



UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE ANDALUCÍA
SEDE IBEROAMERICANA SANTA MARÍA DE LA RÁBIDA
2006

TÍTULO

**Pueblos itinerantes de Urabá
La historia de las exclusiones
Retrato**

AUTOR

Jairo Osorio Gómez

Director Tesis
Tutor Tesis
Maestría
Módulo
presencial

Manuel Burga
Antonio Acosta
V MAESTRÍA EN HISTORIA LATINOAMERICANA
2000

ISBN

84-7993-102-7

©

Jairo Osorio Gómez

©

Para esta edición, la Universidad Internacional de Andalucía



La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes limitaciones de uso:

- a) La difusión de esta tesis por medio del servidor de la UNIA ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia.
- b) No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servidor de la UNIA.
- c) Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos.
- d) En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

CASTILIA
AVRIFERA
CVM
VICINIS
PROVIN-
CIIS.





Castilla de Oro con sus provincias vecinas, 1594. Atlas de mapas antiguos de Colombia.

En las colonias españolas se oye repetir que los habitantes de las tierras calientes no saldrán de la apatía en que hace siglos están sumergidos, hasta que una real cédula mande destruir los platanales.

Alexander Von Humboldt
Ensayos políticos sobre la Nueva Granada, 1822

El mayor obstáculo para el progreso de la agricultura en América del Sur lo constituye el cultivo del banano; cultivo que resulta funesto en las tierras calientes donde el excesivo calor incita al descanso y favorece la apatía natural de los habitantes del trópico.

Gaspar T. Mollien
Viaje por la República de Colombia, 1823

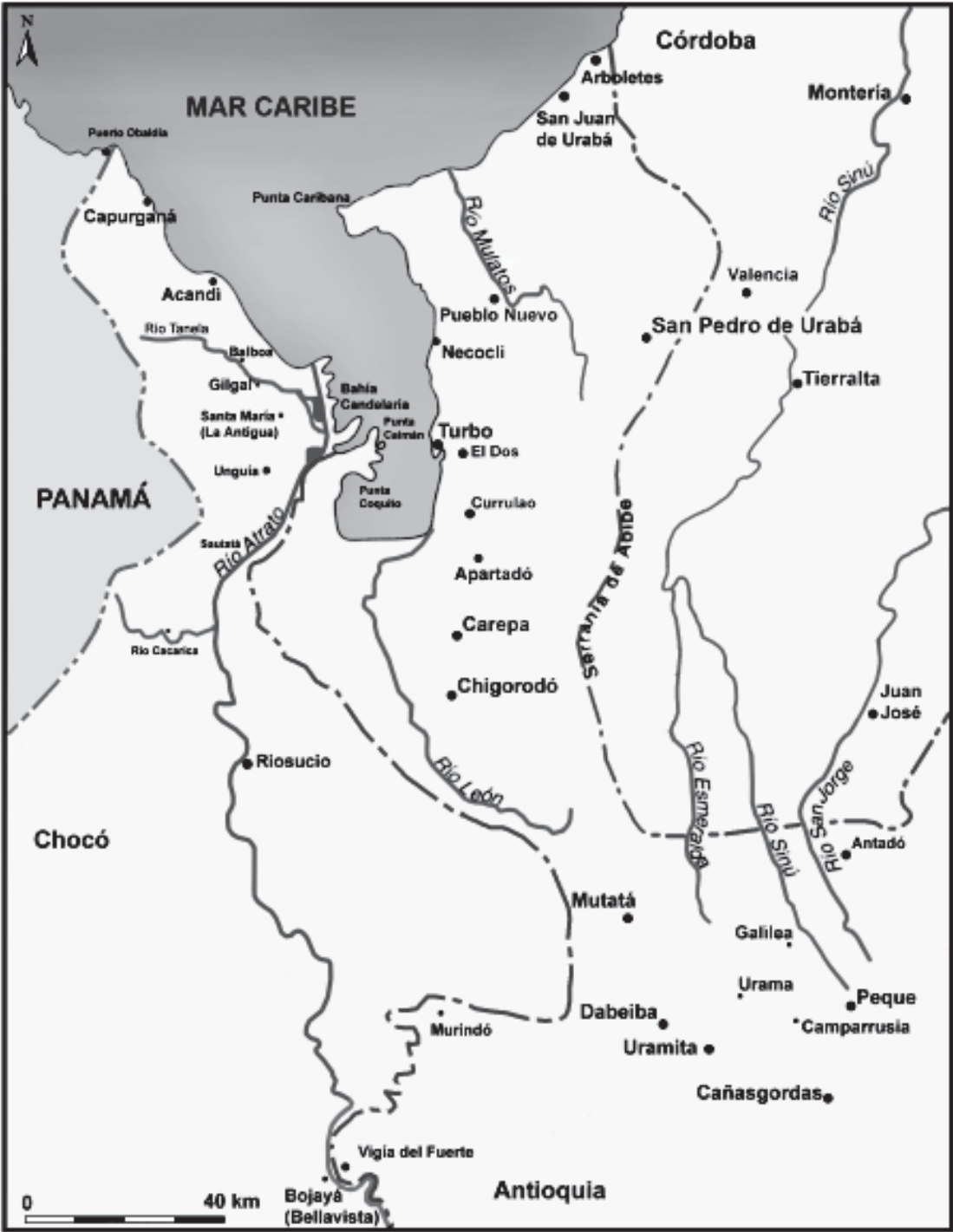
La potencialidad de las tierras bajas húmedas del trópico se está sondeando en muchos frentes, pero pocos de ellos tienen ventajas inherentes más grandes que Urabá en cuanto a ubicación y ecología. Aquí en los años [19]60 se está haciendo una arremetida masiva apoyada por el transporte moderno y por una agricultura racional de exportación con acceso a capital y nueva tecnología. Está llegando a su fin el largo período de aislamiento y abandono de Urabá. Antioquia está volviendo a la costa del Mar Caribe desde donde se originaron las primeras entradas españolas al interior de esta parte de la Nueva Granada hace más de 400 años. Esta vez su presencia parece destinada a perdurar.

James Parsons
Urabá: salida de Antioquia al mar, 1966

Movilidad continua y villas itinerantes: Todo el poblamiento del Darién ha sido atravesado por esta singularidad. La característica de ser espacio abierto entre dos mares y dos mundos remite a una constante: la colonización permanente de la que es objeto su territorio.

El carácter verbalizador de los propósitos fundacionales de Urabá, durante siglos, parece responder al espíritu iterativo de su inmigración; a los asentamientos hechos a punta de exclusiones. Itinerante, además, por obra de las coyunturas, de la presencia pendular de los intereses internacionales, primero, y luego, nacionales, que han convertido a sus desplazados de todas las épocas en pueblos “semitas”, plantadores de la culata de Antioquia en el Caribe.

En la historia de los últimos 500 años, sus aldeanos nunca han sido hombres parlantes de su destino común. Por el contrario, sólo han devenido en rehenes de una ilusión de supervivencia pacífica. La sociedad civil urabaense del s. XXI, síntesis de la lucha del poblamiento doloroso, quedó, al final, encajonada entre los grupos de palabreros y las facciones de violentos que se continúan abrogando el derecho a decidir por ella. *PUEBLOS ITINERANTES DE URABÁ* señala la movilidad continua de los vecindarios trazados con el buril de las exclusiones.



Mapa intervenido de Urabá y El Darién. Dibujó: Leonardo Sánchez Perea (2005)

INTRODUCCIÓN: UN RÍO DE SANGRE

La desgracia de Urabá tal vez no sean sus platanales, como aventuraron a predecir en el s. XIX¹ el científico Humboldt y el viajero Mollien. El infortunio de la región es su río Atrato y las privilegiadas condiciones territoriales de la culata del Darién y el Golfo en el contexto mundial. Paradójico: su ventura es su propia desdicha.

La masacre de la población ribereña de Bojayá, perpetrada por las FARC el 2 de mayo de 2002, donde murieron asesinados 117 niños y mujeres², puso en evidencia el destino trágico del territorio encerrado entre los océanos Atlántico y Pacífico, y las tierras continentales de Colombia y Panamá. Su atributo geopolítico, señalado desde los inicios de la conquista española³, es también su desventaja, en un mundo dominado siempre por el tráfico de mercancías ilegales. El caso de la tragedia del municipio chocoano explica la motivación principal de la guerra sin límites que se libra desde tiempos inmemoriales por la posesión de la zona y del río para el comercio internacional.

En el caso de Bojayá la razón fue por el negocio de la cocaína y las armas⁴ entre los actuales grupos ilegales que actúan en Colombia. “Por acá hay cultivos de coca y laboratorios. Ése es un pleito grande entre las FARC y las Autodefensas por el control territorial del corredor del Atrato”, es el consenso de las autoridades locales y nacionales, después de la masacre⁵. El área de enfrentamiento de Bojayá es vital para los

dos bandos por su vecindad con la región agroindustrial de Urabá y por la conexión con el páramo de Frontino, que comunica con el occidente de Antioquia y el sur de Colombia. Por la región se tiene acceso a Panamá, punto principal de contrabando de armas y cocaína de los carteles del mundo⁶.

El asiento del grupo extremista sobre las márgenes del río Atrato data desde 1981. Luego del apogeo militar y económico de los forajidos a lo largo de sus riberas, en 1997 las autodefensas privadas hicieron su aparición, para disputarles el control territorial. Desde entonces, la guerrilla comunista y las Autodefensas Unidas de Córdoba y Urabá (AUCC) libran periódicamente cruentas batallas, que incluyen masacres y muertes selectivas entre los pobladores civiles de la región.

En 1998, tras encuentros violentos en Bojayá y Vigía del Fuerte, los paramilitares lograron imponerse en la zona. Sin embargo, el 25 de marzo de 2000, las FARC volvieron a tomar el control, atacando a la población indefensa y a las fuerzas estatales. Desde el enfrentamiento de entonces, la policía local, abandonó el área.

Los hechos son tozudos: a pesar del regreso del Estado al Atrato, a raíz del genocidio de Bojayá, los llamados posteriores de los pobladores siguen mostrando la barbarie con la que se lucha por la posesión de la ruta. El Atrato en 2005 sigue siendo uno de los ríos más disputados del país, por los traficantes de droga y armas, convirtiéndose desde 1996 en un escenario de guerra a muerte entre los grupos ilegales que operan a lo largo de sus 750 kilómetros, por la selva y los caseríos que ocupan los 35.000 kilómetros de su hoya hidrográfica, de Antioquia y Chocó. “Esta guerra privada” de narcogrupos⁷ volvió a cerrar, como hace cuatro siglos, el río para el tránsito de personas y naves, Desde 1999 y hasta unos meses posteriores a la masacre de las FARC, en 2002, no hubo servicio de transporte público por el Atrato⁸, porque “el río se convirtió en un cementerio flotante”, aseguró un funcionario del gobierno choicano⁹. Según las Naciones Unidas, por el afluente huyeron durante los primeros días de 2002, treinta mil pobladores de la región, protegidos únicamente por una bandera blanca¹⁰.

La masacre de Bojayá fue una extensión de la guerra librada con anterioridad en las cuencas de los ríos Salaquí, Cacarica y Bajo, Medio y Alto Atrato. Ya el 25 de marzo de 2000, las FARC habían atacado simultáneamente a Bojayá (Chocó) y Vigía del Fuerte (Antioquia), municipios separados apenas por el río Atrato¹¹.

Después de la masacre del 2 de mayo, de Bojayá quedaron más muertos que vivos. El error de los pobladores fue vivir en el caserío que otros eligieron para su guerra particular. Los testimonios de lo que encontraron los primeros socorristas fue atroz: “Dante no conoció el infierno, nos tocó todo a nosotros”, dijeron.

“Los habitantes de la abandonada región colombiana del Chocó están acostumbrados a la guerra y a poner muertos, pero nunca como en esta ocasión”, escribió el primer corresponsal que llegó al escenario triste de Bojayá¹². El suelo de la iglesia, después de la masacre, quedó con una capa densa de gusanos, narró el periodista.

Las descripciones de los testigos hablan como si repitieran las lecciones de los arrasamientos de los antiguos conquistadores españoles. “La pipeta descuajó el techo de Eternit y voló en pedazos parte de la pared, justo al lado del presbiterio. En el piso había una gusanera que se movía entre jirones de ropa ensangrentada, trozos de maleta, una radio destrozada, ropa interior de niña, un zapato, algunos peroles ahumados y papeles deshechos por la lluvia”¹³.

“Los españoles morían delirando a causa del hambre, las fiebres y las flechas envenenadas, y los que sobrevivían sentían envidia por pensar que la muerte era el descanso”¹⁴. Entre uno y otro lamento han transcurrido cinco siglos de tristezas y dolores, pero parece que es la misma voz del Darién la que los narra.

Las cifras de los desalojos forzosos, por causas de la nueva conquista, son la radiografía más exacta de la tragedia de un pueblo en perpetuo movimiento. En 2001 el número de desplazados en Colombia se incrementó en un 48% en relación con el año 2000: pasó de 128.843 a 190.454 personas¹⁵. En 2001 el 74% de los municipios del país se vieron afectados por el desplazamiento.

El aumento continuo de las víctimas del conflicto habla de la radicalización con la que enfrentan las fuerzas irregulares esta guerra por el posicionamiento territorial. Los desplazamientos, como es natural, afectan la educación, la alimentación, la salud física, la psicología y salud mental colectivas; la estabilidad de las parejas, no sólo de las víctimas directas, con el abandono de sus hogares y su tierra, sino igualmente de los millones de colombianos que están cerca del drama cotidiano de sus compatriotas. Un solo dato explica las consecuencias: La región del Pacífico es la zona de mayor desnutrición crónica en Colombia¹⁶.

En este escenario macabro, en el que hacen su vida diaria los pueblos itinerantes de Urabá en el s. XXI, en una repetición maldita desde la Colonia, no resulta difícil plantear la hipótesis del redescubrimiento perpetuo de la región; territorio que parece destinado “a sufrir una reiterada sucesión de encuentros y de ausencias, como si fuera un elemento furtivo de la historia”¹⁷. Cabe asegurar que nunca río alguno produjo tanta sangre. El Atrato es uno de los afluentes más caudalosos del mundo: pero porque la sangre de sus hombres vertida en sus cauces es infinita.

Al fin, Saramago –el hijo de Azinhaga, esa región pobre de Portugal– tiene razón. “Nos enseñan la historia del pasado al futuro, y la historia debemos enseñarla al revés: comenzar por el día de hoy y andar hacia atrás, porque así puede entenderse mejor por qué el hoy es lo que es y no otra cosa. En el fondo, la incapacidad de aprender es producto de una especie de cultivo del olvido”¹⁸.

LOS RASGOS DEL RETRATADO

Retrato es la descripción de la figura, del carácter de una persona o cosa. Es el intento por describir, física y moralmente, a un ser y, por extensión, en el caso que nos ocupa, a la región. El retrato colectivo de Urabá busca llegar a la síntesis de ese conglomerado social que ha dado en llamarse finalmente urabaense, para trazar claras diferencias con el ser antioqueño, con el ser cordobés, con el ser bolivarense y, más profundamente, con el ser chocoano¹⁹. El retrato aspira a tener la virtud de recoger o reunir en un solo musical el espíritu poblador de la región que llegó a ocuparlo.

¿Por qué Urabá concita al interés mundial, desde los comienzos de la saga española del descubrimiento? ¿Qué representa la región para las ambiciones de las potencias del orbe? ¿Cuáles son las fortalezas de un territorio encerrado estrechamente por los dos océanos más grandes del Planeta? Dar respuesta a los interrogantes, de los muchos posibles sobre el destino de Urabá, es apenas el prelude del albur trágico de su poblamiento.

Urabá es la región más importante de Antioquia. Ubicada sobre la esquina noroccidental de Colombia, el territorio ha sido pensado siempre –desde la misma Colonia– como la puerta de entrada de futuros desarrollos, no sólo del país, sino también de las Américas. Su posición geoestratégica es lo que privilegia a la región en tal sentido. Codiciada

siempre, a Urabá se le augura para el futuro ser un centro cultural y económico del Pacífico y el Atlántico.

Las distintas disputas a las que han sometido a Urabá a lo largo de los siglos, paradójicamente también la han mantenido alejada de su desarrollo. En las fases diversas de los intentos de poblamiento, la violencia permanente caracteriza su vida cotidiana.

Muy variados trabajos de académicos colombianos y de analistas extranjeros han centrado su atención en el Urabá de los últimos cuarenta años. El énfasis innegable de las investigaciones se ha ocupado de lo económico, las relaciones obrero-patronales del negocio bananero y la violencia política de las últimas décadas²⁰. El retrato aventura una mirada de la región y su gente de finales del siglo, más desde las perspectivas literaria, antropológica, sociológica, de las luchas interiores del nuevo ser urabaense, como les gusta que los denominen en el nuevo mapa de la nación colombiana, a los naturales que resultaron del caldero de razas aposentadas allí.

Las indagaciones sobre el Urabá del s. XX no se han realizado desde lo interior del hombre. La literatura en unas escasas obras es, quizá, el único género que ha intentado esa búsqueda humana. Sólo algunos pocos escritores –Adel López Gómez²¹ en la década de 1930 y principios de los años 1940, Tulio Bayer con su obra *Carretera al mar Km 200* (edición de autor, Bogotá, 1960), y Tomás González²² y Mario Escobar Velásquez²³, en los últimos años del siglo XX– han sometido a juicio público, desde esa perspectiva literaria, la formación, la construcción del hombre que llegó a habitar la selva extendida entre las serranías de Abibe y el Darién. El libro tanto tiempo prohibido del sacerdote Fidel Blandón Berrío²⁴, *Lo que el cielo no perdona*, es igualmente un testimonio excepcional para entender el alma del colono del occidente antioqueño y de Urabá, formada en la violencia política de mediados del s. XX.

Perseguidos de la época de la violencia bipartidista liberal-conservadora (años 1944-1960), contrabandistas de todo género, excluidos sociales (pobres, prostitutas, negros, chilapos²⁵, desempleados), contradictores de la vida ciudadana (hippies, existencialistas, artistas, profesionales urgidos de cambio personal), campesinos del centro del

país, negociantes en ciernes, jubilados, asesinos, narcotraficantes..., alimentan el cuadro general del Urabá del s. XX. Los pueblos itinerantes de la región conforman, entonces, el fresco policromo de una modernidad *savage*.

El asentamiento del corredor central de la región en el s. XX se realizó a partir de cuatro localidades que fueron importantes, como puntos de avanzada, para su desarrollo general: el corregimiento de Villa Arteaga, origen de la construcción de la carretera al mar desde 1926 y del proceso de explotación incipiente del caucho; el corregimiento Belén de Bajirá, que recogió los colonos dedicados al desmonte de tierras para la ganadería y la explotación de maderas, y que fue el destino final de los pobladores llegados del municipio vallecaucano de El Águila, durante la violencia partidista²⁶ de 1950/1960; el municipio de Apartadó, eje del proceso bananero de Urabá desde 1960; y el corregimiento San José de Apartadó, fundado sobre una ladera de la serranía como refugio de sembradores de cacao y productos de pan coger, en la búsqueda de una economía alterna al desarrollo bananero de Urabá.

El hecho fundacional de los cuatro núcleos giró, también, alrededor de cuatro fechas claves en el surgimiento de la región para la economía nacional: 1905, la anexión de Urabá al Departamento de Antioquia; 1914, la presencia del consorcio Albingia, un proyecto de expansión alemana, a través de la explotación bananera; 1926, la iniciación de la carretera al mar para la conexión Medellín-Turbo; y 1960, la llegada de la United Fruit Company, y la producción bananera a grande escala.

El poblamiento y desenvolvimiento de las villas señaladas, responde al retrato del Urabá conflictivo, ignorado siempre por la Colombia del interior.

Esta identidad regional se ha construido a partir de los procesos itinerantes de la explotación de maderas, la extracción del caucho, el fomento de la ganadería, los sembradores de cacao y banano, de la apertura de “la carretera al mar”, el uso de los vasos comunicantes del río Atrato, con sus pueblos ribereños, y la vinculación social y económica del Chocó a Antioquia. La relación tradicional de Turbo con Cartagena es el vínculo más atávico de los pobladores del Golfo con un territorio externo.

La lucha por la posesión y control del territorio en los últimos diez años es el más reciente proceso itinerante de los pueblos urabaenses, que desembocó en los desplazamientos masivos de aldeas completas de negros e indígenas en el período 2000/2002. El fenómeno terminó repercutiendo en la capilaridad de la región: la pérdida de los enlaces hereditarios que los atan a la tierra y, por consecuencia, el extravío de los rasgos que han diferenciado a estos pueblos durante siglos.

De acuerdo con la versión prevaleciente de los especialistas en arqueología, etnología y ciencias afines, los primeros seres humanos que llegaron a América del Sur, lo hicieron transitando por el istmo de Panamá hasta Urabá, como parte de una larga migración desde el norte²⁷.

Mientras se extendían la migración y el poblamiento continental, el Darién se mantuvo como una activa encrucijada de comunicación e intercambio entre el norte y el sur de América²⁸. El Museo del hombre del Darién, en Turbo, conserva una valiosa colección de piezas precolombinas recolectadas en la zona, pertenecientes a las más diversas culturas²⁹.

La importancia geoestratégica del golfo de Urabá y, en general, de la región del Darién, fue percibida desde el comienzo mismo del descubrimiento de América. Algunos hitos históricos ilustran el hecho prevaleciente:

1. La primera demarcación jurisdiccional en territorio continental americano tuvo lugar en 1508, cuando la corona capituló los litorales recién descubiertos. Se tuvo como punto de referencia el golfo de Urabá o golfo de Agua Dulce. La gobernación de Nueva Andalucía comprendía desde una línea vertical que separaba el Golfo por el centro hacia el oriente, hasta el cabo de la Vela, en la actual Guajira. Desde esa misma línea hacia el occidente (la Panamá del s. XXI), se estableció la gobernación de Castilla de Oro³⁰.
2. El primer asentamiento urbano en el continente americano fue San Sebastián de Urabá, fundado por Alonso de Ojeda en 1510. Históricamente se ubica en el litoral oriental del Golfo, probablemente el actual municipio de Necoclí³¹.
3. La primera ciudad del continente, reconocida como tal por la Corona Española, fue Santa María de la Antigua del Darién, fundada por

Enciso en 1510. Santa María fue la capital de Castilla de Oro. Estuvo ubicada en la margen occidental del Golfo, aguas arriba de la desembocadura del río Tanela. En 1992, monseñor Isaías Duarte Cancino³², obispo de Urabá, reconstruyó la capilla recordatoria en el mismo terreno donde se dice que existió la ciudad.

4. La primera diócesis del continente americano fue también Santa María de la Antigua del Darién³³.
5. El descubrimiento del mar del Sur –el Océano Pacífico– por Vasco Núñez de Balboa en 1513, se organizó y partió desde Santa María de la Antigua del Darién. La información para la búsqueda “del otro mar” la entregaron las mismas comunidades indígenas sometidas al conquistador.
6. La cartografía del Nuevo Mundo y la configuración física del continente americano tuvo como inicio y coordenada central el litoral del golfo de Urabá. Ello permitió establecer el primer bosquejo de una cartografía a escala planetaria³⁴.
7. La historia de la conquista del territorio continental americano se escenificó inicialmente en la región del Darién. Aquí se inscribieron los primeros capítulos de la dominación regional, de la crueldad de los españoles con la población nativa, y de la violencia entre los mismos los conquistadores.
8. El descubrimiento y conquista del interior del territorio antioqueño y del occidente colombiano se inició en Urabá, con el establecimiento de la población de San Sebastián de Buenavista. No obstante, los intentos por normalizar una vía de comunicación entre el litoral del golfo y Santa Fe de Antioquia, nunca se consolidaron y fue abandonada muy temprano durante el s. XVI³⁵.
9. El Darién, y especialmente el golfo de Urabá, ha sido siempre objeto de codicia de las potencias mundiales. En 1729, se publicó el libro *Viaje y descripción del Istmo de América*, por Lionel Waffer³⁶. El propósito expreso del volumen fue llamar la atención de la corona inglesa sobre la conveniencia de que esos territorios pertenecieran al imperio británico.
10. A finales del s. XVII se realizó un intento de colonización masiva del Darién, por colonos escoceses. Su proyecto de territorio se llamó

Nueva Caledonia, y fracasó cuando la corona española, alertada por las autoridades de Cartagena de Indias, envió una armada al Darién y obligó a los escoceses a retirarse a Jamaica³⁷.

11. En el s. XVIII España promovió enormes esfuerzos para consolidar su presencia en el Darién y evitar que la región fuera dominada por otras potencias. La tarea estuvo a cargo de Antonio de la Torre y Miranda, cuyas acciones como poblador de territorios en el norte del Continente, pero sobre todo en el área comprendida entre el río Magdalena y el río Atrato, han sido descritas con minucia por la historiadora Pilar Moreno de Ángel³⁸. Mucho antes, también pueden estudiarse esos esfuerzos en *Los viajes de Julián Gutiérrez al golfo de Urabá* (1532)³⁹.
12. En el s. XIX y hasta bien entrado el s. XX Urabá estuvo ausente para los gobiernos, fueran ellos centralistas o federales. “Aquella remota región, sólo figura en los registros en razón de las disputas burocráticas entre Popayán y Cartagena para mantener la región bajo la jurisdicción de los estados de Cauca o Bolívar”⁴⁰.
13. En los albores del s. XX, los alemanes que estaban en plena expansión mundial, desarrollaron un proyecto estratégico en las cabeceras de Turbo, sobre el río León, basado en la explotación bananera. Fue el famoso Consorcio Albingia, que extendió ramales de ferrocarril, incluso hasta los escalones de la casa principal del señor Yabur. El proyecto colapsó con el estallido de la Primera Guerra Mundial⁴¹.
14. En la década de 1960, la multinacional norteamericana United Fruit Co. (hoy Chiquita Brands) seleccionó las fértiles planicies comprendidas entre la ribera norte del río León y las estribaciones de la serranía de Abibe, para implementar el cultivo del banano de exportación en escala. La evolución y las vicisitudes de esta empresa hacen parte de la historia reciente de Urabá⁴².
15. A finales del s. XX, nuevas empresas transnacionales se vincularon a la agroindustria del banano en Urabá. Desde entonces, las compañías Chiquita, Dole y Del Monte laboran en la región, junto con las comercializadoras colombianas Unibán, Probán y Banacol. Ellas también son protagonistas del acontecer de Urabá en los albores del tercer milenio.

