechar los recursos disponibles de la región.

Como parte del proceso de colonización, esta investigación muestra que la institucionalidad dispuso de una gran variedad de mecanismos jurídicos para fortalecer el proceso de ocupación, control y explotación de la frontera agraria. No obstante, los esfuerzos se concentraron en intervenir el acaparamiento de tierras para disponer permanentemente de su uso productivo. Además, a lo largo del periodo estudiado, el proceso reformista de la legislación de los baldíos abogó por emprender una colonización basada en la costumbre legalista del Estado en un espacio de frontera habitado por pequeños colonos cultivadores que difícilmente conocían sus garantías ni tenían la facilidad económica de hacerlo, situación que debilitaba la consolidación del poblamiento. En consecuencia, la pervivencia del Estado en ordenar y controlar el territorio llevó a un conflicto por el acceso a la tierra entre latifundistas y pequeños colonos, unido a las dificultades económicas en la región y la falta de conexiones a los nodos comerciales y servicios esenciales para la supervivencia y consolidación del proceso de colonización.

Los ajustes en los límites jurisdiccionales permiten evidenciar la necesidad de controlar el proceso de ocupación. La desintegración del resguardo de Cañasgordas y la concesión de las cien mil hectáreas atravesada por el proyecto de la Carretera al Mar,

fortaleció el proceso integrador de mano de obra indígena y de tierra disponible, e incluso justificó la presencia de órdenes religiosas para facilitar la ampliación de la frontera agraria.

La construcción de la Carretera al Mar a pesar de ser un proyecto dinamizador del poblamiento tuvo algunos efectos contraproducentes en Pavarandocito, pues operó como vía de acceso hacia el golfo, y por tanto, el poblamiento se tornó cada vez más hacia el norte del Urabá desplazando el interés de nuevos colonos en Pavarandocito, esto se tradujo en una desaceleración del crecimiento demográfico y de ocupación, motivado entre otras cosas, por razones económicas asociadas a la competitividad de los mercados de Medellín quienes se beneficiaron mayormente, dado que el costo de vida en Pavarandocito aumentó por las presiones al alza en los bienes de consumo básico, sin embargo, la intervención del departamento de Antioquia en la planeación y puesta en marcha de la fundación de la Ciudad Gonzalo Mejía en Mutatá, llevó a un significativo crecimiento demográfico que marcó las bases de la consolidación del proceso de colonización en el territorio.

La fundación de Mutatá en 1944 llevó a desplazar el interés del gobierno en Pavarandocito, tanto así que, con la quema del centro urbano en 1950 se determinó trasladar al año siguiente las funciones administrativas y gubernamentales, al elevar de categoría municipal a Mutatá. Esto condujo a Pavarandocito a pervivir en segundo plano bajo los intereses del nuevo municipio de Mutatá que se posicionó desde su fundación en 1944 como la punta de lanza de la colonización en Urabá.

Fuentes primarias

Archivos y manuscritos

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

Fondo Gobernación de Antioquia

Asamblea Departamental de Antioquia

Centro Cultural Biblioteca Luis Echavarría Villegas, Sala de Patrimonio Documental EAFIT, Medellín (EAFIT)

Universidad de Antioquia, Sala de Patrimonio Documental, Colección Antioquia, Medellín (UdeA)

Fuentes publicadas

Asamblea Departamental de Antioquia, *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia, en sus sesiones ordinarias de 1911-1916*. Imprenta Oficial: Medellín, 1916.

_____, *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia, en sus sesiones ordinarias de 1936*. Imprenta Oficial: Medellín, 1936.

_____, *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia, en sus sesiones ordinarias de 1938*. Imprenta Oficial: Medellín, 1938.

Botero Guerra, Camilo. *Anuario estadístico: ensayo de estadística general del departamento de Antioquia en 1888*. Medellín: Imprenta Departamental, 1890.