16. Las últimas dos décadas del s. XX escenificaron la lucha por la dominación territorial de Urabá entre los grupos guerrilleros y las autodensas de la zona⁴³, para el control del comercio de la droga (cocaína y heroína) y las armas. Este corredor de conexión entre los puertos libres de Panamá y el continente del Sur, ha originado en los últimos años las peores masacres y desplazamientos entre la población civil, a consecuencia de la guerra librada por los grupos.

En el contexto nacional, Urabá hace parte de una gran región unida indisolublemente por lazos geológicos, geográficos, históricos y sociales: el Darién, que se compone de las provincias panameñas de San Blas y del Darién, y de las subregiones colombianas conocidas como Urabá chocoano, Urabá antioqueño y Urabá cordobés.

Desde el punto de vista de la organización territorial colombiana, ni el Darién ni Urabá corresponden a jurisdicciones definidas, pero el peso de razones históricas y de connotaciones ancestrales inducen al mantenimiento de sus denominaciones.

La región de Urabá se extiende por los departamentos de Antioquia, Córdoba y Chocó, en una mezcla de etnias, culturas, historias y tradiciones, que le confieren características de heterogeneidad y contraste. Reúne especiales virtudes geopolíticas, sociales, ambientales y económicas, que le imprimen un gran valor estratégico para el desarrollo del país.

La división político administrativa de Antioquia tiene nueve subregiones; ésta corresponde al llamado Urabá antioqueño. Localizada en la parte noroccidental del Departamento, Urabá limita al norte con el mar Caribe, al oriente con el departamento de Córdoba y la subregión del Occidente, al sur con el Chocó, las subregiones del Suroeste y del Occidente antioqueños, y al occidente de nuevo con el Chocó.

La posición geográfica hace de Urabá el geocentro del continente americano y corredor de intercambio entre los países del sur, centro y norte de América. Urabá hace parte de la gran cuenca hídrica intertropical de Suramérica, compuesta por la Amazonía, Orinoquía, y los sistemas de los ríos Magdalena-Cauca, Atrato-San Juan-Baudó y Patía. La región pertenece también a la llamada Cuenca Solar del gran Caribe, que registra los mayores índices de exposición e intensidad solares del mundo, así como los más altos niveles de fotosíntesis.

La condición de geocentro del Continente y su acceso a las cuencas Atlántica y Pacífica, hacen de Urabá un centro ideal de distribución de bienes hacia cualquier lugar del mundo, lo que se acrecentaría si se integrara la carretera panamericana con la perimetral del Caribe, que uniría a Urabá con Venezuela, bordeando el litoral, y se completara los ejes fluviales y terrestres que unirían a Urabá con el posible puerto de Tribugá, en el litoral pacífico chocoano.

El Urabá antioqueño tiene una extensión de 11.664 Km², que corresponde al 18.6% del total de Antioquia. Posee alturas sobre el nivel del mar que oscilan entre 0 y 200 metros; su temperatura promedio es de 28°C.

La infraestructura vial de Urabá durante el último tercio del s. XX está mediada por el presupuesto de integrarla económicamente al país, y facilitar un desarrollo portuario que la vincule al comercio internacional. La comunicación con el resto de Colombia se realiza mediante la carretera que conduce a Medellín, y las conexiones que llevan a Montería por Arboletes o Valencia, y desde allí con la troncal Occidental de Colombia. La distancia mínima por carretera desde Medellín es de 261 Km hasta Mutatá, y la distancia máxima es de 522 Km, hasta San Juan de Urabá. La red vial de la región está orientada, básicamente, en función de la agroindustria bananera.

Por vía aérea, Urabá se comunica utilizando tres terminales: Los Cedros (localizado entre Carepa y Apartadó), el aeropuerto de Chigorodó, y en Turbo el aeropuerto “Gonzalo Mejía”. Otros municipios, y haciendas, poseen pequeñas pistas adecuadas para naves livianas.

En virtud de ciertas características, la región se encuentra subdividida en tres zonas: (a) Zona Norte, integrada por los municipios de Arboletes, Necoclí, San Juan de Urabá y San Pedro de Urabá, con una extensión de 2.786 Kms² (el 23.9% de la región). Su población en 1998 se estimó en 111.960 habitantes (26.047 de los cuales se localizan en las cabeceras municipales), lo que representaba un 23.3% del total de habitantes de Urabá. En la zona habitan indígenas Zenú y Tule, y afro-colombianos.

Ese territorio presenta una concentración de tierras dedicadas a la ganadería extensiva, como principal actividad económica, enmarcada

por una pequeña frontera agrícola de minifundios dedicados, entre otros, a cultivos de plátano y cacao. (b) Zona central o Eje Bananero: Comprende los municipios de Apartadó, Carepa, Chigorodó y Turbo, con una extensión de 4.643 Kms² (el 38.9% de la región). Su población en 1998 se estimó en 284.934 habitantes (169.190 en las cabeceras municipales), que correspondían al 59.4% del total regional. La densidad de población era de 54.6 hab/Km². Se concentra en ella la principal actividad agrícola y ganadera de Urabá.

La dinámica de población permanente de la zona la transforma de manera rápida en un territorio esencialmente urbano, que deberá integrar en el futuro a sus municipios en una gran área metropolitana.

Esta zona presenta diferencias marcadas con respecto a las otras, por ser el punto de concentración de bienes y servicios de apoyo a la industria bananera, lo que hace que tenga mayor cobertura de servicios públicos, infraestructura hospitalaria, de vivienda y vial⁴⁴.

La confrontación armada que vivió la región de Urabá desde los años de 1980, desplazó personas y familias enteras, desde las áreas rurales hacia los centros urbanos, y desde otras zonas de la subregión hacia el eje central; o desde éste hacia otros centros urbanos por fuera de Urabá. El desplazamiento que no observó un patrón único, se explica por la disputa sangrienta que sostienen los grupos armados en el propósito de controlar territorialmente la zona. Según la Oficina de Prevención y Atención de Desastres de Antioquia, los desplazados entre 1995 y 1997 fueron 5.460 en el solo eje bananero.

(c) Zona Sur, integrada por los municipios de Murindó, Mutatá y Vigía del Fuerte, con 4.235 Kms², el 36.3% del total de la región. La zona es asiento fundamental de comunidades indígenas Catías y negros.

La zona sur, con una gran diversidad ecosistémica, todavía conserva un alto porcentaje de bosques no intervenidos. Su actividad económica gira alrededor de la pequeña agricultura, explotación maderera y un poco de ganadería. En la zona se localizan baldíos nacionales, y los asentamientos de Bajirá (ganadería y cultivos de pancoger) y Villa Arteaga (viejas explotaciones del caucho y punta de la tarea evangelizadora de la Madre Laura⁴⁵).

El crecimiento de población de la zona, que antes se estimuló por las concesiones madereras otorgadas por el desaparecido Instituto Nacional de Recursos Naturales Renovables (Inderena), a principios del s. XXI se explica por el desplazamiento de personas que, expulsadas por la violencia en las localidades chocoanas de la cuenca del Atrato, acuden a sus tierras, por la cercanía geográfica y de parentela, y la similitud de las condiciones de vida con las de su lugar de origen.

La zona es de alta fragilidad en sus ecosistemas para soportar las intervenciones humanas, tales como usos intensivos del suelo o grandes asentamientos humanos.

El clima cálido predomina en el 96.8% del territorio urabaense; el 2.5% se caracteriza por un piso térmico medio; y un escaso 0.6% corresponde al piso térmico frío. El 70% de Urabá está conformado por planicies y el 30% por terrenos elevados, con alturas de no más de 300 metros sobre el nivel del mar, dentro de las cuales sobresale el cerro del Águila, que bordea el Golfo desde el norte de Turbo hasta los alrededores de Necoclí.

Algunos de los grandes proyectos diseñados en tiempos pretéritos para el eje económico Urabá-Magdalena Medio son el puerto de Urabá, la carretera marginal del Caribe (Turbo-Cartagena-Guajira), el ferrocarril Puerto Berrío-Turbo, vía alterna al tapón del Darién, túnel de Occidente, rectificación vial San Cristóbal-Cañasgordas, túnel de Oriente y doble calzada a Oriente.

El territorio de Urabá, como parte del Darién, es el extremo norte del llamado Pacífico Biogeográfico⁴⁶. Desde el punto de vista geológico, los territorios adyacentes al Golfo hacen parte de la depresión Atrato-San Juan, una faja de terreno de 450 Km de largo y de 40 a 80 Km de ancho, que constituye un sistema de comunicación natural entre los océanos Pacífico y Atlántico.

La región, en cuanto a biodiversidad “es probablemente uno de los puntos más interesantes de la tierra. El Chocó biogeográfico se ubica en el centro de la creciente preocupación en torno a la conservación de la biodiversidad del Planeta. Más aún, en la medida en que la biodiversidad se traduzca en un patrimonio económico directo,

una parte significativa del capital mundial de la biodiversidad puede residir en las plantas endémicas de los bosques del Chocó⁴⁷.

El Chocó biogeográfico incorpora áreas que trascienden la demarcación institucional. Así, por ejemplo, los parques nacionales naturales del Paramillo y de las Orquídeas, corresponden a territorios que comparten características biológicas con la vasta región pacífica⁴⁸. Con respecto a la serranía de Abibe y el complejo del nudo del Paramillo, la opinión de los científicos es concluyente. “Especialmente rica es la zona de transición norte, entre el río Atrato y el Sinú (oriente de Urabá). Las cuencas altas de los ríos Sinú, San Jorge y el Nudo del Paramillo son una de las áreas de mayor concentración de especies del norte de Suramérica, que corresponde a un refugio del Pleistoceno y un centro de endemismo de primer orden en toda la región⁴⁹. En el Parque Nacional de las Orquídeas “se encuentran más de doscientas orquídeas, ecosistemas de los pisos térmicos páramo, frío y templado, reductos de varias especies de fauna en peligro de extinción y cuencas superiores de importantes ríos⁵⁰.

Las observaciones explican el potencial natural del Chocó biogeográfico, el cual se extiende no sólo a la región de Urabá, sino también a las regiones del Occidente, del Suroeste y del Norte de Antioquia. Sobre el particular, no existe una conciencia colectiva respecto de la enorme riqueza ambiental ni sobre la urgencia de su preservación.

Tal vez una de las regiones sobre las cuales se han formulado más proyectos en Colombia es Urabá. Y es casi seguro que ninguna otra ha sido objeto de mayor atención y codicia por parte de las potencias mundiales a lo largo de los últimos cinco siglos.

La observación contrasta con el pobre cuidado que históricamente el gobierno central le ha dispensado a Urabá y, en general, al territorio del Darién. Antes de la separación de Panamá, y hasta muy entrado el s. XX, el Darién fue considerado como un espacio intermedio, casi deshabitado e inviable. Lugar de aventureros y contrabandistas⁵¹, sitio de confinamiento para marginados e indeseables⁵², lugar de refugio para perseguidos políticos⁵³ o zona de disputa por el predominio territorial y político⁵⁴.

La conciencia sobre la importancia de la región del Darién para el futuro de Colombia y del Continente pasa por encima del interés de los grupos dominantes nacionales; recae en los centros de poder mundial, donde se debate el desarrollo de las conexiones interoceánicas de cara al tercer milenio. Sólo a partir de la década de 1970 Colombia se involucró en los estudios sobre alternativas de conexión interoceánica⁵⁵. Con este propósito, se han formulado no menos de seis proyectos: Grandes Lagos, Atrato-Napipí, Atrato-San Juan, Atrato-Truandó, Atrato-San Miguel, Canal Seco Interoceánico⁵⁶, sin que ninguno de estos haya superado el nivel de prefactibilidad.

Es importante anotar que al referir proyectos específicos de la región de Urabá, el espacio de reflexión se expande desde el enclave geográfico del istmo del Darién hacia un territorio compuesto por el Chocó y parte de los departamentos de Córdoba, Sucre y Bolívar, hacia el norte, y Caldas, Risaralda, Valle, Cauca y Nariño, hacia el suroccidente. Los territorios y regiones señalados comparten una identidad básica en términos geológicos y de biodiversidad, y configuran la esquina noroeste de Suramérica.

Mas allá de las fronteras demarcadas por la historia y el acontecer político, surge el amplio escenario de una vocación planetaria. La ubicación geográfica de inestimable importancia y la dote de biodiversidad con la que privilegió la naturaleza a Colombia, las comparte de manera indivisible con la república de Panamá, cuyas provincias del Darién y de San Blas son parte integral de la herencia.

UNA ECONOMÍA DE COLONIZACIÓN

La economía de Urabá siempre ha estado en estrecha relación con los procesos de colonización. Entre finales del s. XIX y principios del s. XX, llegaron inmigrantes de los departamentos de Córdoba y Bolívar, que se dedicaron a la recolección de la tagua, ipecacuana y raicillas, así como a la extracción de látex del árbol de caucho, con destino a la exportación, actividades éstas que entraron en decadencia hacia 1950.

En 1960, la United Fruit Company, reconociendo las condiciones privilegiadas de localización y suelos que ofrecía la región, promovió

el desarrollo de un proyecto empresarial para el cultivo y exportación de banano, que generó una gran demanda laboral, la afluencia de inversiones nacionales y extranjeras, y propició la integración de la región de Urabá a la vida económica y política de Antioquia y del país.

Este proceso económico, promovió una nueva ola de migraciones, provenientes de Córdoba, Chocó, otras regiones de Antioquia y del interior de Colombia. Al mismo tiempo relegó las actividades económicas que habían marcado la colonización de principios de s. XX y que tuvieron su asiento en las montañas de la Serranía de Abibe y las planicies del Atrato Medio.

La posición geoestratégica de Urabá ha favorecido siempre el desarrollo de actividades de intercambio comercial (maderas, banano y plátano), pero también ha propiciado el informal y el contrabando de productos agrícolas nacionales (el café, por ejemplo), narcóticos, y armas.

Del total generado en Antioquia, en productos diversos (cacao, plátano, maíz, yuca, arroz, banano, carne...), Urabá se destaca por su alta participación dentro de la producción departamental. La agroindustria bananera le produce anualmente al país cerca de 300 millones de dólares en divisas y genera aproximadamente 16.462 empleos directos y 49.385 empleos indirectos⁵⁷, siendo la actividad económica más importante en la región y el segundo renglón en importancia dentro del Producto Interno Bruto agrícola del Departamento, con una contribución del 24%, sólo superada por el café, cuya participación es del 36%.

El total de la producción agrícola de la región contribuyó en la última década con un PIB agrícola departamental alto (un promedio anual cercano al 40%). El Suroeste, el Oriente y Urabá producen, conjuntamente, el 80% del PIB agrícola departamental.

En los últimos años, la región urabaense asiste a un empobrecimiento cada vez mayor de su economía campesina, por el menoscabo de las condiciones geofísicas, la reacomodación de la propiedad de la tierra, la falta de mercados seguros y de mecanismos de comercialización, que se unen a la baja productividad de algunos suelos, cuya vocación es diferente a la agrícola.

La ganadería en Urabá ha contado con esfuerzos orientados al mejoramiento, mediante transplante de embriones, inseminación artificial, mejoramiento de las dietas alimenticias, incorporación de pastos, arrojando resultados importantes en este aspecto. Por la importancia de su hato, la tecnificación incorporada a su producción ganadera, y la existencia en la región de facilidades de embarque a través del puerto de Turbo, Urabá ostenta un enorme potencial para la exportación de carne en canal, especialmente hacia la cuenca del Caribe.

Urabá es la zona de Antioquia con mayor capacidad de carga de ganado por hectárea: mientras concentra el 24.2% del hato departamental, apenas participa con el 13% del área en pastos del Departamento. Su territorio está libre de la fiebre Aftosa.

La industria establecida en Urabá tiene su asiento en el área central y es esencialmente de apoyo a la exportación bananera; es el caso de las fábricas de cartón corrugado, plástico y sogas bananeras, estibas y sellos. Sin embargo, también se han establecido otras industrias, especialmente de alimentos y bebidas.

El turismo, aunque aún no se consolida como un renglón importante, ofrece un potencial para el ecoturismo, debido a la enorme riqueza faunística y florística de la región y a la cantidad de sitios de interés con que cuentan los municipios de Urabá. También hay un potencial para el turismo tradicional, por la belleza de sus playas.

El comercio en la región es muy tradicional: se ocupa de proveer a los pobladores de los elementos de consumo más corrientes, como alimentos, medicinas, ropa y calzado. La adquisición de otros bienes, considerados suntuosos o de consumo no frecuente, así como muebles, herramientas, equipos, vehículos, repuestos, maquinaria, insumos agrícolas e industriales, se realiza fundamentalmente en Medellín. Sin embargo, el comercio está organizado por medio de la Cámara de Comercio, y apenas inicia procesos de modernización, con la introducción del formato de supermercados, especialmente en Apartadó.

El mar, en las visiones de futuro y en los proyectos de desarrollo, sólo se ha considerado hasta ahora como vía de comunicación y facilitador de los procesos de intercambio comercial con el exterior,

olvidándose deliberadamente de los recursos hidrobiológicos que contiene.

Al observar el potencial biofísico y los procesos de degradación ambiental de mayor significación en la región de Urabá, se pone de manifiesto que el modelo de desarrollo predominante allí ha tenido un impacto devastador, pues tan sólo en 50 años, ha despilfarrado recursos naturales, degradado los ecosistemas y contaminado las mejores áreas.

Según diversos estudios realizados⁵⁸, las grandes extensiones de los territorios de Urabá son de vocación forestal y solamente 430.000 hectáreas del 1'664.000 son susceptibles de aprovechamiento agropecuario. No obstante la cifra anterior, los bosques no han jugado un papel importante en el proceso de desarrollo de Urabá, ni se ha tenido a la silvicultura como una opción real en la utilización de sus recursos naturales.

El territorio inscrito dentro del Chocó biogeográfico, posee altos grados de endemismo y biodiversidad, por lo cual los ecosistemas aquí localizados son de carácter estratégico. Presenta variados pisos térmicos, una disposición de aguas y una ubicación privilegiada dentro de la extraordinaria zona intertropical que la hacen estratégica por su dotación ambiental, es decir, por su riqueza hídrica, variedad florística, faunística y de suelos.

De los ríos que bañan la región, unos hacen parte de las dos grandes cuencas que desembocan al golfo de Urabá y otros desembocan directamente al mar Caribe. La cuenca del río Atrato es la unidad hídrica mayor, que domina los aportes hídricos al Golfo con caudales de 4.500 m³/seg, y posee cobertura de selva húmeda tropical, con abundante precipitación (5.250 mm anuales).

La cuenca del río León, importante afluente del Golfo, es alimentada por las aguas de los ríos Porroso, Guapá, Apartadó, Riógrande, Carepa y Chigorodó. Los ríos Turbo, Tié, Caimán Nuevo, Caimán Viejo, San Juan y Mulatos, desembocan al mar Caribe, siendo los dos últimos, los mayores contribuyentes.

La región, por estar ubicada dentro del territorio noroccidental de Suramérica, se encuentra bajo el influjo de la Zona Intertropical de Convergencia (ZITC), cuyo desplazamiento determina la

estacionalidad, la lluvia y otras variables del clima. El patrón general presenta dos períodos de mínimas precipitaciones, el primero de ellos comprendido entre los meses de diciembre-marzo, y el segundo, durante los meses de julio-agosto. Adicionalmente, de la Serranía de Abibe se desprende el complejo orográfico de la Cordillera Occidental, lo que convierte a la región en área receptora de humedad, favoreciendo la recarga de los acuíferos que soportan los procesos agroindustriales de la zona bananera.

Las cuencas de los ríos Sucio y León facilitan las tareas cotidianas de transporte de maderas, personas, productos y pesca. Sin embargo, algunos sectores presentan problemas en el caudal debido a las talas de los bosques, a la remoción y apertura de canales para las fincas y veredas ribereñas, sedimentando no sólo el lecho del río León, sino también los que por medio de los brazos se comunican con éste.

Los principales problemas en el manejo de los recursos hídricos son la alta vulnerabilidad de los sistemas de abastecimiento, el desconocimiento de la calidad hídrica, la baja regulación hídrica, los altos niveles de cargas contaminantes por aguas residuales domésticas, los conflictos de uso, el alto riesgo por inundación, la alteración del régimen hídrico, la contaminación de fuentes superficiales, la alta vulnerabilidad de los acuíferos superficiales, y el uso inadecuado del recurso hídrico subterráneo.

Urabá ha sido siempre tierra rica en maderas comerciales y ha abastecido los mercados internos y externos, pero los procesos de desarrollo llevaron a la ocupación y transformación de extensas áreas de bosques, incorporándolas a diversas actividades económicas propias de un país como Colombia. De esta manera, Urabá ha sufrido un proceso de deforestación que, según estimaciones de la Corporación para el desarrollo de Urabá (CORPOURABÁ), se acerca a las 82.000 hectáreas por año. A principios del s. XXI subsiste la amenaza a la Serranía de Abibe y sus estribaciones, como objeto de deforestación y de conversión de sus tierras para el uso pecuario.

En Urabá perviven ecosistemas considerados de manejo especial, como la Ciénaga de Marimonda y El Salado, la Ensenada de Rionegro –en la que se debe adecuar un programa de protección para los niveles

hídricos y sus manglares— y el cerro El Cuchillo, con 300 hectáreas de bosque, fauna y flora en vía de extinción.

La fauna de Urabá es representativa en variedad. En la zona se encuentran 454 especies de mamíferos, 1.752 de aves, 475 de reptiles, 538 de anfibios, 1.089 de arácnidos, 2.000 de himenópteros y aproximadamente 4.500 especies de peces. La fauna sigue siendo fuente de proteína animal, principalmente para las comunidades del sector rural. Preocupa el que las diferentes especies estén amenazadas por actividades comerciales sin control, o por acciones depredadoras, tales como la venta de huevos de iguana, el consumo masivo de icotea (esencialmente en la época de la Semana Mayor de la Iglesia Católica), la venta de pieles de babilla y otros.

Urabá ha tenido siempre una doble característica: es una zona de frontera de selva tropical húmeda, lo que la vuelve difícil para cualquier intento de poblamiento, pero a la vez es un territorio de encuentro de culturas y de grupos marginales, que encuentran en sus tierras opciones de supervivencia y de reconocimiento social. Contrabandistas y criminales en todas las épocas, guerrillas liberales en los años 50s del s. XX, insurgentes comunistas a partir de los años 60s, y luego paramilitares y narcotraficantes, que entraron a competir territorios a la guerrilla izquierdista en los últimos veinte años. Esta dualidad es lo que hace a la región extremadamente sensible a sufrir cambios geopolíticos bruscos.

En este encuentro de culturas, a finales del s. XX, es donde surge el nuevo prototipo ocupante del territorio: el urabaense. Sus características físicas, psicológicas, sociales, culturales, son el resultando de la integración del indio y el negro con el chilapo de la sabana de Córdoba, y con el campesinado y pueblerino antioqueños del suroeste, del Viejo Caldas, Valle y Tolima.

Las características de la población indígena a la llegada de los españoles (dispersión en el territorio de Urabá, sin autoridad centralizada, ni poblados grandes que mostraran una estructura social organizada⁵⁹), parecieran ser también las señales de identidad del nuevo ser urabaense a finales del s. XX.

Distintos talleres estratégicos realizados en la región han logrado inventariar esas características de Urabá desde sus distintas fortalezas

y debilidades, en ejercicios proactivos para imaginar y promover su desarrollo. Algunas de esas fortalezas, por las que se han peleado las potencias durante siglos (en el pasado) y grupos económicos en el presente, son: la posición geoestratégica mundial, el Golfo, la oferta ambiental abundante, la gran extensión de sus playas, la belleza y variedad de los paisajes, la riqueza de sus bosques naturales, la riqueza en biodiversidad, la industria bananera competitiva internacionalmente, el equipamiento industrial y logístico para la exportación de los productos, la economía platanera competitiva (pequeños propietarios con generación de empleo y distribución de ingresos), el hato ganadero mejorado y más grande del Antioquia, la zona libre de Aftosa, la carretera Medellín-Turbo (de buenas especificaciones a principios del s. XXI), la infraestructura aeroportuaria y cobertura en servicio aéreo, y el amplio tejido de organizaciones comunitarias.

Dentro de las oportunidades inventariadas en la región, se cuenta con una mayor conciencia mundial respecto a la protección ambiental, los nuevos hábitos de consumo, favorables a los productos naturales y frescos, la transformación de los recursos de la biodiversidad en recursos con valor económico, la necesidad que tienen Antioquia y Colombia de volcarse hacia los mercados externos, las nuevas dinámicas mundiales de comercio que favorecen la relocalización de industrias o etapas del proceso logístico, y la tendencia de los consumidores a explorar alternativas de adquisición.

Algunas de las debilidades que aún persisten en Urabá –y que es lo que la hacen susceptible a cualquier cambio violento en su estructura social interna– son: la baja cobertura de servicios públicos (agua potable, alcantarillado, energía eléctrica, telefonía), la insuficiente infraestructura para disposición de desechos sólidos; la baja cobertura educativa en los distintos niveles, la baja cobertura en salud, la baja densidad vial y el bajo porcentaje de carreteras pavimentadas. También la economía bastante dependiente de la actividad bananera, el amplio déficit en calidad y cantidad de viviendas, la insuficiente formación del recurso humano, la poca pertinencia de la educación, y la ausencia de infraestructura portuaria.

En este inventario de buena fe, las amenazas de diversa índole son también parte de su herencia: el recrudecimiento del conflicto interno armado entre los grupos ilegales, el deterioro de la oferta ambiental, las diferencias arancelarias sobre los productos agrícolas en Estados Unidos y la Unión Europea, la deforestación, los flujos monetarios mundiales y la variabilidad de las tasas de cambio, la inestabilidad interna del país y la reacción de la comunidad internacional.

Por encima de los pro y contras del inventario de la economía moderna, se antepone el nuevo ser urabaense forjado en el brasero de las luchas por la supervivencia colectiva. Su retrato es la síntesis de los dolores y las esperanzas del peregrino de tierras fértiles, pero codiciadas.

LOS ANALES DE LA ERRANCIA

La corriente marítima y la incredulidad del capitán que no tuvo confianza en mi cronómetro, nos llevaron muy lejos del oeste, de suerte que caímos al golfo del Darién [...] Echamos el ancla en el río Sinú y estuvimos dos días entre la hierba de sus orillas, que ningún observador había hollado antes. Hallamos una naturaleza magnífica, rica en palmeras, pero completamente salvaje [...] Vimos allí los indios Darienes: chicos, de amplios hombros, deprimidos, y en general opuestos a los Caribes, pero bastante blancos y más gordos, más musculados, más llenos que los indios que he visto hasta ahora. Viven sin temores y en la independencia”.

A. de Humboldt⁶⁰

“Las historias más hermosas se deben a que los hombres tuvieron miedo”, dice un dramaturgo español⁶¹.

La conquista de la tierra de los Embera, Catíos y Chamíes, de los Tule y los Zenúes –sus pobladores originales–, empezó en 1502. El primer grupo de españoles que llegó al golfo de Urabá lo encabezó Rodrigo de Bastidas. Formaron parte de la expedición Juan de la Cosa, Juan de Ledesma y Vasco Núñez de Balboa. El golfo fue bautizado con el nombre de Dulce porque encontraron en la zona marina agua dulce hasta cuatro brazas de profundidad. Apenas normal: El río Atrato, caudaloso, enviaba su corriente hasta bien adentro del golfo, lo que mermaba la salinidad a las aguas marinas. El nombre de Urabá fue

tomado de los indios que tenían el mismo apelativo. Al Darién, “nombre de romance familiar que ha llegado a tener las calidades de la leyenda”⁶², se le llamó Tierra Firme.

La expedición de Rodrigo de Bastidas recorrió la península de la Guajira, el río Hacha, Santa Marta, el río Magdalena, la bahía de Cartagena, y las islas de Barú, Arenas, San Bernardo, isla Fuerte y Tortuguilla. También llegó hasta la punta Caribana. Después del reconocimiento del golfo, continuó la expedición por la costa panameña hasta cerca de Punta Manzanilla, próxima al futuro poblado Nombre de Dios⁶³.

Los españoles al llegar a Urabá encontraron una región densamente poblada por grupos indígenas, que vivían de la minería, la agricultura, la pesca y la recolección, especialmente el maíz⁶⁴. La fauna era abundante. Además, tierra y gentes de las mismas costumbres que en el valle del Sinú⁶⁵.

El río Atrato dividió las gobernaciones que por Real Cédula de 9 de junio de 1508, promulgó Fernando El Católico: la de Castilla de Oro, al occidente del Atrato, regentada por Diego de Nicuesa, y la de Nueva Andalucía, al oriente del río, a cargo de Alonso de Ojeda.

En febrero de 1510, Ojeda llegó al golfo del Darién o Urabá. No encontró el río Darién, pero desembarcó en una colina próxima a punta Caribana. Construyó allí “una treintena de chozas y un fuerte de gruesos maderos”⁶⁶. Llamaron a esa villa San Sebastián, en honor al mártir cristiano asaetado. Su lucha por establecer un asentamiento, costó vidas de españoles a manos de los nativos, y todas las vicisitudes propias en una tierra desconocida, selvática y de malos humores. La fundación duró poco, por el hostigamiento de los indígenas y la escasez de víveres.

En esa lucha por conquistar el golfo, los colonos que viajaron con Ojeda (Enciso y Balboa, entre ellos), se encomendaron a Nuestra Señora de la Antigua, la imagen venerada en la catedral de Sevilla, y prometieron que en caso de victoria llamarían al primer pueblo que fundaran Santa María de la Antigua. La lucha, bajo juramento que les tomó Enciso, sería “a vida o muerte”⁶⁷. Desde entonces, el Darién se convirtió en una región de muerte para los españoles, y por extensión, para todos los futuros habitantes. Las enfermedades, el hambre y la resistencia de los

indígenas fueron las causas de centenares de muertes al comienzo del poblamiento de Urabá. “Sería imposible imaginar un lugar más inverosímil para establecer una colonia. Sin embargo, el Darién consiguió llegar a ser un eslabón importante en la cadena del imperio”⁶⁸.

A finales de octubre (o el 1 de noviembre de 1510, señalan otros informes⁶⁹) los españoles tomaron posesión de las tierras del cacique Cemaco, que se extendían en la margen occidental del golfo. Sobre la margen del río Tanela, pocos kilómetros adentro del Atrato, fundaron a Santa María de la Antigua del Darién, primera ciudad del continente.

La guerra fratricida entre españoles también se convirtió en causa importante de innumerables asesinatos en la región. La vida de Vasco Núñez de Balboa es una secuencia ininterrumpida de traiciones y vejaciones de sus compatriotas. Con Diego de Nicuesa comienza una lista de ambiciosos que generó las peores iniquidades en la región. El oro, las riquezas infinitas que se imaginaron siempre estos hombres, alimentaron su codicia y la deslealtad de cada uno de quienes llegaron con poder a estas tierras. Si como dice Georges Duby, los siglos XIV y XV son los momentos en que se puede empezar una historia universal de la criminalidad⁷⁰, es en esos tiempos en los que podría iniciarse otra memoria continental de engaños y deshonras.

La lucha por la posesión sangrienta del Darién comenzó, entonces, desde los primeros días de los blancos españoles en la región. Estos colonos sembraron, parece que para siempre, las semillas de la violencia que caracteriza a Urabá, a lo largo de su historia.

El poblado de Santa María fue la punta de lanza de las primeras expediciones contra los caciques naturales de la región de Urabá: desde aquí se organizaron casi todas las invasiones a los reinos nativos, que se soñaban los colonos repletos de oro y alimentos. Desde aquí, también, partió Balboa para descubrir el océano Pacífico, por informaciones recibidas de los nativos.

En el interior de la misma colonia de Santa María, los primeros hallazgos de riqueza empezaron a generar acciones de traición y espionaje entre los seguidores de Diego de Nicuesa y Enciso.

Vasco Núñez descubrió el río Atrato el 24 de junio de 1512 –río Grande de San Juan, lo llamó, inicialmente–, en su búsqueda del reino

de Dabeiba. En esta expedición, remontaron el río, se encontraron con un poblado llamado Juví, bautizó al río Negro, por las aguas oscuras del cauce; llegaron a los dominios de Abibeyba, un reino aéreo, pues los indígenas habitaban en las copas de los árboles –estrategia para evitar la humedad, los ataques de vecinos y los peligros de las fieras. Allí Vasco Núñez atacó a sus pobladores, derribándoles los árboles que ocupaban, algunos de “tal grosor que para rodearlos se necesitaban ocho hombres cogidos de las manos”⁷¹. En su recorrido atacó otros asentamientos indígenas.

El 27 de julio de 1513, el rey Fernando el Católico firmó el título por el cual nombraba capitán general y gobernador de Castilla de Oro a Pedro Arias de Ávila, Pedrarias Dávila, segoviano, descendiente de una noble familia de origen judío. Éste fue el principio del fin del colonizador de Urabá, Vasco Núñez de Balboa.

A petición del rey Fernando, el Papa León X creó el primer obispado en América: el de Santa María, y se nombró al primer obispo en la persona de Juan de Quevedo. La Real Cédula de 4 de julio de 1513, asignó al bachiller Martín Fernández de Enciso primer alguacil mayor de las villas de Tierra Firme, con un sueldo de 38.000 maravedíes, al cronista Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés, como veedor de las fundaciones, en reemplazo de Juan de Caicedo, quien falleció poco después de nombrado, en Sevilla⁷².

En las expediciones de Balboa, tras la búsqueda del océano Pacífico, éste encontró negros esclavos en poder de las tribus indígenas, lo que sorprendió al conquistador⁷³. Especialmente en la Aldea de Torecha. También hallaron a un hermano de Torecha “en hábito de mujer –dice Francisco López de Gomarra–, que no solamente en el traje, pero en todo, salvo en parir, era hembra”, y una colonia de invertidos: 50, que lo acompañaban, quienes fueron devorados por la jauría de perros. La mentalidad de los españoles del s. XVI repudiaba las prácticas homosexuales.

El domingo 25 de septiembre de 1513, Balboa y su gente ascendieron a la montaña desde la cual habrían de divisar el Pacífico (bautizado así más tarde por Francisco de Magallanes, por la mansedumbre de sus aguas). Balboa, ambicioso y egoísta, como en el

ensayo de una escena teatral, escaló solo los últimos metros, cuando el guía indio le avisó que estaban próximos a avistar el mar. Lo descubrió, ceremonioso, dando gracias a Dios y a los reyes, y luego llamó a sus hombres para que compartieran con él lo descubierto. El escribano Andrés de Valderrábano levantó el acta y anotó el nombre de los sesenta y siete españoles presentes en el suceso memorable⁷⁴. Entre ellos estaba Francisco Pizarro, el futuro conquistador del Perú.

Alonso Martín fue el primer europeo que surcó el mar del Sur. Sus compañeros lo atestiguaron. En el golfo de San Miguel, Balboa volvió a tomar posesión del vasto océano, en compañía del cacique Chiapes. El ceremonial momento está descrito en las distintas biografías de Balboa⁷⁵.

Las narraciones, a veces contradictorias, sobre las expediciones al otro lado del golfo están llenas de fantasías. Uno piensa, mirando desde la orilla del s. XXI, que son más las fábulas afiebradas en esas travesías. Algunas hablan de la amistad desmedida de los nativos por los forasteros. Otras, de la generosidad en la entrega del oro, que estaba por todas partes. Por ejemplo, al regreso, Balboa fue recibido por Teaothan con aires de paz, según Bartolomé de las Casas⁷⁶. En cambio, Gonzalo Fernández dice que los expedicionarios cayeron por sorpresa sobre el poblado, tomando preso a su cacique. “Iban todos cargados de oro, que más indios con cargas de oro que con bastimentos y comida ocupaban”⁷⁷.

Si hemos de creer a las distintas versiones del poblamiento de Urabá, el Chocó y las tierras vertidas sobre el Pacífico, la región era una suma de territorios independientes de tibas y caciques. Dominios que se debatían entre alianzas amistosas y guerras fratricidas, situación que aprovecharon los invasores europeos. A Tubanamá, un reyezuelo poderoso, por donde cruzaron los expedicionarios de Balboa, al regreso a La Antigua, se dice que el rescate le costó un alto precio en metal: “durante tres días no pararon de venir cargadores indios con objetos de oro y algunas perlas”⁷⁸.

El 19 de enero de 1514, Balboa regresó a Santa María, después de cuatro meses de recorrido en busca de la gloria del descubrimiento del Pacífico. Regresó con los mismos ciento noventa soldados. El botín de la expedición por el territorio ascendió a más de cien mil castellanos o

pesos oro —421,8 Kg de oro, aproximados, según Francisco López de Gomarra. En el reparto entre sus hombres, después de sacar el quinto para la realeza, a su perro Leoncico le entregó algo más de quinientos pesos de oro. Cuentan, fantasiosos. Y el investigador, más fantasioso aún, cree. La locura de los hombres es desmedida.

El descubrimiento del Pacífico, las noticias del poblamiento de La Antigua, el descubrimiento de minas de oro, alentaron a las gentes en Sevilla a querer venir a las nuevas tierras.

Gonzalo Fernández de Oviedo (el primer cronista general de Indias) refiere la población de La Antigua, para la época previa a la llegada de Pedrarias, en 512 colonos, 1.500 naborías, y entre doscientas y trescientas chozas o casas de paredes de cañas, amarradas con bejuco, y recubiertas a menudo con barro. Los campos a su derredor estaban sembrados de maíz, yuca, ñame y otros vegetales⁷⁹.

El 24 de junio de 1514 llegó Pedrarias al puerto de Santa María, con veinticinco barcos y cerca de dos mil ilusionados colonos. Con Pedrarias vino el hambre y la muerte a La Antigua. “Salían al campo y pascían y comían las hierbas y raíces que más tiernas hallaban, como si fuesen ganados”, refiere Bartolomé de las Casas. En un mes fallecieron de hambre y enfermedad “unos setecientos europeos”, según Pascual de Andagoya. El desorden hizo que muchos huyeran hacia La Española, Cuba, Jamaica, o que regresaran a España. Aun así, desde Santa María de La Antigua volvieron a organizarse expediciones para capturar y esclavizar indios, a lo largo del golfo, tanto para el norte como para el sur. La misión de Pedrarias no era evangelizar aborígenes y realizar poblamientos pacíficos, sino el enriquecimiento rápido. Pedrarias destruyó en tan sólo unos pocos meses la tarea de pacificación y bienestar que inició Vasco Núñez de Balboa. A Balboa se le acusó de la muerte de Diego de Nicuesa y de atropellar al bachiller Martín Fernández de Enciso. Los testimonios del obispo Juan de Quevedo señalan lo que encontraron ellos, y cómo lo dejó el villano, emparentado con la Corte, por la vía de su señora, y apadrinado de Rodríguez de Fonseca⁸⁰.

El 23 de septiembre de 1514, por Real Cédula, el rey nombró “Adelantado del Mar del Sur y Gobernador de Panamá y Coiba” a Vasco

Núñez de Balboa, al recibir los informes del tesorero de Santo Domingo, Miguel de Pasamonte, y del enviado especial de Balboa, Pedro de Arbolancha. Fue tarde el nombramiento. Ni la intermediación de Francisco de los Cobos, ni de los emisarios, pudo evitar las rencillas que originaría esta decisión. Juan Rodríguez de Fonseca no permitió el menoscabo de los intereses de su protegido Pedrarias.

Mientras en la Corte se decidía el futuro de la región, los capitanes de Pedrarias seguían asolando el Darién.

“Sepa Vuestra Magestad que se hizo una crueldad la mayor que nunca se a hecho entre alarabes ni cristianos ni otra ninguna generación y fue que viniéndose de camino este Capitán con los cristianos que le avian quedado trayan hasta cient yndios e yndias la mayor parte mugeres y mochachos y trayédolos atados en cadenas e hicos mando el Capitán que se dize Gaspar de Morales, es criado del governador, que a todos les cortasen las cabezas y les diesen estocadas y ansi se hizo que ningún yndio ni yndia de las que trayan escapó ecepto los que traya el Capitán y algunas yndias que eran de la ysla rica de las perlas”⁸¹.

En julio de 1515, Balboa volvió a buscar el tesoro de Dabeiba. Llegaron los expedicionarios al golfo en cinco barcos, y remontaron el Atrato en canoas. Pero ya su destino estaba jugado. Balboa fue encarcelado en una jaula, que Pedrarias colocó en su propia casa, para vigilarlo mejor. Al atardecer de un día entre el 12 y 21 de enero de 1519 –no se sabe la fecha exacta– los soldados de Pedrarias lo sacaron de la cárcel, rumbo a la plaza. Pedrarias no fue capaz de presentarse ante el público: presencié el macabro espectáculo detrás de la pared de cañas de una choza cercana. El crimen de Vasco Núñez de Balboa se convirtió en el primer asesinato de un alcalde de elección popular en Colombia y América⁸².

Comenzó así el historial de infamias de Urabá, que a principios del s. XXI todavía no termina. ¿Cómo influyó esa guerra de criminales, y las intrigas palaciegas, en el carácter de lucha permanente en la región? ¿Cómo influyó el espíritu fratricida de nativos indios y colonos de la región, en las futuras confrontaciones y desigualdades de Urabá? ¿Se convierte “el síndrome de la desesperanza aprendida”⁸³, en un asunto casi genético de la región?

En agosto de 1519, el gobernador de Castilla de Oro Pedro Arias Dávila, decidió cruzar el territorio del Darién en busca del mar del Sur. El 15 de agosto de 1519 dispuso el traslado del gobierno civil y eclesiástico, y de los vecinos principales de Santa María de la Antigua del Darién, para una población llamada Panamá –nombre tomado de una rancharía indígena– desde donde acometería la aventura de atravesar el Istmo. Terminó así la vida de la primera población importante en Tierra Firme. El clima insalubre, la falta de provisiones, el hambre, las enfermedades, las traiciones, conspiraron contra la existencia de la primera población en el continente.

Al ser abandonada Santa María de La Antigua, los indios la incendiaron, dando muerte al español Diego Rivera y sus familiares, quienes no se pudieron trasladar por encontrarse enfermos. El lugar se llenó después de palenques de negros cimarrones⁸⁴. Sin embargo, en 1532, un veterano de Pedrarias, Julián Gutiérrez intentó la pacificación de Urabá por “métodos amistosos” para asegurar el camino de la especiería a España⁸⁵.

En 1535, Pedro de Heredia fundó San Sebastián de Buenavista (el Necoclí actual⁸⁶) como un fuerte de frontera, para el poblamiento de Urabá. Desde allí exploró en 1536 el Atrato, tratando de remontar la cordillera, con sesenta soldados de a caballo, ciento cuarenta de a pie y algunos nativos como guías, que los perdieron adrede.

En 1536, una Cédula Real asignó a Urabá a la gobernación de Cartagena. Ese mismo año, Cieza de León visitó a San Sebastián de Buenavista, recién fundado por Heredia y encontró que “hay pocos vecinos por ser la contratación casi ninguna”⁸⁷. Los colonos blancos cercanos al lugar, se los habían llevado para la colonización del Perú.

En 1537, Vadillo, en carta al Rey habló de que “todo el estado de esta tierra depende de hallarse las minas que se cree que las hay; aunque no hubiese otra presunción para lo creer, sino el oro que se ha sacado del Cenú, bastaba para lo tener por cierto”⁸⁸. Ese mismo año, Vadillo, quien llegó a tomar residencia a Heredia, mandó a Francisco César a que explorara a Urabá y el Sinú. Con las noticias de Francisco César, el propio Vadillo, acompañado de Cieza de León, y una de las mejores armadas de la época, cruzó la Serranía y se llegó hasta las orillas del río León, las tierras del actual Chigorodó.

Martín Fernández de Enciso fue el primer cronista que llegó a la región, describiéndola de manera maravillosa y asombrado: “Hay muchos tigres y leones, e otros diversos animales e gatos rabudos, que son como monas, sino que tienen grandes rabos; hay muchos puercos; hay unos animales tan grandes como vacas, e carnudos, de color pardo, que tienen los pies e las manos como vacas, la cabeza como una mula con grandes orejas; llámanlas en aquella tierra vacas mochas”⁸⁹. Siglos más tarde, Elíseo Reclus encontró el bajo Atrato, el San Juan y el Baudó como “infinitos desiertos verdes”⁹⁰.

El río Cauca fue el eje de colonización de Urabá para Jorge Robledo, quien subió desde el Valle del Cauca, siguiendo el curso del río, hasta Santa Fe de Antioquia y los territorios adyacentes, por donde entró al Chocó a violentar a los Catíos, quienes opusieron una primera resistencia entre 1540 y 1570⁹¹. La villa de Antioquia marcó siempre la frontera entre los españoles y los indígenas Catíos.

James Parsons señaló para este período la más grave crisis demográfica de los Catíos⁹². En 1592 se le otorgó el título de ciudad a la villa de Santa Fe de Antioquia, que aunque ejerció cierta influencia sobre Urabá, nunca demostró tener un control sobre la región. “Las provincias entre las de Antioquia y Urabá, no viven en pueblos sino en casas muy apartadas unas de otras, puestas en lo alto de los árboles. Son tierras muy ásperas de montañas y breñas”⁹³. Fray Pedro Simón incluyó en la nación Catía a Evéjico, Norisco, Pequí, Penco, Ituango, Pubio, Ceracuna, Pebere, Nitamá, Tuín, Cuisco, Araque, Carauta, Guacuseco y Teco.

En el s. XVI, las rutas de poblamiento del Darién se dieron desde Cartagena, inicialmente, hacia el golfo y Panamá, y desde éste, hacia el Pacífico, cuando se realizó el descubrimiento de Balboa. Desde la ciudad de Panamá, la presión fue sobre el área del río Tuira. Por el océano Pacífico, hacia el sur, bordeando la costa, se deslizaron varias expediciones. Y luego, desde el Perú –después de que Pizarro conquistó ese reino– hacia Popayán, Cali, siguiendo el río hacia Cartago, Anserma y Santa Fe de Antioquia. Desde la villa de Antioquia, hubo corrientes migratorias hacia la zona de Ayapel y los afluentes orientales del medio y bajo Darién. Desde Tolú también se organizaron avanzadas hacia

Antioquia y la Serranía de Abibe⁹⁴. Así, Urabá estuvo cercada siempre por ambiciosos que la quisieron domeñar.

Estas ciudades tuvieron conflictos entre ellas por el control de las áreas no delimitadas claramente, debido a las grandes extensiones y a los territorios libres entre unas y otras. Las avanzadas de colonos se superpusieron muchas veces en los mismos terrenos de los nativos.

La presión territorial de los Chocó, desde el sur del Darién, hizo que los Cuna emigraran hacia diversas zonas sobre la costa Atlántica, ocupando terrenos desde Panamá hasta el valle del río Sinú. Y la colonización española originó un despoblamiento en la región del río Darién, donde antes de su llegada hubo poblados de hasta siete mil indios Cunas. El s. XVII fue una época de desintegración de las comunidades Catías, y de transformación de la cuenca del río Darién. A finales del s. XVI y principios del s. XVII, cien años después de la llegada de Colón a las islas del Caribe, el río Atrato era una vía aislada del reino español, no obstante estar rodeados estos territorios por fronteras militares⁹⁵. El mismo Vadillo habló del despoblamiento de Urabá a la llegada de los españoles, por enfermedades, inseguridad en poblados a las orillas de los ríos, y asesinatos masivos de nativos y colonos.

No obstante, los rumores de ser una región rica en oro, Urabá atrajo siempre demasiadas expediciones desde los años de 1600. También las descripciones asombrosas de quienes se llegaron por allá, actuaron de imán: “Caña dulce para tabaco, café, añil, algodón y todo género de comestibles que se dan en esta Provincia, que se cogen allí de mejor calidad y con más abundancia, sin la pensión de regarlo como en otras partes, porque la tierra no lo necesita [...] También se halla abundancia de maderas de varias especies propias para construcción y reparo de embarcaciones y para fábricas y edificios”⁹⁶.

En el siglo XVI las minas de oro del Chocó, propiedad de las familias payanesas, producían alrededor de medio millón de pesos. En 1654 los jesuitas fundaron la población de Citará, a orillas del río Atrato “en sitio riquísimo en mineral de oro”⁹⁷. Vicente Restrepo, en su libro clásico sobre la minería colombiana, habló de que todo el terreno entre los ríos Andágueda, el San Juan, el Tamaná y el San Agustín, es aurífero⁹⁸.

CONTRABANDO E ILEGALIDAD

Desde las primeras épocas de la Conquista, Chocó y Urabá fueron regiones apetecidas para los negocios ilícitos. Desde entonces, casi todos los extranjeros que arribaron al Darién fueron gentes que estaban por fuera de la ley y que se dedicaron al oficio de la piratería y el contrabando.

La exclusividad de Cartagena como puerto oficial en toda la costa Caribe, durante la época de colonización, alentó la conversión de Urabá como ruta predilecta de contrabandistas sin nación. Desde entonces, han entrado por el golfo las antiguas mercaderías de la colonia para Cartago y Cali, las seditas baratas que siempre se le han vendido a los negros a lo largo de los poblados ribereños, los fósforos «Parrot Safety» traídos de Obaldía (Panamá), por los aventureros modernos del s. XX, las vajillas de porcelana fina —de Sévres, primero, y luego de China— que fueron el orgullo de las casonas pueblerinas del interior de Colombia, electrodomésticos, cigarrillos extranjeros, armas para los criminales. Y viceversa, por el Darién ha salido igualmente todo lo que la República produjo, sin que sus gobernantes se enteraran: oro y otros minerales del Chocó, maderas exquisitas, café, coca..., hasta los desplazados del Continente, que han buscado esta ruta soñada para llegarse a México y Norteamérica⁹⁹.

En 1596, Francis Drake atacó las mulas que transportaban los tesoros del Perú, entre Panamá y Portovelo, y saqueó las ciudades. Desde entonces, los ingleses comenzaron a causar problemas al imperio español en esta parte del mundo. En esa lucha de poderes, los Cuna fueron aliados de los ingleses.

En 1770, grupos de ingleses entraron por el río Atrato, después de atacar algunos reales de minas cerca al río Tuira. En el afluente Cacarica, los españoles los encontraron y les dieron batalla, derrotándolos. Presos algunos ingleses, los indígenas Embera los pasaron a cuchillo, “ofendidos dichos indios naturales de que tanta gente hubiese de residir en sus pueblos abiertos y a la orilla del río Grande”¹⁰⁰.

El s. XVIII en Urabá está marcado por la colonización y el contrabando que realizaron escoceses, ingleses, holandeses, franceses,

en épocas sucesivas de alianzas y guerras con los Tule, pero unidos siempre contra los españoles. Los Embera, en cambio, fueron aliados de los españoles. Desde entonces, esa puja de imperios hizo de Urabá una tierra de nadie, donde se excluyó a sus naturales de las decisiones de su futuro.

A finales del s. XVII, y aprovechando que la cuenca media y baja del río Atrato permanecía independiente del reino español, hubo un intento de colonización por parte de una expedición escocesa, comandada por William Paterson, fundador de la Compañía de Comercio de Escocia para África y las Indias. Este misionero protestante, ministro, además, leyó a William Dampier (*A new voyage round world particularly the Isthmus of America*, primera edición inglesa de 1697) y a Lionel Wafer (*A short account from, and description of the Isthmus of Darien*¹⁰¹, primera edición London, 1699), y soñó a Urabá como un paraíso escocés.

Una expedición integrada por 1.200 colonos escoceses zarpó en cinco barcos desde el puerto de Leith, Escocia, el 19 de julio de 1698. Llegaron al Darién y bautizaron la ensenada como Nueva Caledonia, Istmo de Panamá, estableciendo el asentamiento de Nuevo Edimburgo, con la cooperación de los indios Cunas. Erigieron para su propósito el fuerte de Saint Andrew, protegido por artillería de 60 cañones¹⁰².