Colombia. Departamento Administrativo Nacional de Estadística. *Panorama estadístico de Antioquia, siglos XIX y XX*. República de Colombia: DANE, 1981.

Gaviria, Luis M. *Urabá y la carretera al mar*. Medellín: Tipografía Industrial, 1930.

Intercontinental Railway Commission, *Report of surveys and explorations made by corps 2 in Costa Rica, Colombia and Ecuador, 1891-1893*, Vol.II, Washington: Intercontinental Railway Commission, 1896.

Ortega Ricaurte, Enrique. *Historia documental del Chocó*. Bogotá: Kelly, 1954

Secretaría de Hacienda. *Anuario estadístico de Antioquia 1937*. Medellín: Imprenta Departamental. 1937.

_____. *Anuario estadístico de Antioquia* 1938. Medellín: Imprenta Departamental, 1938

_____. *Anuario estadístico de Antioquia* 1939. Medellín: Imprenta Departamental, 1939

_____. *Anuario estadístico de Antioquia* 1940. Medellín: Imprenta Departamental, 1940

_____. *Anuario estadístico de Antioquia* 1944-1946. Medellín: Imprenta Departamental, 1948.

White, Juan Henríque. *Historia del camino nacional de Frontino a Turbo, pasando por Dabeiba y Pavarandocito al Golfo de Urabá*. Medellín: [s. n.], 1914.

Periódicos

Boletín Oficial, nº 132 de 1886.

Internet

<https://www.camaramedellin.com.co/> (2024)

<https://babel.banrepcultural.org/> (2024)

<https://www.suin-juriscol.gov.co/> (2024)

Bibliografía

Álvarez Morales, Víctor. et al. *De caminos y autopistas: historia de la infraestructura vial en Antioquia*. Medellín: Gobernación de Antioquia: Universidad EAFIT: Grupo de Investigación en Historia Empresarial, 2014.

Díaz Baiges, David. “Convertir para Dios y transformar para la patria misioneros claretianos y carmelitas descalzos entre los “indios errantes” del Chocó y Urabá, Colombia 1908-1952”. Tesis Doctoral, Universidad de Barcelona, Barcelona, 2018.

Gálvez Abadía, Aída. “El camino del santazo. La narrativa del padecimiento misionero en Urabá, Colombia” *Revista Colombiana de Antropología* 40 (2004): 213-251.

Horta Gaviria, María Carolina. “Espacio salvaje y colonización de Urabá, 1840-1960”. Tesis de doctorado, Universidad Nacional de Colombia, Medellín, 2019.

Jaramillo, Roberto Luis y César Augusto Lenis B. *El comercio que abre caminos. Autopistas 4G en Antioquia*. Medellín: Cámara de Comercio de Antioquia, 2022.

Jiménez Ospina, Laura. “De la cárcel de piedra al Mare Nostrum: el proyecto antioqueño

para salir al Urabá a través de Dabeiba y Pavarandocito, 1886-1950”. Tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia, Medellín, 2023.

LeGrand, Catherine. *Colonización y protesta campesina en Colombia (1850-1950)*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1988.

Osorio Gómez, Jairo. “Pueblos itinerantes de Urabá. La historia de las exclusiones. Retrato” Tesis de maestría, Universidad Internacional de Andalucía, Andalucía, 2006.

Parsons, James. *Urabá, salida de Antioquia al mar*. Medellín: Banco de la República, 1996.

Ramírez Patiño, Sandra Patricia. “Cuando Antioquia se volvió Medellín, 1905-1950: los perfiles de la inmigración pueblerina hacia Medellín” *Anuario colombiano de historia social y de la cultura* 38.2 (2011): 217-253.

Steiner, Claudia. *Imaginación y poder: el encuentro del interior con la costa en Urabá, 1900-1960*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, 2000.

Uribe de Hincapié, María Teresa. *¿Urabá: región o territorio?: un análisis en el contexto de la política, la historia y la etnicidad*. Medellín: Universidad de Antioquia, 1992.