Para cumplir su propósito, Paterson logró reunir cuatrocientas mil libras esterlinas entre las familias ricas de Escocia, Inglaterra, Hamburgo y Amsterdam, y centenares de hombres que en varias expediciones armaron hasta las costas del golfo¹⁰³.

España, junto con Francia y Holanda, protestaron por temor a la expansión escocesa en el Caribe. El comercio inglés también se opuso, por temor a la competencia escocesa. La rivalidad casera entre ingleses y escoceses no permitió que el rey Guillermo III autorizara la comunicación y la ayuda de armas y provisiones entre sus súbditos y la nueva colonia del Darién.

Estas circunstancias adversas hicieron fracasar el propósito del ministro Paterson. No obstante, otras dos expediciones volvieron a intentar la creación de nuevos asentamientos en la región. Por la misma época (1700), aventureros franceses intentaron otra fundación por el

estilo de la escocesa, pero ya cerca al sitio de Necoclí. Promovida por colonos de esa nación y piratas del mismo origen, que deambulaban por los mares del Caribe, la fundación duró algunos años, en medio de los conflictos propios de una población con gente de intereses diversos: los colonos sembradores de cacao, y los piratas acostumbrados al saqueo. La colonia duró, según Paterson, hasta 1757. Los colonos alcanzaron a sembrar 105.800 árboles de cacao y algunos de tabaco, en 73 propiedades ubicadas a lo largo del golfo de Urabá. Una sublevación provocada por los ingleses y con ayuda de los indios Miskitos (de Nicaragua, quienes tuvieron un gran afecto por los ingleses), acabó con este proyecto de población¹⁰⁴.

Durante el s. XVIII, los británicos, establecidos en Jamaica, realizaron expediciones de buena voluntad a Centro América, para ganarse con favores la admiración de los nativos de la zona. Fue un período en que los ingleses también tuvieron entre sus objetivos la conquista del Darién. Los británicos de Jamaica comerciaron con los darienitas, quienes incluso fueron hasta la isla a visitar al gobernador británico¹⁰⁵.

Según testimonios de don Antonio de Arévalo, en 1761, los indios Miskitos le relacionaron la forma como ellos comerciaban su cacao con los ingleses, a cambio de armas, pólvora, municiones, herramientas, ropas, lo que nunca hicieron los españoles¹⁰⁶.

Los s. XVII y XVIII son un período de disputa internacional por el control del territorio de Urabá¹⁰⁷. Desde la llegada de los españoles, la región (las costas, la cuenca del Atrato y los mares circundantes), vivió la historia del Caribe, que fue la de la piratería y la del comercio internacional en formación. “El territorio de Urabá se adscribió a la dinámica mercantil costera cuyos lazos más orgánicos estaban dados con Jamaica, Santo Domingo, Panamá y Cartagena; y su ligazón mediterránea con Santa Fe de Antioquia y Medellín fue más que precaria, fundamentalmente ilegal (contrabando). Así, aunque no puede hablarse de colonización en el estricto sentido del término, sí puede hablarse de apropiación del territorio, de su control e inserción en la historia del Caribe y esto, para bien o para mal, está signando actualmente la vida del territorio de Urabá”¹⁰⁸.

Los franceses y holandeses que llegaron a estas costas del Darién sembraron cacaotales y plataneras, y vivieron de la pesca abundante. Hablaron estos intentos de cultivos de la fertilidad de la tierra urabaense: “[...] algunos de estos frutos, que se dan separados de ellas, las hacen ricas y de tanto aprecio como en las nuestras hace de tanta consecuencia a Caracas el cacao, y a la isla de Cuba el azúcar y tabaco, ¿qué utilidades no se podrán sacar de esta Provincia, donde se hallan juntos todos estos frutos, con la facilidad que dan tantos ríos para cultivarlos y conducirlos? [...] Pues si unos pocos forajidos franceses, a quienes su vida holgazana indujo a vivir de la piratería, en tan pocos años, sin principio alguno, empezaban ya a hacerla florecer y tenían ya más de 100.000 pies de cacao, ¿qué progreso no se deben esperar poniendo en ella gente laboriosa y aplicada al trabajo y teniendo cuidado en fomentarla?”¹⁰⁹. Todos los informes hacen hincapié de las ventajas económicas para S.M. el poblamiento rápido de la Provincia.

En 1757 se contabilizaron 170 franceses establecidos en el Golfo. Los indios hablaban francés, como se lee en la Descripción de la Provincia del Darién, de Juan de Urive y Juan Carrión: “Los indios de esta Provincia son cobardes, tímidos, celosos y ambiciosos: no quieren ser tratados con rigor ni tiranía. Los más que estaban a la banda del Norte hablan francés, afectan amor a los españoles y odio a los criollos y gentes de color, como son negros, mulatos y zambos”¹¹⁰.

La provincia del Darién fue la mayor de las del distrito de Panamá: 50 leguas de N. a S., y 68 de N. a O. Se decía que era montuosa, áspera, sin que le faltaran llanuras muy fértiles. Clima húmedo y enfermizo. Sus naturales eran valerosos y atrevidos, pero crueles, estúpidos y de mala fe, difíciles de reducir a la religión y a la vida civil. Andaban desnudos, con un solo pañete que les cubría la cosa de adelante. Panequiri llamaban el pañete¹¹¹.

Un censo de 1759 contó 3.918 esclavos en el Chocó. Para 1767 Antioquia tenía 4.296 esclavos¹¹².

En 1761, a Antonio de Arévalo se le encomendó pacificar el Darién. “Estos indios están todos divididos en varios lugares y rancherías por toda esta Provincia, y tan dispersos que no tienen población alguna de consecuencia, pues no viven unidos, sino una

familia en un paraje, dos o tres leguas de allí a otra, y así todos separados”¹¹³. Hay aquí una relación detallada de la forma de vida cotidiana de los pobladores de la región. Familia, aseo, subsistencia, adiestramientos con las flechas, hábitos en general. “Sus fiestas se reducen regularmente a juntarse porción grande de indios de varios pueblos a beber chicha, y entonces es cuando excitándose con el calor de la bebida y el de la ira, resuelven las sangrientas expediciones y execrables asesinatos que hacen frecuentemente contra algunos pueblos de españoles, para cuyas atrocidades y traiciones tienen únicamente alguna unión entre sí [...] A excepción de los de la Costa del E. del Golfo, y algunos de la del O., que son realmente afectos nuestros, los demás son generalmente enemigos”¹¹⁴.

Antonio de la Torre y Miranda asegura en su diario de navegación que el camino de Antioquia al río Atrato ya estaba abierto para esa época, y que se tardaban cuatro días en realizarlo. “[...] de esta banda del golfo se hallan los pueblos de Jaraguay y Tuariquí, Surabá, Caimán y Turbo”¹¹⁵. De la Torre demostró con su expedición que la vía Cartagena-río Atrato era la ideal para llevar las mercancías a Quibdó, evitando la vuelta por Mahates, Barranca, Mompo, Honda, Ibagué, hasta llegar a Nóvita. Antonio de la Torre y Miranda propuso fundar catorce nuevas poblaciones para redimir los habitantes de la región. El proyecto se lo presentó al virrey Manuel Antonio Flórez, en el año de 1778, y en carta al arzobispo-*virrey* Antonio Caballero y Góngora, sobre el número de poblaciones que fundó desde 1774: 43 en total¹¹⁶.

Las cuatro poblaciones que propuso fueron: (1) San Elías, con patrono del mismo nombre, profeta del Monte Carmelo (s. IX a. de C.), “a la orilla de la ensenada de Mandinga a orillas del río del mismo nombre que desagua próximo a la punta San Blas”¹¹⁷. (2) Nuestra Señora de la Concepción, con esa virgen como su patrona; cerca de la quebrada de la Concepción, en el municipio de Nóvita, afluente del río Taparal (actual Chocó). (3) Santa Teresa de Jesús, a orillas del río Sasardí, en la hoya de Caledonia. Y (4) San Elíseo, cerca al río Caimán, actual Caimán Nuevo, en Turbo¹¹⁸.

“Si en las provincias de El Darién y Cartagena se hubiera adoptado y reducido a efecto por él mismo, el plan de poblaciones propuesto por

Dn. Antonio de la Torre, habría adelantado mucho la Religión, y el Estado, y no se habrían consumido tantos millones de ps. ni sacrificado sin efecto tantas almas”, señaló durante su estada en Antioquia el gobernador Silvestre¹¹⁹. Antonio de la Torre y Miranda fue el primer español que navegó por el río Atrato después de la apertura de la navegación.

El río Atrato desemboca al golfo por 18 bocas. Es una intrincada red de canales que sólo dominan los nativos. El Atrato recibe las aguas de 150 ríos y 350 arroyos. La anchura del río varía entre 250 y 500 metros. El curso es de 750 Km, de los cuales son navegables 508 kilómetros¹²⁰. El origen de su nombre es especulativo. España prohibió en 1698 su navegación, para evitar el contrabando. Su apertura para la navegación volvió a autorizarse, después de muchas consultas (c. 1790), pero con severas restricciones a favor de los comerciantes de Cartagena, que estos no supieron aprovechar¹²¹.

Un cronista, Joaquín Francisco Fidalgo, en un relato de 1793, menciona la ruta del río León a Antioquia como «bien conocida por los contrabandistas». Cuenta que la recorrían en veinte jornadas. Esta actividad febril en el golfo ha inspirado toda clase de historias fabulosas, que no por maravillosas son menos verdaderas. En la *Relación de Mando del Virrey Caballero y Góngora*, por ejemplo, se narra la presencia de cuatro buques holandeses que fondearon durante seis meses en 1730, y que partieron con doce y media arrobas de oro¹²².

En los intentos de poblamiento de la región, hubo quienes propusieron soluciones radicales. Por ejemplo, exterminar a los indios belicosos de la región del Darién. Andrés de Ariza, coterráneo de Antonio de la Torre y Miranda, y gobernador del Real de Santa María, fue uno de ellos¹²³. A juzgar por los resultados, parece que las propuestas de hecho lograron imponerse.

LA PROVINCIA DE CITARÁ

En el s. XVIII es el territorio de la parte alta del río Atrato, desde el Riosucio y el asentamiento de Pavarandó, hasta el nacimiento del río

San Juan. Dominó esta provincia una espina dorsal de ríos de todos los tamaños y caudales, que engrosan el Atrato. Sobre sus riberas se asentaron los pueblos de Pavarandó, Murri, Beverá, Beté, Quibdó y Lloró, entre otros, y los cuales, en algún momento, han sido vitales como puntas de lanza de colonización del grande territorio de Urabá. Su comunicación fue toda fluvial, aunque caminos casi secretos entre la manigua y la selva comunicaban la provincia, y a ésta con los centros más civilizados de Panamá, al norte, y Colombia al sur (Caldas, Valle y Tolima)¹²⁴.

Los Citaráes son los actuales Emberas. Citaráes es la denominación usada por los españoles para referirse a los indígenas del Alto y Medio Atrato.

La población indígena durante todos los tiempos ha recorrido estas tierras sin dificultades de orientación. En los últimos años del s. XX, son la guerrilla, la delincuencia común y las autodefensas, los grupos que utilizan esas trochas para la circulación de sus gentes, de mercancías y armas.

En la Colonia, esta columna vertebral de ríos fue esencial para los diversos intentos de poblamiento, no sólo del territorio, sino también de otros hacia el sur de América. Desde entonces, la región ha sido objeto de permanentes procesos de colonización¹²⁵.

“Desde los años iniciales de la conquista, la exploración de nuevas fronteras siempre estuvo asociada a la necesidad del oro. El primer ciclo de producción minera (1560-1630) se ubicó en Pamplona y en Tocaima, los yacimientos antioqueños de Cáceres, Zaragoza y Remedios, y las minas de Almaguer y Chisquío, de la gobernación de Popayán. El segundo ciclo (1680-1810) se concentró básicamente en las provincias de Nóvita y Citará, Raposo y Caloto, y en El Guarne y Santa Rosa antioqueños”¹²⁶.

Es, pues, claro, que la búsqueda del oro fue la motivación que llevó inicialmente a los expedicionarios españoles a recorrer el Chocó. Urabá, su puerta de entrada, no fue ajena a ninguna de las exploraciones. El agotamiento de las minas del interior de la Nueva Granada (Antioquia, principalmente), obligó a la expansión del Reino hacia los territorios occidentales del Alto y Medio Atrato. El primer intento de

la iglesia de crear asentamientos con hondo arraigo cristiano en la región se produjo a finales del s. XVII. Además, la intermediación eclesial se realizó para lograr acuerdos de explotación de oro y minerales en la zona, lo que permitía llevar cuadrillas de negros, fundar pueblos, establecer caminos. “Sólo en las últimas décadas del siglo XVII, comenzó la colonización efectiva del Atrato. En 1669, el presbítero Antonio de Guzmán, enviado por la Gobernación de Antioquia, realizó el primer viaje con la misión de reconocer la región y establecer negociaciones con los Citaráes”¹²⁷.

En el último viaje del cura Guzmán (después de tres exploraciones), en 1672 “los indios juraron obediencia al rey, discutieron la ubicación de cinco poblaciones e ingresaron los primeros mineros con algunos negros”¹²⁸.

Los pueblos fundados a instancias del presbítero Antonio de Guzmán y Céspedes, sobre las orillas orientales del Atrato, durante estos años (c. 1670), fueron: San Joseph (en el curso medio del alto Atrato); Santiago (en la boca del río Andágueda); San Pedro (cerca de la boca del río Quito); San Juan de Neguá (en el afluente del Naurita, habitado con 29 casas en 1677); Nuestra Señora de la Candelaria (sobre el río Beberá); Nuestra Señora de la Concepción de Lloró (en 1677, con diez casas), y San Francisco de Atrato (actual Quibdó, en 1677, y con 23 casas)¹²⁹.

La primera misión conocida al Atrato, en la política colonial de cambiar la guerra por la tarea misional, la realizó fray Matías Abad, a quien los indios le dan muerte 1645/1646c. Encontró él, según su diario, que la primera población de los Chocó, con respecto a la ciudad de Santa Fe de Antioquia, se localizaba sobre el río Arquía (también conocida como Tayta).

Durante años, distintas misiones establecieron poblados en la región como base para el ejercicio de su apostolado. Unos fracasaron, otros duraron más tiempo, pero todos terminaron por ceder a la movilidad del indio entre la selva. Estos poblados existieron mientras perduraron los reales de minas. En 1680 y 1684 hubo levantamientos de indígenas en la región, como respuesta al mal trato de las misiones y colonos. Todas las sociedades Emberas se rebelaron, causando bastantes muertes

entre los españoles y misiones franciscanos¹³⁰. En la revuelta de 1684, los indígenas asesinaron a los pocos mineros y negros que habían llegado a la zona, como reacción a los abusos de los blancos, que los alejaron de sus sembrados, les impusieron castigos corporales, y usurparon sus cultivos, animales y mujeres. El sargento Carlos Sotomayor de Alcedo reprimió el alzamiento de la cuenca del río Atrato, y estableció de forma definitiva un asentamiento en 1685¹³¹.

La política colonial hizo que la Corona expidiera una Real Cédula (1666) para que el gobierno del Nuevo Reino de Granada “pacificara” a los indios Chocó, delegando en las gobernaciones de Popayán, Antioquia y Cartagena, esa función. La decisión fue el origen de las confrontaciones que tuvieron ellas, durante años, por la jurisdicción de los territorios.

En 1687, el gobernador de Popayán quiso asegurar la ocupación del territorio Embera, con el envío de tropas, y una política de perdón a los indígenas que regresaran de sus escondites a los poblados.

En 1698, el maestro de campo don Luis de Acuña, junto con su hermano fray Diego, fundaron dos pueblos “yntitulados” San Francisco de Tarena y Nuestra Señora de Cacarica, sobre las márgenes de ambos ríos, durante una expedición que realizaron en el Bajo Atrato. El propósito de la creación de los mismos era el enraizamiento del cristianismo¹³². Sin embargo, los indígenas asesinaron posteriormente a los curas que habían encargado para la misión y a sus escoltas militares que los protegían. Otro de los intentos fallidos de poblamiento del Darién.

Durante el s. XVIII, el Chocó fue la frontera aurífera más importante de la Nueva Granada y de España: la región tenía la producción de oro más alta de todas las colonias españolas en América, y entregaba más oro que los demás distritos mineros juntos del territorio neogranadino. La recuperación de la economía minera española durante el s. XVIII se realizó gracias a la producción de la región chocoana¹³³. El mapa de los reales de minas, en la Provincia del Citará, en 1777, muestra un territorio lleno de oro. Toda la espina dorsal del Atrato y sus afluentes está marcada por señales que informan de la presencia de minas desde Pavarandó hasta el río Andágueda.

La presión española sobre el Atrato obligó a los Citaráes a desplazarse hacia el centro y norte del río, desplazando a su vez a los Cunas, que salieron al Istmo y a la región del Sinú. Desde la época, los indios negociaron con los colonos posicionamientos de tierras. La negociación no fue desconocida por los indios, y recurrieron a ella para poder ocupar las tierras fértiles para la agricultura¹³⁴, pues no todas eran aptas para la utilización. Negua, por ejemplo, era “todo lagunas y ríos mui caudalosos, peñascos y montañas mui ásperas”¹³⁵, que no favorecían el cultivo del plátano y del maíz. Los españoles supieron desde entonces lo que eran estas tierras: “Un abismo y horror de montañas, ríos y ciénagas coronadas de altísimas cordilleras”¹³⁶.

La lucha por la tierra útil causó en la población indígena constantes muertes de sus líderes, en ajusticiamiento por parte de los españoles. En ella usaron la estrategia de unirse a veces con colonos y negros, contra el invasor español, pese a que el indio también miró con reserva al negro, a quien tuvo por culpable del excesivo trabajo y el arrebato de sus tierras.

El establecimiento de muchos pueblos a lo largo del Atrato fue el resultado de negociaciones por la tierra¹³⁷. El poblado de Murrí, a orillas del mismo río, es uno de ellos. Su poblamiento en 1711 se realizó juntando indios fugitivos de los pueblos de Quibdó, Beverá y Lloró.

En 1719, esa evidencia de la necesidad de los indios de Beté, de buscar tierras aptas para sus cultivos de pan coger, los hace abandonar los refugios lejanos, para establecerse de forma definitiva en un fundo conocido. “Salimos de las cimarronas debajo de la palabra real de fundarnos en dicho pueblo de Beté, y no en otro, porque en ninguno de los de esta provincia ay tierra donde haser rosas y platanares, por tenerlas ocupadas los havitadores de ella”¹³⁸.

La capa vegetal de la mayoría de afluentes del Chocó y Urabá está constituida por un limo magnésico terroso, que la hace poco provechosa para cultivos de grande escala. Además, la constante pluviosidad y el consecuente anegamiento de las planicies, dificultan cualquier actividad humana.

Algunas fundaciones de pueblos por la época muestran la movilidad de población en la búsqueda de tierras útiles para asentarse y cultivar: Negua, Lloró y Quibdó: c. 1688. Beverá: 1693. Murrí: 1711.

Beté: 1719. Cupica y Pavarandó: c. 1773. La ocupación del Alto y Medio Atrato se realizó entre 1688 y 1719.

En la región se dio un poblamiento disperso, más consecuencia de los alzamientos de indios, en busca de sus tierras para cultivar, que de la planificación estudiada. La columna vertebral del Atrato es el asiento de numerosos resguardos indígenas durante el s. XVIII, que hace pensar en un modelo hipotético de organización social entre ellos¹³⁹. Lo que sí ocurrió, sin duda, fue que los indios laboraron terrenos a lo largo de las riberas del Atrato y sus afluentes.

El poblamiento de la Provincia del Citará durante los s. XVII y XVIII fue esencialmente de “pueblos de indios” y de “reales de minas”, escaso ese poblamiento si lo comparamos con la extensión del territorio. La población indígena no era muy superior a las 3.000 personas. Igual ocurrió con los negros y los colonos: no fue una población significativamente mayor.

La población esclava en las minas del Atrato en 1759, por ejemplo, fue de 1.467, entre “útiles” y “muleques de chusma”¹⁴⁰. Desde 1694, el crecimiento de la población esclavizada del Chocó, creció desde 50 personas en ese año, hasta 2.156 en 1782¹⁴¹. La procedencia de éstos fue principalmente de la Costa de Guinea, del Congo y de Angola.

Los tratantes fueron portugueses y holandeses, entre 1662 y 1701; franceses, entre 1701 y 1713; ingleses entre 1713 y 1736; también hubo licencias otorgadas libremente por la Corona Española y los virreyes de la Nueva Granada¹⁴².

La venta de esclavos para los reales del Chocó fue permanente durante el s. XVIII. A la región, y al país, en general, entraron negros Mina, Congo, Chalá, Carabalí, Setré, Arara, Chamba, Mandinga, Guaji, Bomba, Bozal, Fandí, Lucumí, Ocara, Acha, Guambu, Nongo, Dori, Bambara, Culango, Cosai y Coto. Es decir, una ralea variada de africanos, que influyó en la falta de cohesión posterior de la región. El censo de 1759 registró 166 denominaciones distintas.

La característica predominante en el territorio del Atrato, entonces, fue la diversidad lingüística y cultural, fomentada, además, por las mismas autoridades coloniales, para evitar el sentido gregario de la población negra, y posiblemente el cimarronismo, que no se dio con gravedad en Chocó.

Esa fragmentación de los siglos anteriores es quizá el origen de la permanente segregación del s. XX. Comunidades dispersas, sin vocería para el desarrollo y la exigencia de presencia estatal, siempre han tenido que soportar la llegada de afuera de los voceros de su territorio (Farc, desde 1980, y paramilitares desde 1990; colonos agrarios, desde finales de los años 1950). “Tal fragmentación implica la ausencia de una cultura, un idioma y un sistema de creencias comunes y compartidas por todos los miembros de la cuadrilla, así como la carencia de formas de organización política y económica propias”¹⁴³.

La Gobernación del Chocó se estableció por cédula real del 28 de noviembre de 1726. La medida de la Real Audiencia buscó mejorar la administración de la región, para evitar las invasiones extranjeras, mejorar la producción del oro y prevenir el contrabando¹⁴⁴. Hasta esa fecha estuvo el Chocó bajo la jurisdicción de la Gobernación de Popayán.

La evangelización, en cambio, estuvo bajo la responsabilidad de los franciscanos, otorgada mediante cédula real del 18 de junio de 1679, expedida en Madrid. Los monjes, como los gobernantes, buscaron siempre crear una organización social para los indígenas. Según los informes, los Citaráes no tuvieron autoridad política centralizada: “no avia casique”¹⁴⁵. Fueron los blancos, a su llegada, quienes introdujeron una especie de poder centralizado, en los “indios mandones”, siendo éstos quienes intervenían ante las autoridades españolas, en los reclamos por tierras para la agricultura y el establecimiento de pueblos indios. Antes que un poder real, lo que se les otorgó a los “indios mandones” fue un prestigio de intermediación ante los suyos.

También, los españoles usaron de ellos para controlar la llegada de extranjeros –ingleses o franceses– al territorio. En el s. XVIII hubo vigías a lo largo del Atrato, desde el alto Bojayá hasta la entrada del río Sucio. Porque la presencia de los extranjeros y de los Cunas aguerridos, limitó siempre la expansión española durante estos tiempos.

En 1702 se dio el mayor enfrentamiento militar entre los españoles y los ingleses, en el medio Atrato. Los Cunas fueron aliados de los ingleses, y los Citaráes de los españoles. La presencia de ingleses y holandeses en América fue la continuación de la disputa de la Guerra

de Sucesión (1701-1713), esa lucha por la herencia del trono de Carlos III, rey de España, quien al morir había legado la corona al nieto de Luis XIV, rey de Francia.

El enfrentamiento de las casas Borbón y Austria, en Europa, se trasladó al nuevo continente, principalmente en las islas caribeñas. El intento de invasión a la Nueva Granada, por el río Atrato, fue consecuencia de esa guerra. Desde Jamaica, posesión inglesa, se dio licencia “para entrar en América y apresar navíos, hazer invasión en cualquier puerto y correr toda la costa por mar y tierra”¹⁴⁶. 105 ingleses avanzaron, entonces, por el Atrato, hasta el río Bevará, y 155 por el río Arquía, quienes buscaron llegar a la Gobernación de Antioquia. En estos intentos estuvieron “guiados y comboiados” por un indio Cuna, quien conocía la ubicación de los asentamientos principales hasta Antioquia. Las noticias de las riquezas auríferas del Chocó eran las que alentaban estas aventuras guerreristas.

El fracaso de los intentos de conquista inglesa provino, más que de la superioridad militar española en el territorio, y de la alianza con los Citaráes (quienes temieron más llegadas de invasores a sus dominios antiguos), a las enormes dificultades de movimiento y supervivencia en el Darién. No conquistaron estas tierras para su reino los ingleses, pero tampoco la dominaron totalmente los españoles, pues los Cunas siempre fueron el tronco en la rueda de la conquista de los descendientes iberos.

La resistencia Cuna mantuvo el bajo Atrato, y la entrada a la región por el golfo, alejada de la influencia y el mando de la Corona española durante todo el s. XVIII. Incluso, a pesar de la vulnerabilidad de la región, según el testimonio del corregidor de Quibdó, Francisco Martínez, en 1759: “Como lo tengo reconocido, subiendo por este río desde el norte puede sin estorbo alguno internarse qualquiera, enseñorearse de estas probincias que no fuera dificultoso, y adelantar su conquista a las ciudades de afuera”¹⁴⁷.

En esta lucha de Sucesión, los ingleses, para mantener el favor de los Cuna, les prometieron una asignación bastante peculiar: los títulos de reyes de Francia e Inglaterra para indios Cuna. Desde entonces, todo indica que la desmesura se instaló en el Caribe.

En 1752 había en territorio Cuna, según testimonios españoles, 600 indios y 70 extranjeros asentados en el golfo de Urabá, y 50 indios e igual número de extranjeros en Panamá¹⁴⁸. Este contacto de los Cuna con las legiones inglesas, favoreció enormemente a los británicos en el terreno de la lucha. Los extranjeros (ingleses y franceses) retribuían a los indígenas con armas.

Este período de 115 años de amenazas continuas, no dejó adelantar ningún tipo de poblamiento seguro en el Darién.

En 1758, otro intento de poblamiento, destinado especialmente para los Cuna, y promovido por el gobernador del Chocó, don Francisco Martínez, sobre el río Murindó, sólo duró hasta 1770, cuando este grupo dio muerte al capitán y al fiscal indígena, mientras el cura doctrinero se escondía en el monte. Al dejar el pueblo abandonado, los indígenas se retiraron nuevamente a sus tierras¹⁴⁹.

La reacción de violencia frente a los intentos de los españoles para reducirlos a colonias, en donde pudieran controlarlos, fue continua entre los Cunas. En 1766, el sitio de vigía de los colonos, ubicado sobre las bocas del río Sucio, a dos jornadas del territorio Cuna, lo incendiaron, dando muerte “al capitán Antonio Rico y a nueve personas más, y capturaron a doña Antonia de Borja y a sus tres hijos, quienes fueron ‘reducidos a servidumbre entre aquellos bárbaros’, como los llamaban los blancos”¹⁵⁰.

En 1806, un asalto Cuna provocó el abandono del pueblo de Pavarandó, matando allí varios vecinos y llevándose otros prisioneros. También asesinaron al capitán de la vigía del río Atrato. Los ataques sucesivos durante la época fueron la manera de defender su territorio.

Los Cunas tenían en sus poblaciones, una economía basada en la agricultura y formas de autoridad propias. Noticias de mediados de s. XVIII hablan de “onze ríos y quebradas para su habitación y estancia”, con sus pueblos Tarena, Arquía, Caimán y Carepa¹⁵¹. [...] “stos indios son de lo más perversos. De noche se congregan todos [...] y el lele separado de los demás y a oscuras, comienza a cantar como pájaro, que haze otros ruidos y extremos espantosos, y lo que ellos hazen y les sugiere, lo hazen por oráculo y obedecen con prontitud”¹⁵². El lele era una autoridad, con funciones de adivino y orientación sobre la comunidad.

La economía Cuna estaba basada en el cultivo de algodón, tabaco y cacao, y en las relaciones comerciales sostenidas con ingleses, holandeses y franceses de las colonias de Jamaica y Curazao, con quienes intercambiaban “ropas, escopetas, pólvora, balas, armas blancas y licor”¹⁵³.

La navegación por el río Atrato se cerró sucesivamente, mediante cédulas reales el 20 de octubre de 1698, el 26 de octubre de 1705, el 9 de julio de 1717 y el 14 de noviembre de 1717, para evitar la presencia de los indios Cunas en las bocas del golfo del Darién y su comunicación con “los piratas y naciones extranjeras”, y para cortar el contrabando¹⁵⁴.

Sin embargo, la medida fue inútil. Por el contrario, fomentó más la presencia irregular de ingleses, ya que no había controles de vigías en el río, y los ataques Cunas sobre la provincia. En 1770, los españoles diseñaron planes para conquistar a los Cuna, a la fuerza. “El capitán de ingenieros Jiménez Donoso propuso la fundación de pueblos en las lomas de Cacarica, Ipurrú y Pacurucundó”¹⁵⁵. Los propósitos eran desterrar la piratería inglesa y Cuna sobre el golfo, y atraer, con el poblamiento sugerido, la llegada de gentes que fomentaran la agricultura, la explotación aurífera, y alejaran de los escondites a los indios bravos de los Cuna.

En 1784, el Consejo de la Real Audiencia apoyó este proyecto y sugirió, además, fortificar la costa del Darién, con la construcción de dos fuertes en Caledonia y el río Caimán. Entre las medidas tomadas recomendaron la reducción y el exterminio de la población indígena, quienes debían sufrir “el castigo de las armas del Rey”. Pensaron en utilizar para este propósito, a los indios Citaráes, enemigos mortales de los Cuna. El objetivo nunca se cumplió por dificultades económicas, y los Cuna impusieron finalmente el límite a la expansión española sobre el territorio.

La enemistad constante de los Cuna contra los españoles orientó la comunicación hacia el sur, con Perú y Guayaquil, vía río Calima-San Juan (Cali-Chocó).

El s. XVII presentó permanentes fugas de indios Citaráes a las cimas de los montes, originando un cimarronismo indio, disperso, en medio de la espina dorsal de ríos, como forma de resistencia¹⁵⁶. El

valle del Murri (1710), el río León (1718), el río Jiguamiandó (1740), río Baudó (1740), las tierras de los Cuna, a orillas del golfo (1752), y las inmediaciones de bahía Cupica (1770 y sucesivos años), son algunas de las zonas que ocuparon los Citaráes, al huir de la presión española en las minas.

Hubo fugas de indios igualmente en 1688, 1693, 1710 y 1719, en busca de tierras fértiles y de resguardos que los protegieran. Aprovechando el descontento indio con los españoles de la provincia del Citará, en 1710 el gobernador de Antioquia azuzó el poblamiento del río Murri. Fue parte de la primera estrategia de Antioquia para promover la colonización del Atrato. Así vivieron los Citaráes bajo la jurisdicción de Antioquia, con cura doctrinero, incluso¹⁵⁷. La opresión de los corregidores del Chocó motivó tal deserción a favor de Antioquia.

En este propósito, los Citaráes llegaron a establecer alianzas con sus enemigos los Cuna, para huir hacia su territorio. Los de Murri huyeron hacia el río Caimán, y se ubicaron en pueblos cercanos a Panamá y Cartagena (año 1752). Al río León llegaron Citaráes de Quibdó y Lloró, y establecieron cultivos y viviendas.

Los combates entre Cunas y Citaráes, antes de las alianzas, estuvieron motivados por las disputas territoriales¹⁵⁸. En el s. XVI, a la llegada de los españoles, los Emberas (Citaráes) ocupaban los sectores altos del Atrato, San Juan y afluentes orientales del Bajo Baudó. Con la llegada de los españoles migraron hacia territorios de los Burumia, Carauta, Monguina y Suruco, pertenecientes en su mayoría a la tradición cultural Cuna. Esto originó confrontaciones indígenas permanentes. Las relaciones de capitanes y frailes informan de los continuos enfrentamientos entre ambos grupos, a lo largo de los s. XVII y XVIII¹⁵⁹. De este modo, se convirtió la guerra en un factor importante para el despoblamiento del Atrato. El mismo factor actuante del s. XX, con el desplazamiento de los prosélitos del Partido Liberal, durante los años 1940 y 1950, y más tarde con la presencia de los grupos irregulares de la extrema izquierda y derecha (Farc, Epl, Eln y las autodefensas). Siempre la guerra ha ocupado el mayor tiempo y los mayores recursos de quienes han llegado a Urabá.

El testimonio del corregidor de Quibdó en 1754, da cuenta de las dificultades geográficas para continuar las guerras y perpetuar asentamientos: “(...) que dichos indios no hacen la correría a la parte del Darién a causa de la mui dilatada montaña que media entre una y otra provincia, cuya dificultad casi inbencible, es estorbo para que dichos yndios no se puedan ofender unos a otros, y los de esta provincia es constante que aquellas correrías que solían hazer a los cunacuna, hace algunos años, que las han dejado de hazer para tenerseles sujetos en sus pueblos”¹⁶⁰.

La codicia de quienes vinieron por aquí (incluyendo misioneros y funcionarios) propició el contrabando. Terreno propicio como ninguno para las actividades irregulares, región selvática, aislada desde el comienzo del reino de la Nueva Granada, rica en oro, y necesitada de alimentos y mercancías, fue apenas natural el intercambio con cualquiera que se acercara a llevar los bastimentos urgidos, pese a las prohibiciones de la Real Audiencia, que se dieron con harta frecuencia, desconociendo esta realidad.

Hasta los curas contrabandearon: “En la segunda década del siglo (XVIII), fray Joseph de Córdoba fue denunciado como jefe de una red de contrabandistas, que estaba conformada por vecinos de Cartagena, entre ellos, Francisco Molina, Juan Verna ‘metedor conocido’, Lorenzo de Salazar, ‘criollo de color pardo’ procedente de Antioquia, y dos sujetos más”¹⁶¹. Importaban mercancías de Curazao con la ayuda del enemigo inglés y holandés para que “los comboie y ponga la hazienda en la boca del Atrato”¹⁶². En 1715, el cura franciscano partió de Cartagena en tres piraguas ‘con su cajero y gente de mar’ para introducir mercancías al Citará. Cierta vez que quisieron atajarle sus excesos, compró al capitán que le enviaron para ello, con “una negra, un sobretodo de carro de oro, un sombrero fino de castor y loza de la China”¹⁶³. Con este origen del contrabando constante en la región, algunos aseguran que tienen porqué ser contrabandistas los antioqueños.

Los mineros y colonos también se vieron, con frecuencia, involucrados en actividades ilegales. En 1789, el gobernador de Antioquia Francisco Silvestre calculó que más de la mitad del oro producido en el Chocó salió de contrabando.

OTROS FACTORES DE ERRANCIA

El carácter itinerante de los pueblos lo introyecta también su horticultura, igualmente móvil, por el método empleado en las siembras de “tumba y pudre”, que consiste en el rozamiento de áreas dentro de la selva, para volcar el maíz. “El maíz no se siembra sino que se riega; no se hiere a la tierra obligándola a recibir el grano: ello lo acepta si lo desea una vez caído sobre la superficie. [...] Regar los granos en vez de sembrarlos evita que se afloje el suelo, cosa que facilitaría la erosión con las violentas y prolongadas lluvias”¹⁶⁴.

Antes de la siembra, los indígenas mayores visitan el terreno. Cuando se acerca la temporada de lluvia, realizan las faenas de rocería, voleo de semillas y corte de árboles, para protección de semillas y de la tierra: los troncos y ramas protegen al suelo de la lluvia constante y directa. Después de la cosecha, pasan a otro terreno, y dejan reposar el área rozada. Su método es circular. Sólo vuelven al terreno inicial después de sembrar en tres o cuatro áreas más. El primero se regenera por abandono.

El idioma, las formas de vestir, la alimentación, son elementos de resistencia cultural entre los indígenas. La manera de pintarse los cuerpos fue otra costumbre que resistió el cambio impuesto por el colono español. Esa resistencia se tradujo, a lo largo de los años, en aislamiento voluntario, en una especie de cimarronismo indio, pues siempre el indio ha despreciado al ladino, el aculturizado.

El cimarronismo no tuvo expresiones políticas, en los casos que se dieron en el Chocó y la región del Darién. Fueron tan sólo fugas individuales de reacción al mal trato de los colonos mineros. No fueron reacciones masivas a la explotación colonial.

Werner Cantor aventura algunas hipótesis de por qué no se dio el cimarronismo negro en Chocó y Urabá como una expresión política organizada: (1) el aislamiento geográfico entre las cuadrillas, que impidió la comunicación de grupos indígenas, para organizar fugas masivas; (2) el desconocimiento de la región, ya que muchos negros eran “bozales”, o vivían del todo en la mina, lo que impidió un manejo amplio del Chocó y el Darién; (3) la inexistencia de un idioma común

entre los esclavizados –negros e indígenas–, y (4) las disputas entre grupos de negros, originadas desde los territorios de origen.

Tampoco existen evidencias de que hubo expresiones de resistencia negra en el Atrato. Lo que no excluye la existencia de oposición individual, fugas, fingimiento de enfermedades, sabotajes y asesinatos contra propietarios españoles. El asentamiento negro en el territorio urabaense estuvo asociado a la extracción del oro y al aprendizaje de una cultura de autoabastecimiento agrícola.

Los negros esclavizados que llegaron al Chocó no eran prácticos para movilizarse por los ríos, muchos ni siquiera sabían nadar. Esto fue un obstáculo, en una región llena de afluentes. Al parecer, los negros desconocían el oficio de cargueros y bogas, a excepción de algunos canoeros a fines del s. XVIII. Los “bozales” ignoraban la manera de cultivar en tierras selváticas, lo que los inhabilitaba para cualquier fuga¹⁶⁵. Además, las pocas tierras cultivables estaban en poder de indígenas o colonias de españoles.

La información del Archivo General de la Nación (Colombia) no es clara al respecto, lo que imposibilita saber a ciencia cierta las razones por las cuales no se dio el fenómeno del cimarronismo en el Darién, como sí se dio en otras regiones de la Costa Atlántica (Cartagena). Las huidas allí fueron respuestas individuales al mal trato de los españoles. Un caso especial, por ejemplo: En 1788, tres negros huyeron hacia el río Caimán, junto con cincuenta Citaráes, en busca de refugio entre los Cuna¹⁶⁶.

Algunas dificultades adicionales para el poblamiento inicial seguro y constante de la región fueron la presencia reducida de misioneros, las disputas entre ellos mismos, y entre los colonos españoles, por la codicia y el afán de lucro, un medio ambiente inhóspito, el carácter guerrerista de los indígenas. Estas razones son también las del despoblamiento del Darién a lo largo de los siglos siguientes.

La población indígena entre 1778 y 1782, en los pueblos de Quibdó (1.533), Lloró (1.191), Chamí (1.062), Beté, Beberá, Murri (279), Pavarandó (106) y Cupica (4.545), no permite suponer un poblamiento grande en la región. Extraña, incluso, que Cupica, aldea recostada sobre el Pacífico, tuviera más pobladores que Quibdó.

“La colonización de las selvas del alto y medio Atrato durante el siglo XVIII tuvo dos características importantes. En primer lugar, no se basó en la ocupación masiva de los españoles, más bien se desarrolló a partir de la reorganización territorial de la región selvática, la implantación de unas cuantas instituciones, la instauración de los poderes locales y el establecimiento de mecanismos de control represivos y violentos”¹⁶⁷. La resistencia de los indígenas hizo que el dominio español en la región fuera un proceso lento, difícil e inacabado¹⁶⁸.

El Estado colonial delegó la administración de la zona de frontera en funcionarios alejados del control de los superiores, lo que originó que se perpetuaron durante décadas, haciendo del poder civil y del eclesiástico fuentes de enriquecimiento personal. El oro creó poderes locales, sin control del Estado. Esta característica prima sobre casi toda la historia de Urabá, hasta la época moderna, cuando el oro es reemplazado por otros elementos: banano, extorsión y coca (empresarios agrícolas, guerrilleros y paramilitares, a finales del s. XX).

La población indígena Citará devino en varios grupos. “En la actualidad, los Emberas se distinguen entre sí como la gente de río –dobidá en lengua Chocó–, y la gente de selva o los oibidá. Los dobidá, que corresponderían a los indios reducidos de la época colonial, habitan terrazas fértiles de los ríos Atrato, San Juan, Bojayá y Baudó. Los oibidá ocupan las zonas inaccesibles, están asentados a lo largo de quebradas alejadas de los cursos mayores y se encuentran en aislamiento relativo, incluso de otras gentes de la misma etnia. Sus comunidades son consideradas por sus similares como las ‘más tradicionales’. Las gentes de montaña, los eyabidá, tienen asentamientos en la cordillera occidental. Sus núcleos principales son los Chamí, y parecen corresponderse a los Embera-Chamí –que en la Colonia realizaban el trabajo de cargueros y habitaban en el alto San Juan”¹⁶⁹.

Para bien o para mal, los Embera y los Cuna caminan juntos en la historia de la región. Estos saben su historia por medio de la tradición oral de sus pueblos. Muchos de los conocimientos los adquieren los Embera y los Cuna a partir de los sueños y su interpretación. La historia de la cuenca del Atrato va unida a la historia de las regiones del río San Juan, la costa Pacífica, el Valle del Cauca y el río Sinú.

En los orígenes de la conquista, cuando los españoles los debilitaron como grupos, los Emberas migraron al norte, y los Catíos hacia el Istmo. Así, el proceso de poblamiento de la región quedó inconcluso desde entonces. “En la dinámica de la ocupación española (1510-1540), se da el establecimiento de una frontera móvil en la zona del golfo del Darién y de Urabá, a partir de la implantación, estabilización, auge y decadencia de los poblados de San Sebastián de Urabá, Santa María la Antigua del Darién, Acla, Panamá y San Sebastián de Buenavista”¹⁷⁰. La única ciudad que perdura en esta solícita epopeya es la actual Panamá.

El Darién, en estos inicios colonizadores, no tuvo una ciudad perdurable, porque fue sólo un puente para el comercio con las Antillas, con el interior del continente y Centro América. Santa María fue, esencialmente, un centro de operaciones para asaltar otras zonas. Así, el Caribe colombiano estuvo articulado a la vida y el comercio de las Antillas, por la vía del intercambio, no siempre legal. Los intereses de ambas regiones configuraron un polo de colonización que giró en torno a Urabá durante los primeros veinte años del s. XVI, convirtiéndose en el laboratorio de colonización para los españoles que llegaron luego a Centro América, el Perú, México y el interior de Colombia. Sólo con la fundación de Panamá (1519), Santa Marta (1526) y Cartagena (1533), las ciudades se estabilizaron y los españoles comenzaron a establecerse definitivamente, como bastiones de avanzada de las compañías financistas sevillanas. Estos centros poblacionales dejaron de ser los centros de rescate (la antesala del secuestro moderno) y comenzaron a crecer como verdaderas ciudades, con una dinámica propia de desarrollo.

En Urabá no se construyeron ciudades con núcleos o poblamientos indios y mestizos en las afueras, con tierras cultivadas, para asegurar la comida de los recién llegados, como en otras regiones del continente. Los indios de Urabá no se dejaron dominar, domesticar. Allí la encomienda no fue posible, aunque fue en Santa María, con Pedrarias Dávila, donde surgió la figura del repartimiento de indios. De ahí, también, que la región quedara abandonada por tres o cuatro siglos continuos. No hubo bases fundacionales para promover desarrollos a

sus alrededores. La encomienda suponía poblamiento, pues garantizaba el funcionamiento de minas, estancias, comercios, poblados. Ésta fue una institución que reguló la vida económica, entrelazó los sectores productivos en la sociedad colonial, y aportó exitosamente recursos a las cajas reales.

Al mirar los cuadros de envíos de oro a las cajas reales en la Nueva Granada, durante el s. XVI¹⁷¹, se aprecia cómo la provincia de Antioquia sólo envió oro de Remedios, Zaragoza, Cáceres y Santafé de Antioquia. El oro de Urabá no aparece en ningún cuadro estadístico, lo que explica, también, por qué no se establecieron poblados perennes en la región. Las estrategias de poblamiento de los europeos se fundamentaron en los patrones oro-alimentos-vestuario-esclavos¹⁷². Urabá actuó esquiva a este comportamiento de población. El carácter de los naturales, el clima malsano, la geografía llena de dificultades, las mismas disputas internas de los españoles, fueron razones básicas para no establecer asentamientos seguros en la zona. La colonización española de finales del s. XVII en adelante, no tuvo entonces una influencia generalizada, debido a muchos o todos estos factores¹⁷³.

Los indios Chocó que llegaron a la costa Pacífica, se estabilizaron en la cuenca del río San Juan. Los Emberas se diferencian de los Waunana, que son los mismos Noanamá de otros estudios. La tradición oral habla de los Cuna como primeros pobladores de la región. La creación común de Caragabí (un héroe local), recuerda que Emberas y Cunas tuvieron alianzas amigables al principio de la historia. La llegada de colonos españoles y la presión por la tierra fue lo que dividió estos grupos, convirtiendo el Darién en un escenario de guerra fratricida¹⁷⁴.

A los Cuna se les conoce también como Tules, voz que recuerda la fonación maya pasada y presente¹⁷⁵. Los estudios lingüísticos tendrían que profundizar más para entender la variada nominación con la que los nativos mismos se autodenominan. Fray Severino de Santa Teresa¹⁷⁶ recoge de los Tule las versiones orales sobre el mestizaje de la región. Lo extraño es que ningún investigador relaciona a los Tule de Urabá con los mayas del norte de Centro América, cuyas voces son idénticas. Sus leyendas tienen la misma formación idiomática. “Estaban en la tierra los Kiltumma-Kan. Los Tule no existían aún [...] Los de antes

de Olo-tule eran animales-hombres; eran kantule, Mulat-Pakuat, Nia-Kantule, Sul-Kantule, Ipe-Kantule. Todos sabían instrumentos musicales distintos para cada uno, pero eran los de antes, no los de Olo-tule[...]¹⁷⁷. La mezcla de blancos, morenos e indios, según la explicación Tule del mestizaje, se dio a partir de la fundación de Santa María la Antigua.

Algunos historiadores de la región: Manuel Uribe Ángel (1885), Hermann Trimborn (1949), Fray Severino de Santa Teresa (1956), Kathleen Romoli (desde 1955), Henry Wassen (1963), Sven Erik Isacson (1973), Luis Fernando Vélez Vélez (1982), etnógrafos y antropólogos, muestran de alguna manera una relación cercana de las gentes del Pacífico, desde la costa del Valle del Cauca, con los nativos del Chocó y el Darién. Parece que éste ha sido su hábitat natural, desde los orígenes más remotos. Las tierras de Centro América no se excluyen de su presencia. El reino del Perú llegaba en 1540 hasta la actual Antioquia. La gobernación de Popayán se escindió del Perú en este año.

Según la gran documentación existente del período, durante la época 1740-1800 se dio una intensa colonización de la zona pacífica¹⁷⁸. Pero desde finales del s. XIX, los Cuna comenzaron de nuevo a perder sus territorios en el Darién, cuando los inmigrantes del departamento de Bolívar llegaron para realizar la otra colonización de Urabá, que se prolongó hasta principios del s. XX.

También a mediados de s. XX, se dio un poblamiento Embera del río Bojayá. Desde 1970, los nuevos colonos y finqueros de Urabá fundaron sobre la zona de Santa María de la Antigua los pueblos de Gilgal, Balboa, Santa María la Nueva. Incluso, para 1990 Fidel Castaño realizó en ese territorio “una reforma agraria”, al entregar a los campesinos y a la iglesia, en cabeza de monseñor Isaías Duarte Cancino, un número grande de hectáreas, maquinaria y dinero para el asentamiento de colonias agrícolas, como una estrategia pobladora de paz.

En las postrimerías del s. XX tienen asiento en la región del Darién los Cuna de Arquía, y sobre el río Tuira¹⁷⁹, en la frontera con Panamá, las comunidades Paya y Pucro. En el territorio Tule actual, se diferencian cinco regiones: (1) la comarca de San Blas (Panamá), (2) la reserva del alto Bayano, (3) el río Chucunaque, (4) la provincia del

Darién panameño y (5) Caimán Nuevo, sobre la carretera Turbo-Necoclí. Estas comunidades indígenas¹⁸⁰ sobreviven en medio del conflicto entre los grupos de autodefensa y la guerrilla, y la expansión de la industria bananera y las extensas haciendas ganaderas, muchas de ellas propiedad de los nuevos señores del narcotráfico.

El s. XXI posiblemente será testigo de un poblamiento todavía más violento que el realizado por los españoles durante los s. XVI y XVII, y los colonos paisas en el s. XX: será el poblamiento inducido por las naciones industrializadas, que siempre han anunciado la importancia del corredor Pacífico como zona estratégica para el desarrollo del mundo. ¿Es la guerra entre los grupos ilegales de guerrilla y autodefensas, durante 2000-2002, el preambulo de esa nueva conquista sangrienta?

El proyecto siempre latente del canal interoceánico (en cualquiera de sus modalidades) desde bahía Candelaria, en Urabá, hasta bahía Cupica, en el Pacífico, originará otro poblamiento importante hacia el futuro. Este enorme potencial de la región es lo que la convierte permanentemente en un territorio lleno de fronteras fluidas y pueblos itinerantes.

Sobre la cordillera occidental, el municipio antioqueño de Dabeiba ha sido un buen ejemplo de frontera fluida¹⁸¹, como punta de lanza de otras tareas de colonización de Urabá. Blancos y colonos del interior, y comunidades indígenas de la región han convivido durante años en esta localidad. Aquí mismo, la madre Laura en pleno s. XX asentó sus reales, para cristianizar los indios de los territorios cercanos, hacia Frontino y Mutatá. (En la tradición indígena, la diosa Dabeiba enseña la agricultura, la cestería, la alfarería, y la utilización de la jagua y el kidadé. En todos los documentos de los españoles, Dabeiba está inscrito como un centro religioso y comercial. Los conquistadores siempre buscaron el tesoro de Dabeiba¹⁸²). ¿Será el s. XXI testigo del hallazgo mítico?

LOS NEGROS EN EL POBLAMIENTO DE LA REGIÓN

La población libre del Chocó en 1778, equivalía al 35%: negros que habían comprado la libertad, mulatos liberados por sus amos (crisis de fines de siglo), y fugitivos¹⁸³.

¿A la Nueva Granada llegaron grupos de negros no calificados? Parece que entre la población negra que llegó para el trabajo forzado de las minas en la provincia del Chocó hubo escalas de civilización. “Los pueblos de Guinea, de la cuenca de Senegal, del Níger y del Sudán, dieron nacimiento a culturas de muy alto grado de desarrollo. Conocieron la ganadería vacuna, el uso del camello, el trabajo del hierro y el bronce, la manufactura de tejidos [...] Otras culturas como los Congo [...] practicaron la agricultura de azada y la ganadería vacuna y conocieron la técnica del hierro”¹⁸⁴. No obstante, en el Chocó esa aparente especialización de tareas no produjo resultados sorprendentes. Las indagaciones de Jaramillo Uribe y Werner Cantor parecen contradecirse.

Entre 1759 y 1782 se presentó un aumento demográfico de la población negra. Ese aumento de 2.800 esclavos se atribuye al crecimiento vegetativo de la población, ya que la entrada de negros disminuyó desde mediados del s. XVIII¹⁸⁵.

Por aquellos años, muchos se preguntaron por qué la región, con dos ríos fundamentales, el Atrato y el San Juan, y pródiga en muchos recursos, vivía tan aislada y en tanta miseria del resto del Virreinato. La pregunta cabe, igualmente, en el s. XXI. ¿Por qué siguen tan aislados Quibdó, Pavarandó, Urabá, en general, del resto de Colombia? ¿Qué razones políticas y culturales influyen para ello? Los negros de Pavarandocito, ¿son parte de las colonias mineras abandonadas, suma de fugitivos? Cuando las minas se hicieron insostenibles, los dueños liberaron a los negros para que se rebuscaran. ¿Son ellos, en Pavarandocito, resultado de ese fenómeno? Al abandonar los amos las minas, los negros se ubicaron alrededor de ellas, por familiaridad, identificación con el espacio. Se formaron “casas de gente libre”, que sumadas a lo largo de los años, formaron los poblados futuros de negros. En distintos sitios de la provincia se asentaron hombres y familias que

recuperaron su libertad. Un anónimo en “Descripción de la provincia del Zitará” habla de “un negro libre” que trabajaba en la quebrada Chagaratadá, y de “una casa de mulato libre” fundada sobre el río Tanandó. Cerca del río Ichó, “hay una casa de un negro libre; tiene platanar y cañaduzal; trabaja en mina”. Menciona otros casos de hombres solteros que vivían y trabajaban juntos en el río Negua. La abundancia de oro en los ríos convirtió a los nuevos hombres libres de la región en mazamorreros, en rebuscadores individuales. Su antiguo oficio sirvió para extraer ellos el codiciado metal. A finales del s. XX, los negros de Pavarandocito continúan anclados en ese pasado de esclavitud y dolores, conservando en lo físico los rasgos más auténticos de sus ancestros africanos¹⁸⁶.

Los productos que sirvieron de sustento a estos nuevos pobladores fueron el plátano, tan denostado por Mollien y Humboldt, y la caña de azúcar. El oro que extraían les servía para adquirir bastimentos en los poblados de los colonos blancos.

La pauta de poblamiento de los negros se realizó siguiendo la línea de los ríos. El Atrato fue la columna vertebral de la instauración de su nuevo hábitat. A través del río madre los fugitivos se alejaron cada vez más de las autoridades coloniales, a las que evitaron siempre, resentidos como quedaron del trato inicial que sufrieron, cuando se les compró en las islas del Caribe, o en el propio continente africano, para la explotación de las minas. Este fue un poblamiento disperso, como corresponde a la estructura de espina dorsal de ríos chocoanos y urabaenses.

En 1777, en la Provincia de Citará, Pavarandó arriba, hubo poblamiento de negros libres sobre los ríos Murindó, Murri, Nematá, Neguá, Ichó, Cavi, Tutunendo, Lloró y Andágueda. Curiosamente, todos los asentamientos se dieron sobre la espina oriental del río Atrato, los ríos y valles que empatan con las montañas de Antioquia. Estos fueron asentamientos de pocas familias (nueve personas a lo sumo, como en las bocas de Nematá y Baveramá)¹⁸⁷.

El distanciamiento entre negros e indios, desde aquellos tiempos, es evidente aún en el s. XX en la región de Urabá. No hay un trato cordial entre los dos grupos, o por menos, un acercamiento que pueda

llamarse de intimidad, de confianza. Entre las razones está la separación que los mismos blancos promovieron en ellos, para provecho de clase. Desde la segunda mitad del s. XVII, la Corona prohibió a negros y mulatos vivir entre indios. El origen de esta prohibición, según Morner, fue el concepto de las dos repúblicas: la república de españoles y la república de indios. Con una motivación cristiana: proteger a los indios de las influencias dañinas de la vida disoluta de los negros (desde entonces así se piensa de ellos). Los mismos indios pidieron que gentes de otros grupos no vivieran cerca de sus casas. En 1691, los indígenas solicitaron a las autoridades del reino que fueran “lanzados y desterrados de dichos pueblos y sus contornos, en conformidad con lo dispuesto por ordenanzas, todos los españoles, mestizos, zambos, mulatos, negros y sambohigos que en ellos asisten, para que no experimenten tan repetidos daños”¹⁸⁸. El abuso de los mineros los obligó a pedir tal medida.

Durante el s. XVIII, los esclavos vivieron aislados en las minas; sólo a finales de la centuria algunos libres pudieron hacerlo junto a los pueblos de indios¹⁸⁹. El trabajo agrícola que tenían que realizar los indígenas para sostener las colonias de negros en las minas, fue la razón por la cual éstos siempre percibieron a los negros culpables, de sus excesivas tareas. Los indios se sintieron “esclavos de los esclavos”. Todas sus labores tenían un objetivo: la alimentación de los negros, para que rindieran al máximo en las minas.

El asunto llegó incluso a que indígenas cimarrones dieran muerte a muchos esclavos negros, como rechazo radical a su presencia¹⁹⁰. La violencia ejercida sobre los naturales del Darién es la raíz de la negación india a todo lo que no fuera de su grupo social. Los informes sobre el mal trato al indio son abundantes en la papelería oficial de la época¹⁹¹.

La abolición de la esclavitud de negros en Colombia (en 1851) alentó algunas migraciones de libertos a Urabá. Los esclavos negros del Estado del Cauca (trabajadores de las minas del Chocó), por ejemplo, se ubicaron desde 1880, sobre los afluentes del río Sucio y el Atrato (Napipí, Opagadó, Bojayá), desplazando a algunas comunidades indígenas, oriundas de estas tierras. Pavarandocito es, sin duda, el poblamiento más importante de ese proceso.

A finales del s. XIX grupos de morenos de la sabana bolivarenses son atraídos por las posibilidades de colonización en el golfo. Entre 1900 y 1930, parece que otra oleada numerosa provino de las costas del Caribe colombiano y panameño, sustentada en el comercio ilegal con los nuevos puertos del Canal. En la década 1940/1950, campesinos afrochocoanos empezaron a ocupar la zona de Pueblo Viejo, en la costa Pacífica, sobre la ensenada de Utría.

Algunos focos de resistencia negra en la región, que perduran en el s. XXI como poblamientos importantes producto de esa itineración, son Pavarandocito, Pavarandó y Barranquillita (aunque esta última localidad es más producto de la construcción de la carretera panamericana, y no tanto de la rebelión, en donde el autor cree que se equivocan algunos investigadores). El barrio Chucunate, en Turbo, es el paradigma de la resistencia negra en Urabá.

Esta presencia negra en Urabá tampoco es posible definirla de manera simple. El negro que llegó a la región tiene distintas procedencias: cimarrones de las minas del Cauca y Chocó (incluso entre ellos, con las diferencias de los clanes africanos); los procedentes de Cartagena, que devinieron en turbeños –la élite de la negritud–; costeños llegados de Panamá y el Caribe. La relación de cada uno de los grupos que arribaron tuvo que ser distinta con el medio, así su llegada al territorio la halla signado el sentido de exclusión en otras sociedades.

Turbo ha sido tradicionalmente un punto de reparto de los negros procedentes de Quibdó, las riberas del Atrato, y aquellos que vinieron de Panamá y de otras regiones del país (el Magdalena y los asentos de negros de Cáceres y Zaragoza, antiguos lugares de minería). La relación porcentual del lugar de origen de los negros ha variado desde que Parsons (en 1964) dio las primeras cifras, hasta los muestreos realizados por Corpourabá (en los años 1990). De cualquier forma, el origen inicial del poblamiento negro mayoritario en la región es el mismo: la desbandada de las compañías mineras del Chocó en los siglos pasados.

MOVILIDAD CONSTANTE EN TIERRAS DE FRONTERA

En otra forma del desarraigo del paisa¹⁹², los antioqueños han exaltado siempre sus ancestros europeos, ya sea por el lado español, o por la vía supuesta de la sangre judía; “pero nunca han dado cabida en sus representaciones históricas a las sociedades nativas y a los mestizos, a pesar de ser parte fundamental de su tradición cultural”¹⁹³. No reconocen los antioqueños que su sangre ha sido salpicada con gotas del humor de abuelas indias o negras, muchas alebrestadas y putas¹⁹⁴. Siempre los naturales de Antioquia han minimizado la participación de los grupos nativos en la conformación de su sociedad. “Generalmente se ha hecho caso omiso del sistema de redes sociales que imperaba al occidente del río Cauca al momento de la invasión española”¹⁹⁵. En su epopeya de la colonización y conquista del territorio antioqueño hay una leyenda acrecentada por los hispanistas paisas, a partir de las exageraciones en las crónicas y estudios de todas las épocas.

“Cuando se habla de colonización, a veces se suele minimizar el hecho de que la ocupación sólo fue posible en aquellas regiones donde existían asentamientos de altas culturas americanas [...] Creo, sin temor a equivocarme demasiado, que las dos primeras generaciones de españoles, vivieron íntegramente del armazón económico de las sociedades indígenas”¹⁹⁶. Con las consecuencias intrafamiliares

conocidas, que incluyó en muchos casos las relaciones ilegales con mujeres y hombres de esos grupos, dejando, por lo tanto, una estela hereditaria de sangre que desdice de los colores azules y míticos de sus descendientes.

El proceso de colonización ha sido similar en todas las épocas: siempre ha ocurrido el desplazamiento de los indios (campesinos) y de los colonos pobres sobre las vertientes de las cordilleras, para que el hacendado se quede con lo mejor del valle, ya cultivado por los primeros habitantes.

Un sobrevuelo sobre las montañas del occidente antioqueño hacia Urabá, muestra la fuerte presión social que se ejerció sobre ese territorio. Totalmente erosionados a finales del s. XX, los arenales inmensos observados desde el avión dan una visión apocalíptica del proceso: No hay bosques grandes, el agua escasea, la fauna está casi extinguida. En el Urabá chocoano, sobre la margen izquierda del Atrato, existe en 2002 un proceso similar al de los siglos pasados, y que es el que viene originado los desplazamientos masivos de negros e indios, para huirle a las matanzas selectivas de los grupos ilegales de guerrillas y paramilitares.

El proceso de desintegración indígena también ha sido similar. En el pasado, se ordenó el asesinato de los caciques, para ser remplazados por segundones a órdenes de los españoles; se usaron los traslados territoriales y la división de las comunidades, entre varios encomenderos; se inculcó la educación cristiana (para ayudar al olvido de su tradición), y la prohibición de los ritos y fiestas propios. Se propició el matrimonio entre distintos grupos, y la huida de algunos habitantes a territorios remontados. La autonomía indígena fue absorbida así por los centros poblacionales más cercanas (Es el caso de Santa Fe de Antioquia con Urabá).

Cada matanza ha llevado siempre a un poblamiento nuevo. Se puede decir que los asentamientos de Urabá, y en general, el Darién, son el resultado de la muerte: la provocada por el español conquistador, por un colono celoso o enamorado que cobró en el otro su dolor, por una borrachera de indio, por la posesión de territorios para la explotación de maderas y la siembra de cultivos nuevos en la zona (s. XIX y XX),

por la expansión de tierras para la producción bananera (s. XX), o finalmente, por el asiento de grupos ilegales que desean hacer de Urabá su república independiente para el comercio de drogas y armas (final del s. XX y principios del XXI).

El cimarronismo indígena, también fue producto de las matanzas. El poblamiento del río Bojayá está relacionado con la degollina de Emberas en la provincia del Citará (en las últimas décadas del s. XVII y principios del XVIII), cuando los cristianos de esa provincia se asentaron en Vigía del Fuerte, frente a la boca del río Bojayá. “Gran parte de las historias Embera explican el conocimiento de nuevos territorios a partir de expediciones de cacería. Se entiende que para ir más allá de los territorios constituidos, debe haber presión por los recursos”¹⁹⁷.

El proceso de extinción, mestizaje y transformación de las sociedades indias (y naturales de otros grupos), ha sido una tarea múltiple y compleja en el Darién y Urabá. La superposición de territorialidades, también ha jugado un papel fundamental en el avance de la ocupación y la colonización. “Todavía hoy se dan conflictos entre las regiones conformadas histórica y culturalmente con las jurisdicciones nacionales, departamentales y municipales, que en muchos casos no corresponden a las realidades vividas, sino a proyectos futuros del Estado central”¹⁹⁸. En otros casos, los conflictos superan esos niveles, extrapoliándose a naciones vecinas. El caso de Juradó, el poblado chocono que en el 2001 adelantó gestiones para volverse panameño, ilustra ese antagonismo de intereses en un proyecto de Estado no incluyente.

Colombia nunca ha sido una república liberal, en el sentido de que nunca ha profesado doctrinas favorables a las libertades políticas. “La nuestra fue una colonia de encomenderos y negreros, una República de hacendados y gamonales, una modernización de industrias protegidas y sindicatos rentistas”¹⁹⁹. Así, los excluidos siempre han tenido que vivir a la defensiva, ocupando territorios de frontera.

A raíz de los señalamientos de las distintas facciones militares, la Comunidad de Paz de San José de Apartadó se declaró neutral en el conflicto armado de Urabá, el 23 de marzo de 1997. Desde entonces

han tenido 86 muertos. Ese día regresaron los habitantes de la población anclada sobre la base de la serranía de Abibe, después de cuatro años de desplazamiento forzado por los grupos armados. El pacto los obliga a no entrar en contacto, ni siquiera con el Ejército de la República, ni para venderles una gaseosa²⁰⁰. Hasta marzo de 2001, habían sembrado 25 mil matas de primitivo, 30 hectáreas de cacao y 1.200 kilos de semilla de frijol. Todos los habitantes son dueños de la cosecha y se benefician colectivamente. Esta forma de defensa comunitaria ha producido otros experimentos similares en la zona, para contrarrestar la indefensión en la que los excluidos siempre han vivido en Colombia.

En 2002, en Urabá existían 58 comunidades campesinas, agrupadas en cuatro comunidades de paz: San José de Apartadó, San Francisco de Asís, Riosucio y Natividad de María, en Curvaradó (Chocó). Las Comunidades de Paz son organizaciones que luchan para que los armados se mantengan fuera de sus tierras, evitando que algún grupo los tome como enemigos.

Urabá ha sido tradicionalmente un territorio sin dolientes, útil solamente para que los estudiosos de todas las vertientes aventuren hipótesis sobre su exclusión del desarrollo nacional, la tardía colonización por parte de los colombianos, la violencia perpetua que caracteriza el territorio y la movilización continua a la que se ven sometidos sus pobladores. Se le ha llamado de variadas formas: Territorio en construcción, multicéntrico, pluriétnico, plurirregional, multitemporal, lugar de invisibilización de los ejes de pervivencia histórica, lugar de refugio, etc.²⁰¹, expresiones todas que intentan explicar una región simplemente abandonada por el Estado y la burocracia centralista, e ignorada localmente con sus múltiples riquezas.

Frontera de guerra, durante el tiempo de la colonización española la región no tuvo las fundaciones que sí presentó el eje de poblamiento del río Magdalena (Mompox, Honda, Mariquita). El Atrato fue un río siempre abandonado a su suerte y a la de los pocos habitantes que vivieron a lo largo de sus riberas ardientes y peligrosas.

Ya señalamos como por este río salió el contrabando de oro de Buriticá, Santafé de Antioquia, Guamocó, y como en el golfo, las naves inglesas y holandesas lo intercambiaban a los nativos y colonos, por

chucherías extranjeras que hacían las delicias de los americanos: seguramente porcelanas, paños, artículos de acero para cocina y agricultura, armas (que siempre es lo que han ofrecido primero los contrabandistas de fuera a los naturales de la tierra americana).

Hasta 1905, cuando quedó adscrita de forma definitiva la región al departamento de Antioquia, Urabá fue disputada por las tres provincias del Cauca, Bolívar y Antioquia. La plurirregionalidad de Urabá está marcada por el hecho de que desde la colonia, el territorio sirvió para la expansión de gentes de Bolívar, de las sábanas del Sinú, del Chocó y de Antioquia. Esa mezcla fue la que devino en el prototipo del urabaense de finales del s. XX. Urabaense es el término con el que les gusta que los llamen, a los pobladores más auténticos, y radicales, del actual territorio. Sobre todo, a quienes habitan sobre el eje Chigorodó-Turbo.

Durante la instauración de la República de Colombia (1810-1825), las únicas villas existentes en Urabá fueron los pueblos indígenas de San Carlos de Cañasgordas, sobre la cresta de la cordillera occidental, Buriticá y Sabanalarga, el real de minas de Pavarandó, sobre la margen derecha del río Sucio, los fuertes del Bajo Atrato, Curbaradó, Puerto César y el asentamiento franciscano de Santa Ana (Damaquiel, hacia la sabana de Córdoba). El resto era una columna vertebral de minúsculas rancherías de indios y escondrijos de contrabandistas²⁰².

El origen del municipio de Turbo, en 1840, fue el incipiente puerto de aduanas establecido en 1810, cuando se reabrió la navegación por el río Atrato. Desde principios de la República, las clases gobernantes de Antioquia promovieron proyectos de carretables hacia el golfo, desde Santa Fe de Antioquia. En 1845, la gobernación otorgó la concesión para la construcción de un camino desde Cañasgordas hasta el río León. La concesión incluía la entrega, también, de tierras a lado y lado del camino. En 1846, el gobierno nacional resolvió incluir el proyecto dentro del plan de interés general de la nación, declarándolo camino nacional. Para cumplir con este propósito, el gobierno pensó en construirlo con miembros del ejército y con presos condenados por el “delito de vagancia”²⁰³.

Mediante la política de concesión de baldíos se fundaron los poblados de Turbo (1840), Frontino (1848) y Dabeiba (1872). Con esta política, se inició la extinción de los resguardos de la región: Murri, Buriticá, Cañasgordas y Sabanalarga²⁰⁴. El camino de occidente –el camino al golfo, como se le llamó–, y un antecedente del proyecto de la carretera al mar, fue iniciado por el ingeniero inglés Juan H. White²⁰⁵, en 1886, quien estaba asentado en Frontino. En 1889, el ingeniero antioqueño José María Villa construyó el puente sobre el río Cauca, en Santa Fe de Antioquia.

La política de baldíos entregó tierras desde 1826, y durante todo el s. XIX, hasta principios del XX, a lo largo de la vasta zona del occidente antioqueño, desde el norte del Chocó, hasta las sierras de Ituango, y desde Frontino hasta Caimán Viejo y Punta de Piedra, sobre la costa del golfo. Las tierras se entregaron para los más diversos fines: población con extranjeros, para saldar deudas públicas, para la construcción de caminos, para la explotación minera y agrícola²⁰⁶. Las extensiones otorgadas fueron desde 50 hectáreas hasta 68.452, para el poblamiento de Ituango. Sin embargo, la política de concesión de baldíos no significó mayor cosa en el propósito colonizador de Urabá. Fueron tierras muertas para la generación de corrientes de pobladores, tierras de engorde. Muchos, incluso, retornaron al Estado, al no ser aprovechadas racionalmente.

Las dificultades para anexar la región de Urabá a Antioquia tuvieron que ver con los temores del poder central en Bogotá, de una independencia de la provincia, de llegar a tener salida al mar. Las distintas reestructuraciones jurídico-políticas nacionales siempre tuvieron presente ese riesgo. Por eso, el partido de Turbo, como se le llamó por la época al territorio, se le asignó durante el s. XIX a la provincia del Chocó (hasta 1857), cuando se creó el Estado del Cauca. Estas decisiones políticas desviaron, por entonces, la preocupación de Medellín hacia la ruta del río Magdalena, por donde se introdujo a lo largo de años las herramientas para su desarrollo regional. Este cambio de actitud fue producto de la entrega de la banda occidental del río, en el Magdalena Medio, desde el puerto de Nare hasta Yondó²⁰⁷, al estado federal de Antioquia. Con ese cambió de mirada, Antioquia comenzó

también su colonización hacia el sur de Medellín, originando la ruta del café hacia el suroeste de la región y el sur del país.

La construcción del Canal de Panamá alentó de nuevo a los antioqueños a pelear por la posesión de Urabá, pero sólo hasta 1905 (con la promulgación de la ley 17), la región volvió a formar parte integral del departamento²⁰⁸, iniciándose una larga discusión entre su elite provinciana por la construcción de la entrada al mar del golfo: unos pedían que fuera por el alto San Jorge y el alto Sinú (donde ya muchos tenían grandes extensiones de tierra con miras a la implantación de la economía ganadera), y otros (más con espíritu de realizar comercio exterior, que con ánimo de poseer tierras) por la vieja ruta de los conquistadores.

La discusión también se dio por el medio de comunicación a construir: carretera o ferrocarril. Desde finales del s. XIX, hasta las dos primeras décadas del s. XX, se presentaron no menos de cinco ambiciosos proyectos para comunicar a Medellín con el golfo. Todas estas propuestas de acercamiento entre las regiones estuvieron acompañadas de iguales incentivos para el poblamiento: concesión de tierras, entrega de herramientas y semillas, ayuda gubernamental para los colonos, en asistencia personal y plata.

Con este ánimo poblacional se fundaron las colonias penal de Antadó (para ayudar a desmontar las tierras de los ríos Cauca y San Jorge), en 1922, y la agrícola del río Ampurrumiandó (Villa Arteaga), en 1930, para promover la colonización de Urabá. Tuvo así el Gobierno central a Urabá como lugar de castigo para quienes infringieran la ley, con lo que las colonias surtían de prófugos a la zona. La creación de otras colonias agrícolas en Titumate y Turbo, igualmente fueron maneras de promover la colonización de territorios de frontera²⁰⁹. Dabeiba tuvo, igualmente, su colonia de menores.

Con esa misma intención, ya antes ya se habían entregado tierras a la compañía Albingia, en Turbo para el proyecto bananero (1909), a la Granger para el proyecto de ferrocarril, entre Turbo y Caimán Nuevo, y a la Emery para las explotaciones de madera, y a firmas particulares de Cartagena, para distintos fines de colonización.

La llegada de las misiones religiosas (carmelitas y madres Lauras) se entronca con el interés de acabar en esta etapa de colonización paisa, con los resguardos, e incorporar esas poblaciones al proyecto de los antioqueños de evangelización cristiana. “El primer prefecto apostólico de Urabá [...] llegó a la zona en 1928”²¹⁰, y la madre Laura con sus ciento y pico kilos de humanidad, lo hace por los años 1920’s.

Pese a los propósitos regionales, hasta mediados del s. XX, Urabá siguió siendo un territorio inexplorado. Sin embargo, confluyeron nuevamente en esa vasta región sin Estado, las nuevas disputas políticas de los viejos partidos Conservador y Liberal. Guerrillas gaitanistas y chusma goda²¹¹ reeditaron allí las antiguas disputas territoriales de otros lugares del país. Urabá, hasta entonces, seguía bajo las influencias de ciudades como Cartagena, Obaldía –en Panamá–, Quibdó y las llanuras cordobesas del Sinú y el San Jorge, antes que de Medellín, la capital de Antioquia. Su economía, hasta la llegada de la Frutera de Sevilla –la United Fruit Company–, en 1960, se puede decir que fue de saqueo y recolección²¹².

En esas circunstancias, no podía establecerse ningún poblado importante, en términos de desarrollo social y económico. La explotación del caucho²¹³, desde mediados del s. XIX, sólo creó una estación medianamente importante, no por el tamaño, sino precisamente por lo exclusiva en esa región de soledades: Villa Arteaga, punta de lanza posteriormente de la colonización de la carretera al mar.

La explotación del caucho, a semejanza de la explotación de la Casa Arana, en el Putumayo y el Perú, sirvió en Urabá para animar también la resistencia india contra el maltrato de los caucheros, los nuevos colonos. La estación de Villa Arteaga parece que fue el más importante poblado, y acaso el único, vinculado con esta producción, en la región de Urabá. Sus restos perdidos entre la manigua, a principios del s. XXI, testimonian esa gesta rápidamente fracasada.

De otros productos de recolección, como la tagua y la raicilla de la ipecacuana, no se sabe que hayan originado asentamientos poblacionales con algún interés. Sólo pequeñas estaciones de acopio y aprovisionamiento de colonos. Aunque las fundaciones de Chigorodó, en 1912, y Arboletes, se dice que estuvieron vinculadas al desarrollo del comercio de extracción de los dos productos.

Los orígenes de San Juan de Urabá y de San Pedro de Urabá, en cambio, estuvieron ligados al asentamiento de buscadores de raicilla de ipecacuana provenientes de tierras cercanas a Cartagena, y a la actividad de la compañía bostoniana Emery, que atrajo tumbadores de madera. El comercio de la raicilla parece que duró hasta mediados de los años 1960, según testimonios orales de viejos pobladores de la región²¹⁴. Un recorrido realizado por el autor en 1992, por el municipio de San Pedro de Urabá, le permitió ver todavía en las paredes del poblado, los avisos de compra de la raicilla.

Sin embargo, el comercio más importante en el poblamiento de Urabá, desde la llegada de los españoles, hasta finales del s. XX y principios del XXI, es el de la madera. Su explotación ha movilizó grupos enteros de familias a lo largo de los ríos y las trochas de Urabá, limpiando montes y estableciendo asientos de lanza para nuevas explotaciones agrícolas y núcleos humanos. La mayoría de los poblados nuevos en el Urabá chocoano, a finales del s. XX, es producto de esa dinámica (Ver el caso de Bijao y los continuos desplazamientos forzosos de las poblaciones, por las contiendas intestinas guerrilla-autodefensas). Las grandes haciendas ganaderas son el resultado del proceso de explotación de la madera. También las zonas de pequeña economía agraria, fundamentalmente los asentamientos sobre la serranía de Abibe y los poblamientos negros sobre los distintos afluentes del Atrato, recostados sobre las pequeñas elevaciones del Darién (las mismas que atravesaron Waffer, Dampier y los españoles). Las cuencas del Sinú (durante 1883-1915), del San Juan (entre 1919-1929), del Mulatos, del mismo Atrato, fueron asiento de grandes casas madereras que extrajeron el producto para mercados nacionales y extranjeros desde los albores de la colonización urabaense.

A finales del s. XX y los inicios del XXI, la cuenca del río Cacarica, fundamentalmente, y sobre la que ya se asientan comunidades importantes del Urabá chocoano, es la nueva zona de explotación desmedida de la madera. En ella confluyen, además, la presencia perturbadora de la guerrilla con las autodefensas y su motivación central del narcotráfico, quienes pelean por el dominio de la zona, para el control del comercio ilegal de armas y droga. Este poblamiento no

planificado, es nuevamente el factor que dinamiza la colonización, poniendo en peligro la gran reserva ecológica mundial del Darién.

Desde la Colonia, ya lo hemos dicho, Urabá fue el lugar ideal de refugio para todos aquellos que infringieron, de alguna manera, el orden de la época. Los negros cimarrones, cuando los trajeron para las minas de Nueva Granada; los indios que se resistieron al “blanqueamiento” que impusieron los españoles; después, los piratas ingleses, los bucaneros franceses y los contrabandistas²¹⁵; y siempre, para los violadores de la justicia. Los poblamientos de Uré, San Antero, San Onofre, Verrugas, son el resultado del cimarronismo. El río San Jorge fue la puerta de entrada para los pequeños asentamientos de negros venidos de Cartagena y sus alrededores.

Sobre el río Sucio, el Atrato medio, y las estribaciones del nudo del Paramillo, cayeron también refugiados de Cañasgordas, Buriticá y Sabanalarga (villas ubicadas sobre la Cordillera Occidental), cuando la República disolvió los resguardos y abolió la esclavitud (1847-1851).

A finales del s. XIX, el establecimiento de los grandes latifundios cordobeses, al suroccidente del actual departamento, en límites con Urabá, supuso el desplazamiento forzoso de grandes colonias de negros, indígenas y sabaneros (los chilapos de Urabá de finales de s. XX). Este desalojo, con frecuencia violento, originó la creación de tres colonias socialistas entre 1919 y 1917, orientadas por un italiano, Vicente Adamo. Fueron ellas Baluarte Rojo (Lomagrande), Nueva Galia (Canalete), y Tierra Libre (Callejas). Su origen es fundamental para entender luego la violencia de la región en los años posteriores de 1950 a 1990. El Ejército Popular de Liberación (EPL) tuvo por estos lados sus mayores fortines y, luego, las autodefensas de Fidel Castaño. Los genes de violencia y rebeldía ya estaban introyectados entre sus habitantes, desde entonces²¹⁶.

Las guerras civiles colombianas han sido importantes en el poblamiento de Urabá, por lo que significó ese territorio como refugio de los derrotados y expulsados. María Teresa Uribe, en su trabajo *Urabá: ¿región o territorio?* recogió ya algunos de los desplazamientos causados por la violencia partidista nacional, que nos sirven para inventariar la cadena dinamizadora de la colonización de la zona.

A lo largo de los s. XIX y XX, el Darién fue la sepultura, la cárcel o el hábitat forzoso, para innumerables colombianos que, por distintos motivos, tuvieron que abandonar sus lugares de origen. En la guerra de 1854, contra el dictador José María Melo, y que supuso la derrota de los artesanos de Bogotá y el Tolima –quienes lo apoyaban–, éstos fueron enviados a purgar la pena de rebelión al territorio del Darién. En la guerra civil de 1863, fueron los copartidarios de Mariano Ospina Rodríguez, quienes sufrieron el mismo castigo. En 1876, las tropas liberales derrotadas en la guerra civil huyeron hacia tierras del Sinú y Urabá. En La guerra de los mil días, Turbo, fortín negro y liberal, fue quemado, lo que originó el desplazamiento de jefes y miembros importantes del Partido hacia tierras más inhóspitas, en el norte del Chocó, al otro lado del golfo, y hacia Arboletes, donde empezaron a fundar nuevas haciendas. Los liberales de Colón, en Panamá, que protagonizaron desórdenes, fueron expulsados hacia el Darién. Ya había ocurrido lo mismo con quienes estuvieron en la guerra de 1885. Los radicales que se opusieron a la independencia de Panamá, en 1903, también fueron expulsados hacia el Darién. Los patriotas del interior del país, voluntarios que quisieron impedir la separación de esa nueva República, igual perecieron o se quedaron perdidos en esa vasta región de ilusiones²¹⁷.

EL NUEVO URABAENSE EN LA ECONOMÍA NACIONAL

El retrato, la formación del nuevo ser urabaense se construyó durante décadas en oposición a la llamada antioqueñidad, que por métodos violentos quiso homogeneizar a la masa diversa que llegó al territorio del golfo. Los asesinatos políticos y los conflictos sociales de los años 1980-1990 tuvieron mucho que ver con esa oposición. El odio entre grupos se reflejó en la saña de los crímenes de la guerrilla. Formulo esta hipótesis, con base en la experiencia de 1991 en Chigorodó y corregimientos de Turbo, donde fungí de jefe de Relaciones Industriales del grupo bananero El Trineo, de Banacol. Los crímenes no eran para eliminar al otro distinto, simplemente. Se ejecutaban para

saciar una venganza, para resarcir un dolor. Aquel que se sentía auténtico poblador del Urabá de 1990, no admitía que se le llamara antioqueño, sino urabaense, especialmente entre aquellos descendientes de los sabaneros y, de forma singular, entre los miembros del grupo reinsertado EPL. En algo tiene que ver ese supuesto odio manifestado hacia el grupo social del interior que los colonizó. “Una o dos generaciones de pobladores han nacido y crecido bajo la égida del contraestado y bajo las prácticas socioculturales y políticas que la resistencia y supervivencia trae consigo”²¹⁸.

En 1950 había tres grandes municipios en la región: Turbo, Chigorodó (1912) y Murindó (1839). La erección de otros municipios, a partir del fraccionamiento de éstos, obedeció a una estrategia del Estado para controlar las guerrillas liberales, y un poco la ilegalidad de la zona (el contrabando de artículos y de productos agrícolas). La creación de Mutatá en 1951, tuvo su origen en el asiento de una base militar. La de Arboletes en 1959, para contrarrestar la influencia cordobesa sobre esta punta territorial antioqueña. Dos municipios actuales son producto de la dinámica comercial del banano y del turismo de chancleta: Apartadó en 1968, y Necoclí en 1978. Resultado de las conveniencias políticas del momento, para entregar los cargos burocráticos a los caciques de los partidos, son San Pedro de Urabá (en 1978), Vigía del Fuerte (en 1983), Carepa (en 1984) y San Juan de Urabá (en 1986). Los actos administrativos les delegaron a los jefes regionales el manejo de presupuestos oficiales, la burocracia, la elección de concejales para engordar la colectividad, entre otras prerrogativas entregadas. En el proceso de invasión de tierras, no fueron pocos los ediles que lo promovieron, como mecanismo para engrosar sus listas políticas.

Un esquema de la llegada de los pobladores de Urabá, tras los productos primarios de la región, es el siguiente:

1. La madera, principalmente con el trabajo de la Emery (entre 1883 y 1926) sirvió para atraer gente hacia toda la cuenca del río Sinú, llegando a las estribaciones de la serranía del Abibe; la cuenca del río San Juan hasta el actual municipio de San Pedro de Urabá; y la cuenca del río Mulatos, también hasta las estribaciones de la serranía

de Abibe. Fueron tres corredores largos, que marcaron el principio de la deforestación criminal de la región. La cuenca del Atrato ha servido durante varios siglos para extraer madera del Chocó y las cabeceras de sus afluentes medios y altos.

2. Los recolectores de la raicilla siguieron estos mismos callejones durante las épocas exitosas de extracción. Unas pocas gentes se aventuraron en los alrededores de Necoclí, donde explotaron la raicilla por un tiempo.
3. El caucho natural, antes del experimento de Las Caucheras o Villa Artega, lo extrajeron los grupos de explotación de las orillas del río León, desde el golfo hasta las cabeceras de Guapá, cerca a Pavarandocito. Este mismo corredor sirvió también para la extracción de maderas finas.
4. La tagua, el marfil vegetal, lo encontraron los saqueadores naturales en toda la cuenca del río Atrato, un poco en los alrededores de Turbo, y un callejón que se extendió entre Pavarandocito y Caucheras, por el río Sucio hasta Curvaradó.

MOVILIDAD ECONÓMICA EN LOS HECHOS FUNDACIONALES

La dinámica del poblamiento de Urabá también obedeció a oportunidades económicas. En razón de ello, puede mencionarse a la localidad de Acandí, formada a partir de la producción bananera en 1930, y que duró hasta los años 1950. La producción en el actual eje bananero (años 1960) desestimuló esta plantación, que exportó la fruta por Colón. Las compañías que explotaron esas plantaciones “dieron trabajo a los chocoanos itinerantes” de la región²¹⁹. A esta producción estuvo vinculada la Compañía Bananera del Chocó (1920-1960), que actuó abajo de la Bahía Nueva Caledonia, sobre la costa.

En ese mismo lugar se estableció (por los años 1678-1700) la colonia escocesa que intentó el establecimiento de la colonia ya mencionada, para la explotación del cacao. Producto que también inspiró a los franceses, para establecer un feudo en terrenos del actual Necoclí, donde sembraron cacao entre 1700-1757.

La margen izquierda del Atrato, la entrada al Parque Natural de los Catíos (del Sistema de Parques Naturales de Colombia), sirvió a principios de s. XX, al Ingenio Sautatá para la siembra de azúcar, intento al que parece que estuvieron vinculados inversores puertorriqueños y cubanos²²⁰. Puerto César, c. 1910, en la orilla opuesta de Sautatá, fue el asiento de la concesión Albingia, para la siembra de banano, y más tarde de Coldesa, empresa dedicada a cultivo de Palma Africana.

La Concesión Maderera del Atrato explota actualmente toda la cuenca del río, la que a su vez tiene presencia importante de compañías nacionales.

Los trabajos iniciales de la carretera panamericana llevaron a que se establecieran negros y colonos blancos a lo largo de ese eje. Nació así Barranquillita, fruto de la esperanza de comunicación intercontinental.

Estas corrientes de explotación originaron a sus alrededores centros de acopio importantes, que posteriormente se desarrollaron como municipios²²¹ y rutas de conexión entre las distintas regiones, utilizadas después por contrabandistas, guerrillas liberales y comunistas, autodefensas o simples asaltantes.

El poblamiento inducido por la extracción de productos naturales, segunda mitad del s. XIX y primera del XX, atrajo a cordobeses y gentes de la llanura bolivarenses. El desplazamiento originado desde el s. XVII, aprovechando los ríos, estuvo marcado fundamentalmente por negros del Chocó. La movilidad costera, aquella que vino siempre de Cartagena hacia Turbo, la caracterizó una etnia negra caribeña que se ha sentido históricamente distinta a la chocona (celebran las fiestas de la Independencia de Cartagena, el 11 de noviembre, tienen familiares establecidos en aquella ciudad y el comercio y la educación lo han promovido tradicionalmente con esa capital caribe).

Los antioqueños y sinuanos, en cambio, formaron una corriente de pobladores que se dedicaron a la economía de subsistencia en las estribaciones de la serranía.

Los poblamientos inducidos por la presencia de industrias organizadas (banano y palma africana) atrajeron diversos tipos de gentes, desde distintos lugares del país.

Así, Urabá es a finales del s. XX y principios del XXI, una mezcla de grupos raciales, con infinidad de orígenes y, por lo tanto, de intereses; de esperanzas, incluso. El sentido de la vida para un sinuano es diferente al que tiene el paisa venido del suroeste, o al de los negros caribeño y chocono, que tienen entre sí ya profundas maneras de ser. Varios siglos de presencias intermitentes de pobladores forman en ese crisol de vastedad un ser de peculiaridades casi indefinibles. Para zanjar esa dificultad de entender el resultado de las confluencias históricas, los investigadores le han llamado territorio multipolar (gente venida de varios centros de poder), multirracial (suma de heterogeneidad), multiétnico (ídem.), plurirregional (afluencia desde varios y diversos lugares, cercanos o lejanos), pluritemporal (los ritmos impuestos por las distintas corrientes migratorias, desde los s. XVI y XVII). Formas de vida entrelazadas por el destino, que en los años 1990, los dirigentes del EPL y la Unión Patriótica (UP), fundamentalmente, quisieron unir en un solo apelativo libertario: el urabaense. Olvidando orígenes históricos, motivaciones de familia y proyectos individuales.

Acandí en 1964, según el padre Alcides Fernández, era un ejemplo de esa multipolaridad y multiétnicidad. Su población la conformaba un 40% de cordobeses, un 40% de bolivarenses, un 10% de antioqueños y otro 10% de choconos²²².

La condición de su espacio abierto remite a una característica de la región: la colonización permanente²²³. Movilidad constante, pueblos itinerantes. Todo el desarrollo de Urabá ha sido atravesado por esta característica.

La singularidad de pueblos itinerantes la otorgan los mismos procesos de producción, que son cíclicos: por las condiciones climáticas, por las pestes, por la violencia, por la demanda de los mercados.

La ruta caribeña de poblamiento negro se hizo a lo largo de la costa del golfo de Urabá, saltando villas y caseríos desde Cartagena a las islas de San Bernardo e Isla Fuerte, el golfo de Morrosquillo, hasta Punta Caribana, en la culata del golfo. De aquí se adentraron a tierras de Urabá, por Turbo, o pasaron a las tierras occidentales, en el Urabá chocono (Acandí, Obaldía y costas cercanas).

Los chilapos usaron las rutas conocidas de las explotaciones de la madera y la raicilla: Montería, Valencia, Tierralta, San Pedro, y Montería-Arboletes, y por toda la costa hasta Necoclí. También se remontaron desde Tierralta, por el río Sinú, hasta Saiza y Carepa (en los últimos 30 años del s. XX, ruta de la guerrilla del EPL).

Desde Turbo, quienes no pudieron establecerse en sus alrededores más cercanos, atravesaron el golfo hacia el Urabá chocoano: Balboa, Gilgal, Santa María, Unguía, poblamientos alentados por la iglesia católica, principalmente en las últimas dos décadas del s. XX, por la diócesis de Apartadó.

La colonización paisa tuvo varias rutas: una por las llanuras del sur de Córdoba (los fundadores de haciendas), siguiendo el curso del río Sinú. Otra entró por Uramita y Dabeiba: los liberales desplazados de Camparrusia, durante el período conocido como La Violencia (años 1950), siguiendo el curso del río Sucio, hasta Chigorodó, Bajirá y Riosucio. Una vertiente volteó hacia Murindó y Vigía del Fuerte, que se juntó con otra que bajó de Murri, en Frontino. Todas estas fueron empujadas por la presión del centro de poder que era Santa Fe de Antioquia.

Desde Chigorodó, el pueblo más singularmente paisa de Urabá hasta la década de 1980, los antioqueños se dispersaron por el eje bananero, hasta Necoclí, Arboletes y las tierras aledañas. De Turbo, algunos saltaron hasta Acandí y los pueblos del Urabá chocoano. Se dice que fueron los paisas quienes dinamizaron la economía de esos nuevos poblados. El padre Alcides, con su avioneta colonizadora, fue el prototipo del antioqueño progresista. Alimentó colonias e ilusiones con su propuesta de población, a partir de su misión clerical y “las alas de su avioneta”, desde donde arrojaba víveres y medicinas para los colonos que iba sembrando con su discurso misional en ese mar de selvas.

EL DESPLAZAMIENTO CONTINUO DE URABÁ

El silencio y el terror fueron los factores que sumergieron a Urabá en el aislamiento crónico de más de cuatro siglos. En ellos pervivió la razón de su desgracia. La tragedia de su vida colectiva, sufrida durante los años 1980-1990, es apenas una de las últimas consecuencias del avasallamiento iniciado por los colonos del s. XVI.

El poblamiento de Urabá, desde la llegada de los españoles, ha estado condicionado por los agentes de la guerra y los deseos de la paz. Si el oro fue el principio fundacional más importante en el proceso sangriento de conquista²²⁴ –como elemento socorrido para el alivio de las economías europeas–, en el s. XXI será la conjunción de una serie de piezas en la que no estará exenta nuevamente la riqueza de los minerales preciosos que parece encerrar ese territorio mágico del Darién.

Estos cinco siglos de desplazamientos continuos no parecen historia pasada. El rumor continúa relegando en Urabá; tierra destinada a otro nuevo encuentro, con el sino (¿trágico?) de la perspectiva del canal futuro. Habrá que aceptar que su destino caribe está amarrado al “sentido trágico del rumor”, del que habla el investigador Tovar²²⁵, refiriéndose al presentimiento de los naturales de la tierra con la llegada de los extranjeros, cantado en sus fábulas poéticas donde advirtieron el arribo de los *otros* como germen de la desagregación del entorno de sus mares y tierras. (Los naturales de América utilizaron desde entonces el rumor como un medio de comunicación).

La consigna de Andagoya²²⁶ de “A fuego y sangre” –aplicada contra los naturales del Pacífico, en una política no ajena a las disposiciones de la Corona española– continúa pintada en las paredes de cañaflecha de Urabá en pleno s. XXI. Ya como política de amenaza de los grupos ilegales de guerrilla y autodefensas, o como rumor de las provocaciones futuras de los *otros* que están por llegar, para cumplir con el designio fatal de los nuevos desplazamientos. Hacia 1514, en Santa María de la Antigua, un hombre valía 7 pesos de la época (por las mujeres se pagaba un poco más, al fin y al cabo, reproductoras: entre 8 y 18 pesos²²⁷). En el s. XXI el precio no ha variado mucho. Al por mayor, ése es el costo de una bala en los mercados internacionales.

DE LA SUBSISTENCIA A LA INDUSTRIALIZACIÓN

En los primeros años de la Independencia colombiana de España (1810), tres diferentes entidades gubernamentales –Popayán, Cartagena y Antioquia– reclamaban la jurisdicción sobre el valle del bajo Atrato y Urabá. El reclamo de Antioquia sobre Urabá y sobre la margen derecha del Atrato, le fue reconocido por ley de noviembre 17 de 1831. Sin embargo, por petición de los colonos, cuyos orígenes eran chocoanos y cartageneros, el gobierno central en 1847 consideró que todo Urabá seguiría perteneciendo al Chocó hasta que no se definieran los límites entre Antioquia y Chocó. Un año más tarde, debido a las presiones de Antioquia, el presidente Tomás Cipriano de Mosquera, devolvió la franja de Urabá a Antioquia.

La disputa por el territorio de Urabá no terminó allí: en los siguientes años Urabá pasó a las jurisdicciones de Chocó, luego al Cauca, donde permaneció hasta 1905, cuando retornó a la jurisdicción de Antioquia en forma definitiva.

Las guerras civiles de mediados del s. XIX produjeron desplazamiento de personas y procesos de colonización en zonas apartadas, lo cual favoreció el surgimiento de nuevos poblados como Murindó (c. 1835), Chigorodó (1878), Turbo (1839), pero que se mantuvieron sin integrarse a la vida social y política de la Nación.

Hasta muy entrado el s. XX, el Darién se mantuvo aislado del resto del país, debido a la carencia de vías de comunicación terrestre. Sus principales rutas de conexión eran la marítima hacia Cartagena y Panamá, y la fluvial, a través de los ríos Atrato, León y Riosucio, para la comunicación con el interior.

Con la devolución de Urabá a Antioquia y la pérdida de Panamá por Colombia, se empezó a trabajar sobre un proyecto de comunicación de Urabá con el interior del Departamento. Aunque hubo múltiples alternativas, finalmente fue escogida la propuesta de don Gonzalo Mejía. La carretera al mar, como se le llamó al proyecto, se inició formalmente en 1926 por disposición de la Asamblea Departamental y sólo se “terminó” veintiocho años más tarde. En realidad, lo que se hizo fue una trocha para camioneros que se aventuraban con audacia.

Las compañías extranjeras jugaron un importante papel en la historia económica de Urabá durante el s. XX. La llegada de la compañía Emery de Boston para explotar maderas en 1906, produjo una oleada migratoria en la que participaron, principalmente, personas provenientes del Chocó y el valle del Sinú. La explotación maderera se convirtió, entonces, en la principal actividad económica de Urabá en la primera mitad del s. XX.

El Consorcio Albingia de Hamburgo, llegó en 1909 para desarrollar 5.000 hectáreas en banano, pero en 1914 abandonó el país, después del estallido de la Primera Guerra Mundial.

La compra de las tierras bananeras que habían pertenecido al Consorcio Albingia, en 1960, por parte de Coldesa²²⁸, una empresa colombo-holandesa, significó un renovado apoyo para la economía de Urabá, con el establecimiento de un cultivo de palma africana. En 1966 ya se habían sembrado 2.000 hectáreas y poco tiempo después se llegó a 2.600 has.

En 1959 la compañía United Fruit Company, hoy Chiquita Brands, por medio de su subsidiaria en Santa Marta, la Compañía Frutera de Sevilla, inició un proyecto de desarrollo bananero en el área de Turbo. El éxito de este proyecto atrajo a muchos inversionistas y se tradujo en uno de los proyectos agroindustriales más exitosos en la historia económica del país, permitiendo, además, la conformación de grandes empresas nacionales para la comercialización internacional de la fruta, en abierta competencia con las compañías americanas que habían dominado su producción y comercialización en el mundo. Este proyecto, que marcó la vida económica de la región, continúa vigente en los inicios del s. XXI, no obstante las crisis recurrentes de orden público y social que sufre Urabá.

La región de alta diversidad, incluso en su aspecto humano, se hizo poblacionalmente heterogénea gracias a los distintos procesos de colonización, inicialmente fronterizos por la dificultad de acceso para los colonizadores provenientes del interior del Departamento de Antioquia. Según censo de 1851 la jurisdicción de Turbo tenía 916 habitantes²²⁹.

Posteriormente, en los primeros años del s. XX, cuando los ciclos de explotación del caucho, la tagua y las maderas, se convirtieron en una actividad relevante para los mercados europeos y norteamericanos, se dio una vinculación temprana de Urabá con el exterior y, al mismo tiempo, una mayor demanda por mano de obra. Esto hizo que entre 1936 y 1939, se iniciaran programas de incentivos para promover la colonización, acogidos en su mayoría por sinuanos y chocoanos, y en menor medida, por antioqueños o gente originaria del interior del país. Para 1960, los flujos migratorios cobraron fuerza con agentes provenientes de Córdoba, Chocó, Cartagena y otras subregiones de Antioquia, atraídos por los nuevos cultivos de banano.

La presencia de la United Fruit Company en Urabá, a partir de 1960, cambió la economía, las relaciones sociales, la estructura de la población, influyó sobre la política y hasta en el entorno físico de la región²³⁰, e incluso en la vida cotidiana de las gentes. Su presencia dio pie para calificar la zona como una economía de enclave²³¹ en pleno s. XX. De una vida de subsistencia, Urabá pasó a convertirse en una región de industrialización agrícola, lo que implicó una producción a grande escala, en largas extensiones de tierra, con tecnología y métodos de producción racionalizados y mano de obra asalariada.

Algunos analistas relacionan la presencia de la United Fruit Company, a finales del s. XIX en Santa Marta, con el surgimiento de la clase obrera colombiana y las luchas por la tierra²³². En cualquier caso, por lo menos sí con el surgimiento de la clase obrera en Urabá, y también con la intensificación de la lucha por la tierra y los conflictos sociales.

Santa Marta y Urabá, los enclaves bananeros de la United Fruit Company en Colombia, son curiosamente las tierras que intentaron poblar primero los españoles en América. El s. XIX fue de total abandono de Urabá, en tanto que Santa Marta logró un cierto desarrollo de ciudades y haciendas. Bastidas llevó a feliz término el asentamiento de Santa Marta, en 1524; Balboa fracasó en Urabá, en medio de las divisiones intestinas y las traiciones de sus compañeros.

Paradójicamente, otra de las contiendas partidistas, La guerra de los mil días (1899-1902), fue la que posibilitó a estas dos regiones un cierto desarrollo económico, al contrario de lo que ocasionó el conflicto

en el resto de Colombia. Y son la separación de Panamá y las políticas de posguerra del presidente Rafael Reyes las que propiciaron ese cambio favorable para Urabá y Santa Marta. Con esta última, los beneficios a la inversión extranjera; con el golfo del Darién, por el interés suscitado de la clase dirigente nacional de mirar con ojos más benévolos a las regiones de frontera, para evitar más pérdidas como la de Panamá²³³. La misma construcción de la carretera al mar, desde Medellín, aunque bastante tardío el comienzo de la obra, es resultado de ese interés de conectar los centros urbanos con las fronteras. Sin embargo, las guerras civiles, lo inhóspito de la región urabaense, impidieron la colonización proyectada²³⁴.

El traslado de la United Fruit Company a Urabá obedeció a razones de ventaja de costos para la multinacional: Salarios más bajos que en Santa Marta, clase obrera sin organización ni pasado sindical, sanitariamente más sana, sin presencia del fenómeno de los vendavales. “La asociación con los cultivadores colombianos y las inversiones grandes en las plantaciones generaron un proceso migratorio a la zona demasiado rápido para las capacidades de absorción de la región, lo cual no contaba con una infraestructura adecuada para darles a los inmigrantes un buen nivel de vida”, lo que generó problemas sociales graves hacia el futuro²³⁵.

La United Fruit Company fue fundada en Boston (USA) en 1899, por Lorenzo Baker, Minor Keith y Andrew Preston. Su actividad la centraron fundamentalmente en Centro América, generando lo que se llamó con el tiempo “Repúblicas Bananas”, por la manera singular como influyeron en los gobiernos del istmo central.

Durante los años finales de 1950 y toda la década de 1960 los precios internacionales del banano mantuvieron una tendencia a la baja, en lo internacional, acompañada de un lento crecimiento de la demanda. “Los precios al por menor en los países consumidores se mantuvieron prácticamente estáticos durante todo el período de 1947-1974, y tuvieron también una tendencia decreciente. Sin embargo, a pesar de existir una situación de precios sin evolución favorable y con un lento aumento de la demanda, los países productores realizaron, durante los años setenta, las mayores expansiones de producción”²³⁶.

El departamento del Magdalena controló las exportaciones de banano colombiano desde 1948 hasta 1963, año a partir del cual Urabá tomó el liderazgo en las exportaciones de la fruta. La entrada en operación de la zona de Urabá fue lo que aumentó el nivel de las exportaciones nacionales, tras la crisis del Magdalena²³⁷. En tan sólo dos años, Turbo llegó a exportar más que la antigua región bananera de Santa Marta. Para Colombia, el banano entró a ser un renglón más en sus exportaciones, mientras que para los países centroamericanos y caribeños, la fruta era su renglón más importante. Esto dice de las dificultades por las que atravesaron los otros países, por cuanto la situación del mercado bananero internacional se mantuvo con precios estables y demanda saturada, durante esta década de 1960.

La llegada de la UFC a Urabá no fue más que la extensión de su brazo dominante en Centro América. En Costa Rica, la UFC era, en la época, la mayor empresa individual, representaba la mayor parte de las inversiones americanas en la zona, controlaba la mitad de los ferrocarriles nacionales y toda la red telefónica²³⁸. En Guatemala, sus exportaciones del banano representaban un 41%, 89% de las cuales las realizaba la UFC. Allí, la compañía tenía la mitad de las acciones del ferrocarril público y controlaba otros ferrocarriles propios. En Honduras, era la empresa más importante, manejaba dos tercios de las exportaciones totales del país, operaba el puerto de Tela, dos ferrocarriles, el servicio telefónico nacional y las comunicaciones con el exterior. Empleaba 30.000 de los 1.500.000 hondureños. Creó planes de vivienda, universidad agrícola gratuita, otorgó becas para estudios en el exterior, fundó un centro de investigaciones agrícolas y sostuvo hospitales, escuelas y policía en sus áreas de influencia²³⁹. La compañía realizaba el 29% de las importaciones en Honduras, y proporcionaba el 11.2% de los impuestos nacionales²⁴⁰. Hasta la década de 1980, Honduras dependió de la UFC, en el sector agrícola. En Panamá, la UFC controlaba casi la totalidad de las exportaciones bananeras, las cuales representaban la mitad de las exportaciones totales. Esta situación se mantuvo allí hasta la década de 1970²⁴¹.

Globalmente, en América Central la UFC tenía 2.500 kilómetros de ferrocarril y 415 de vías tranviarias (el 68% de las vías férreas de

América Central). Mantuvo 73 estaciones de radio²⁴². En Colombia, las exportaciones bananeras, durante esas épocas, representaron el 4% del total de las exportaciones. La UFC utilizó menos del 0.25% de la tierra laborable y menos del 18% de los terrenos en producción bananera, lo que le reportó menos influencia en las decisiones del gobierno. Los países centroamericanos favorecían laboralmente a la UFC para la contratación de obreros. Colombia mantuvo restricciones en ese sentido. Las fuentes de Naciones Unidas mostraban a Colombia como un país en desventaja relativa para las empresas multinacionales, con una legislación social fuerte y un mayor número de primas a los trabajadores, lo que desestimulaba la inversión multinacional en este país, aunque los salarios eran menores que en Centro América. Lo que de todas maneras era atractivo para la UFC, ya que le daba ventaja en los costos²⁴³.

Desde finales de los años 1950, la UFC realizó investigaciones en Urabá, para la siembra del banano. Encontró, incluso, que la fruta era de mejor calidad que la de Santa Marta. En 1961 el Congreso de Colombia aprobó la Reforma Agraria, al tiempo que la UFC aumentó la inversión en Urabá²⁴⁴. En el año 1962, el Gobierno Nacional clasificó el negocio del banano dentro de las exportaciones menores, lo que buscó favorecer a los productores con medidas de cambio, créditos, pólizas contra pérdidas por tormentas y apoyos financieros oficiales. En el período 1963/1968, la UFC se convirtió en la única compradora de fruta en Urabá.

A pesar de la llegada de la UFC a Urabá, que atrajo un caudal grande de obreros agrindustriales, durante toda la década de 1970 el Instituto Colombiano de Seguro Social no hizo ninguna presencia en la región; luego la UFC no se vio obligada a afiliarse a los trabajadores, porque la ley sólo lo permitía donde hubiera oficina del Instituto²⁴⁵.

Así, el poblamiento de Urabá desde mediados del s. XX, se hizo a costa de la decadencia de la zona bananera del Magdalena, de donde salió la United Fruit Company, para promover a la nueva región de Urabá como la del futuro agrícola colombiano. Este cambio de política de la compañía americana influyó, como era obvio, en los movimientos migratorios del país. De esa manera, Urabá se insertó a la economía

nacional e internacional, gracias a la llegada de la UFC, lo que produjo verdaderos cambios sociales. Pasó la región –por lo menos, en el eje bananero– de una economía de subsistencia a una de producción agrícola de envergadura, mecanizada. Surgiendo, simultáneamente, una clase empresarial bananera local, que en sus primeros años no fue menos agresiva que la multinacional, en la producción, e insensible al desarrollo social. Bucheli, señala que esta clase fue más abusiva con los obreros que la compañía, con métodos represivos que no llegó a usar la UFC²⁴⁶.

URABÁ: UN ENCUENTRO DE MORALIDADES

La proclama de los periódicos decimonónicos de la naciente República: «El futuro de la Nueva Granada está en el Istmo y el golfo de Urabá será algún día un centro de movimiento comercial más grande que Panamá», inspiró, sin duda, todas las aventuras de codicia que, de manera emocionada, cuenta la historia de la zona. Escribanos y sabios del momento, como Felipe Pérez y Manuel Uribe Ángel, y monseñores de púlpito –su reverencia Joaquín Arteaga, por ejemplo–, no fueron ajenos a este arrebato de patriotas. Todos a una quisieron asaltar a Urabá. Para conseguir plata, tierras o almas²⁴⁷, los motivos han sido diversos.

Aparte de las peculiaridades climáticas y topográficas de Urabá, y del carácter concentrado de los comerciantes de Medellín, que prefirieron las relaciones comerciales con el exterior, antes que la promoción de sus propias regiones, la soledad de la región hasta bien entrada la segunda mitad del s. XX, tiene otras razones de peso, que pocos han dado por ciertas y señalado como responsables de su atraso secular: (1) la concepción centralizada del Estado, ejercida por la clase dirigente del país durante estas dos últimas centurias, lo que lleva a una ausencia crónica del Estado en las zonas de frontera; (2) las rivalidades de los estados, a los que jurisdiccionalmente perteneció de manera consecutiva

Urabá: Cauca, Bolívar y Antioquia; (3) la ingobernabilidad del s. XIX, por la rivalidad de los partidos, y (4) consecuentemente las continuas guerras civiles que ocuparon casi todo el tiempo de las gentes.

Como lo aseguró también Marco Palacio²⁴⁸, “los caciques son la mejor expresión de la segmentación política colombiana”. El atraso de zonas como Chocó, Urabá, Guajira, o todo el sur colombiano de la Orinoquía, la Amazonía, el Putumayo, la región costera del Valle del Cauca, Cauca y Nariño, es la consecuencia de la mirada retardataria y asaltante de los jefes políticos nacionales. La miseria ha sido el argumento de las contiendas electorales y el fortín para esconder ellos su propio expolio. En el s. XX, todo esto se tradujo en una falta de organización de la clase dirigente y de las capas medias radicadas en la región, que antepusieron sus propios intereses a los del común²⁴⁹.

Colombia en el s. XIX, es un mapa de provincias desiguales e incomunicadas entre sí, en lucha constante por establecer un Estado nacional fortalecido frente a los poderes regionales y locales. La Constitución de 1886 tuvo en su espíritu ese propósito aglutinante, pero en esa tarea sólo consiguió una posición de fuerza del Presidente de la República frente al Congreso, en la que promovió el poder temporal de la iglesia y facilitó casi medio siglo de gobiernos conservadores de las más variadas orientaciones. Entre 1887 y 1900, se expidieron dieciocho leyes reglamentarias de la división político administrativa dentro de los departamentos, en el «juego de fuerzas locales» que se dio a finales de la centuria. Hasta bien entrado el s. XX la situación fue invariable: una constante rivalidad de sectores y regiones²⁵⁰.

En esta lucha de poderes, la región caucana y su capital Popayán (Estado al que pertenecía Urabá) fue escenario de guerra durante 1860/62 y 1876/77. Durante la época, los payaneses libraron contiendas desgastadoras, que obligaron al desgobierno de las regiones más apartadas de su capital. La consecuencia lógica de las batallas por la hegemonía política y militar fue la declinación económica de los estados, particularmente en la minería de oro. Al dominar las oligarquías payanesa, cartagenera y tunjana la política colombiana de finales del s. XIX, las comarcas que no estuvieron bajo la influencia más directa de

sus capitales quedaron sujetas a su propio destino de abandono total. Así, Urabá, alejada de todo centro de poder, no tenía porqué ser área de preocupación del gobierno del Cauca. (Armand Reclús, viajero francés por América durante esos años –1888–, dio cuenta de la región como un sitio de paso de aventureros, expedicionarios oficiales, geógrafos y botánicos, entre Panamá y el sur del Continente. Sobra reiterar las constantes anotaciones de éste y todos los que por aquí se han aventurado, sobre las dificultades de la travesía: la humedad, las plagas, la jungla cerrada, la inexistencia de caminos reales, etcétera²⁵¹).

Cuando el país se lucró de la economía del café, durante más de cien años, ese comportamiento despreciativo de las clases dirigentes con las zonas apartadas, tampoco benefició para nada el desarrollo de las tierras de Urabá. La región, territorio de frontera, sólo sirvió para contrabandear el grano por sus costas cercanas a Centro América, como sirvió en el pasado para la fuga ilegal del oro y otros minerales²⁵². El área cafetalera más próxima a Urabá fue Dabeiba, pero sin la importancia de las poblaciones del suroeste antioqueño. Entre 1902 y 1930, la economía cafetera, motor del desarrollo del país, motivó el poblamiento de regiones distintas a Urabá.

El censo de 1870 dio 2.6 millones de habitantes en Colombia, de los cuales 80 mil eran «aborígenes salvajes». En ese año, las $\frac{3}{4}$ partes del país estaban deshabitadas, y eran lo que llamaban «territorios nacionales». El 42% de la población de entonces estaba ubicado en la Cordillera Oriental. Respondía Colombia al modelo clásico de «tierras sin hombres y hombres sin tierra»²⁵³. Las rentas de la República eran las aduanas, la sal y el ferrocarril de Panamá. Los tres impuestos sumaban más que los recaudos de todos los Estados juntos. Para 1930 la población colombiana creció a 5.2 millones.

En el s. XIX distinguen los estudios tres grandes formas regionales de colonización, cada una con enormes diferencias comarcales: (1) la ocupación ganadera de las tierras de la Costa Atlántica, que daría origen al latifundio ganadero, pero que integró la región²⁵⁴; (2) la colonización del café, más asociada al pequeño caficultor de la cordillera Central, aunque en las llanuras esta colonización se consolidó en latifundio (las grandes haciendas cafetaleras del Valle del Cauca y el Viejo Caldas); y

(3) la explotación de los bosques nacionales, que combinó rasgos de aventura violenta y empresa comercial. Inestable, itinerante y masculina, efectuó el saqueo de la tagua en el Chocó y Urabá, quinas en el Cauca, Tolima, Caquetá y Santander, palos de tinte en la Costa Atlántica, y caucho en el Caquetá, Vichada y Putumayo, y en menor escala en Tolima²⁵⁵.

En las corrientes de migraciones internas del país, entre 1870 y 1920, se registraron dos relacionadas con Urabá: desde el nordeste de Antioquia y Medellín hacia Turbo, y otra desde el Chocó hacia el mismo puerto, posiblemente compuesta de negros de las minas, liberados de los esclavistas caucanos.

A finales del s. XIX, Colombia estuvo por fuera del mercado internacional de capitales²⁵⁶. La Nación se integró tardíamente a la economía mundial. La poca inversión extranjera que llegó con los primeros ingenios azucareros y las plantaciones bananeras, en el s. XIX, no beneficiaron a la región de Urabá. Esta frontera permaneció abandonada por muchos años más, hasta cuando llegó el Consorcio Albingia en 1910, y los inversores de Sautatá, un ingenio azucarero de compañías con intereses en algunas islas del Caribe, que llegó a tener su propia moneda para pagos internos²⁵⁷.

El s. XIX fue una centuria resignada a la riqueza de las maderas preciosas de Urabá. El primer embarque de tagua despachado desde sus costas para el mundo civilizado de la época data de 1845²⁵⁸. Se convirtió así Turbo en el epicentro de otra conquista: la de los productos de extracción natural. Durante esta nueva época de expoliación, el área de los ríos León-Atrato ubicó a Colombia como el segundo productor mundial de tagua, y uno de los más importantes dadores de maderas. Los viajeros que se acercaron otra vez a la costa de Urabá, atraídos por las noticias de las explotaciones madereras, se encontraron en Turbo con una aldea de 1.000 personas rodeada de selvas por todos sus costados, regida como distrito parroquial de Murri, por disposición del presidente Tomás Cipriano de Mosquera, en 1847.

El auge de la nueva conquista fue tan grande que en 1853 Estados Unidos de América tenía agente Consular en Turbo, con el fin de atender los asuntos de sus ciudadanos y de los comerciantes europeos. En 1850

el presidente José Hilario López le devolvió al puerto la condición de municipio del Chocó. Cuando Turbo pasó nuevamente en 1857 a pertenecer al Departamento del Cauca por cerca de cincuenta años, no seguía siendo más que una docena de chozas sin condiciones de vida decente, tal como la encontró el americano John Trautwein, en un viaje de exploración para un canal interoceánico por los ríos Atrato y San Juan.

Después, explotaciones de otras especies colmaron las expectativas de empresas extranjeras y colonos locales en una competencia desalmada por acabar con esta tierra. La Emery de Boston llenó las ciudades del Mississippi y Nueva York de cedros y caobas, e ingleses instalados en la zona, de caucho sus centros industriales en Europa. La vía Montería-Turbo la comenzó la compañía maderera Emery, para la extracción del producto. Ésta fue la ruta de colonización de los campesinos cordobeses –sinuanos, fundamentalmente– hacia Urabá. La Emery trabajó la explotación de la madera hasta 1929.

Desde 1851, cuando se liberaron los esclavos negros en Colombia, las márgenes del río Atrato empezaron a poblarse con negros venidos de las minas de los payaneses. Antes, desde el siglo XVI, algunos grupos de cimarrones escapados de Cartagena, Cauca, Antioquia y Chocó, ya habían sentado reales en algunas de las zonas cercanas al río, creando un movimiento temprano de resistencia negra a la esclavitud²⁵⁹. Unos y otros surtieron la mano de obra necesaria para la explotación de maderas, la extracción del caucho y el oro, la recolección de las raicillas de ipecacuana de las nuevas compañías.

A la población natural del Darién, el Chocó y Urabá, se sumaron así los descendientes de esclavos, quienes compartieron con los indígenas la navegación y la vida del Atrato. Esta población será, a finales del s. XIX, la anfitriona de los emigrantes zenúes, expulsados de Córdoba, en el proceso de expansión de las haciendas ganaderas. Todos ellos originaron después, en las primeras décadas del s. XX, la base de las actividades económicas que habrían de promoverse en la región. Esta mezcla de grupos humanos fue lo que asustó a un visitador oficial de Medellín, que recomendó en 1931 “la necesidad de antioqueñizar aquel conglomerado social formado, en su mayoría, por

elementos extraños, desligados del concierto departamental por la mala administración de Turbo”²⁶⁰. Durante la etapa de posesión del territorio de Urabá, por autoridades antioqueñas, a partir de 1905, los problemas de límites departamentales, de compatibilidad de caracteres de las gentes, de entendimiento entre las colonias asentadas y los nuevos colonos paisas enviados con el fin de “civilizar” el territorio, fueron permanentes. Las quejas de los prefectos de la Provincia de Urabá, en cartas enviadas al señor Gobernador del Departamento, son la constancia de la problemática planteada en ese encuentro de culturas²⁶¹. “Los negros de todas estas zonas de Urabá son perezosos y cobardes [...] En tiempo de la tagua y de la recolección de la raicilla que se llama ipecacuana ganan mucho dinero, causa por la cual no les gusta la agricultura”²⁶².

En 1846 el gobierno de Bogotá decretó «camino nacional» la ruta desde Medellín hasta el golfo de Urabá. Esa trocha desde Santa Fe hasta Dabeiba, era conocida y recorrida por colonos y cazadores desde el s. XVIII. Posteriormente, Juan Bautista Londoño del Corral obtuvo en 1880 la aprobación, por parte de la Asamblea de Antioquia, de un proyecto de camino carretero con el mismo propósito. Comenzó así el vía crucis de ires y venires que *ad portas* del s. XXI aún no termina para la región de Urabá.

Incluso el trazado de una vía férrea que acerque el interior del país con el mar y el mundo, ha sido parte de los sueños del comercio internacional con esta región. En 1905 la Nación otorgó una concesión por 99 años al ingeniero norteamericano Henry G. Granger para la construcción y explotación del Ferrocarril Central de Colombia, que habría de partir del golfo y cruzara las llanuras del río León, hacia la ciudad de Medellín. (Granger había llegado en 1890 con una expedición de ingenieros al alto Andágueda, río Chocó, y denunció después cerca de doscientas minas de oro en la zona²⁶³). El ferrocarril, obviamente, no se hizo, pero siempre ha sido otra posibilidad latente dentro de los proyectos para desarrollar la región, conectándola con Medellín y el interior de la República.

En ese mismo año, 1905, el gobierno del presidente Rafael Reyes entregó la provincia de Urabá al departamento de Antioquia, en la

reacomodación de la República que sobrevivió a la regeneración conservadora (1886-1900). Esa reforma creó nuevos departamentos para que intentaran sanar los desgarramientos partidistas que produjo la guerra interna de los mil días. Con la decisión, esa costa, de cara al mar por definición, administrativamente la volvieron a poner los gobiernos centrales a mirar hacia el interior. Primero fue a Popayán, y después a Medellín²⁶⁴.

Al recibir el territorio de Urabá²⁶⁵, Antioquia inició la campaña de su colonización como una esperanza redentora del encierro de sus montañas. Cuando llegaron los primeros funcionarios antioqueños a tomar posesión de los nuevos territorios, encontraron una zona con escasa población, vinculada mayoritariamente a la costa cartagenera, y algunos pocos empresarios alemanes e inmigrantes sirio-libaneses, en actividades extractivas y de intercambio comercial. Sólo hasta 1960 empezaron a llegar masivamente colonos y trabajadores del interior, atraídos por el nuevo cultivo del banano. La terminación de la carretera al mar, en 1954, volvió posible ese anhelo.

El colono paisa en los inicios del poblamiento de Urabá no se asemejó a la imagen mítica del coloso desbrozando selvas para crear pueblos, como fue la iconografía de la colonización del sur de Antioquia. En esta costa, los habitantes que llegaron adquirieron la tipología del poblador antiguo de Urabá: gente sobreviviendo con labores de recolección y pesca, y no como agricultores regulares. Otros fueron simplemente funcionarios, unidos a la cauda de comerciantes, contrabandistas y aventureros.

Para la colonización de Urabá, Antioquia apeló a la solidaridad de grupo, invocó los sentimientos a los que era susceptible el paisa, y utilizó apelativos como “espíritu de la montaña”, “homogeneizar la raza” y “antioqueñizar a Urabá”, tal como rezan algunos de los documentos propagandísticos de la época²⁶⁶. Aunque no dejaron de sentirse las advertencias sobre aquellas malsanas tierras: “La raza blanca no puede vivir con salud en los terrenos bajos, húmedos y plagosos [...] sólo puede existir allí la raza negra ocupando los ríos navegables”²⁶⁷.

Frontino²⁶⁸ fue la punta de lanza de la colonización de Urabá durante los primeros años del s. XX. El distrito judicial de Frontino estaba

compuesto, entonces, por su capital del mismo nombre, Cañasgordas y Dabeiba, y tenía cerca de cuarenta mil habitantes. El distrito Judicial de Urabá, con treinta mil personas, lo conformaban Pavarandocito (que al final del siglo devino en el rancherío de los negros herederos auténticos de los esclavos africanos y cimarrones), Murindó, Turbo y Riosucio²⁶⁹. Dabeiba y Frontino fueron los asentos más importantes de las misioneras religiosas para la tarea evangelizadora de la región. En esos municipios construyeron colegios, granjas, internados, para adoctrinar a los indígenas y nativos, animadas por algunos sacerdotes que después cumplieron tareas meritorias en el desarrollo de la misma carretera al mar. (La colonia de Villa Arteaga, por ejemplo, llevó el nombre de uno de ellos, José María Arteaga).

El mismo dirigente liberal Rafael Uribe Uribe, comandante de la Guerra de los Mil días, invitó a los antioqueños a construir vías hacia el Atrato. Ciudad Reyes fue un proyecto del general Uribe, diseñado para realizarse a cinco kilómetros de Turbo, y sobre el río Caimán. Los pioneros antioqueños, principalmente aquellos de Frontino, se imaginaron la urbe “populosa y floreciente [...] con edificios artísticamente decorados, sus altas torres, sus elevados faros; rodeada de jardines, retratándose como Napoleón en las superficies de las aguas del Atlántico y adormecida al cadencioso ritmo de las olas”. Ése, al menos, fue el discurso florido del juez Primero del Circuito de Frontino, Tomás María Silva, durante la inauguración de la Provincia²⁷⁰. La promoción de estas colonias fue parte de la política de poblamiento de territorios de frontera, del Ministerio de Industrias nacional.

Cuatro años más tarde (1909), el Consorcio Albingia, de Hamburgo²⁷¹ marcó el destino agroindustrial de Urabá en el s. XX: el gobierno nacional le otorgó una concesión de 4.945 hectáreas en el área de Turbo para la siembra de banano. El contrato suscrito entre el gobierno nacional y el representante de la compañía, y autorizado por la ley 66 de 1909, permitía la siembra en la orilla oriental del golfo, municipio de Turbo –terreno La Patria–, y la construcción de un ferrocarril y muelle sobre el río León, con monopolio de uso durante 50 años. (El representante de la compañía en Colombia era Miguel Uribe Holguín, apoderado además de personas y empresas peticionarias

de tierras al gobierno central, en diferentes lugares del país²⁷². Continuaba la oligarquía bogotana con sus tentáculos en toda clase de negocios oficiales).

La fruta que muchos viajeros en el pasado se encontraron silvestre en la región, alentó entonces a los alemanes para convertir el banano en un nuevo producto de exportación colombiana. Sin embargo, el comienzo de la Primera Guerra Mundial truncó el proyecto. Los rieles de ferrocarril carcomidos por el óxido en los humedales de Puerto César recuerdan todavía esta intentona colonialista. La vía férrea alcanzó a llegar hasta los dominios de lo que en el s. XXI es Currulao, por ese entonces, la finca del viejo Nazir Yabur: los vagones llegaban propiamente hasta el corredor de entrada de su casa de mayordomía.

La presencia de la compañía alemana alentó las solicitudes de concesión de baldíos en la zona. Muchas de esas solicitudes fueron realizadas por súbditos alemanes. En 1912 estuvieron listas 12.000 hectáreas sembradas, vía férrea de cinco kilómetros para la salida del producto, cerca de 800 obreros laborando diariamente en las plantaciones y en las construcciones –sinuanos en su mayoría–, vapor para el traslado entre Turbo y Cartagena, Puerto Colombia y ciudad Colón, en Panamá.

¿Por qué se acabó este intento de poblamiento? Parsons dice que fue el comienzo de la Primera Guerra Mundial. El historiador antioqueño Rodrigo García²⁷³ anota fenómenos inherentes al conflicto mundial, como la contracción del crédito para todas las inversiones que no fueran la guerra, lo que originó la liquidez del Consorcio, y por consecuencia, problemas laborales y de pagos oportunos a proveedores locales. Sin duda, la presencia de una compañía alemana en territorio americano causó, también, problemas, tanto al Consorcio mismo como al gobierno colombiano, que autorizaba su presencia en un golfo importante para las comunicaciones mundiales, y zona vital para la seguridad continental. La suspicacia de la instalación de una empresa alemana en territorio cercano a los intereses de Norte América, tenía que levantar una polvareda de presiones gringas al gobierno de Bogotá, que buscó la suspensión de las garantías concedidas por ley a la empresa. Se frustró así el intento más serio hasta principios del s. XX de colonizar el golfo de Urabá. El dorado del Darién volvió a esfumarse en la manigua del

olvido oficial y el desánimo empresarial. Sin embargo, el intento de plantación del banano de la compañía Albingia marcó las pautas para el cultivo estelar de Urabá, medio siglo después.

El intento de plantación de banano en 1909 destruyó importantes taguales y bosques nativos en Urabá, lo que causó malestar entre los comerciantes del producto en la región. Desde 1907, el presidente Reyes había reglamentado la explotación de la tagua en los bosques nacionales de las hoyas de los ríos Atrato y León, y en las costas del golfo de Urabá, mediante el decreto 1540. Se introdujo en la actividad, el pago de derechos de exportación y pagos de aduanas, a las personas o compañías particulares dedicadas a la explotación de los taguales, con el fin de proteger racionalmente los bosques nativos²⁷⁴.

Los mejores salarios ofrecidos por el Consorcio a los campesinos sinuanos, también molestaron a los cartageneros que tenían el monopolio de la explotación maderera en el golfo. En las cercanías de Turbo y sobre la hoya del río León existían para la época “caseríos importantes” –según carta del gobernador de Antioquia, Eduardo Vásquez, al Ministro de Hacienda (30 de agosto de 1910)–, que la concesión de baldíos al Consorcio otorgada por el gobierno Nacional perjudicaban para su ulterior desarrollo como distritos vitales para el poblamiento general de Urabá, que era la política de Antioquia desde 1905.

El Consorcio y estos vecinos tuvieron una relación conflictiva, por lo que se desprende de varias comunicaciones de lado y lado, al gobierno Nacional y Departamental, comentando abusos y restricciones de movilización en torno al área de trabajo de la compañía²⁷⁵. “Estudiando el contrato celebrado por el Gobierno con el Consorcio Albingia, no se encuentra cláusula ninguna que le dé derecho a esa Sociedad para estorbar o impedir, o solicitar que se impida o estorbe el ejercicio de los derechos de los colonos que ocupan terrenos baldíos de buena fe; ni tampoco la hay en el sentido que el Gobierno quede comprometido a impedir la venta de licores en la vía férrea” (Carta del gobernador Clodomiro Ramírez al señor Miguel Uribe Holguín²⁷⁶). La nota es una respuesta a carta del Consorcio, en donde acusaba que “a una distancia de cosa de cincuenta metros, hace ya algún tiempo, existen

unos ranchos donde se venden licores, con gravísimo perjuicio para la empresa en que esa sociedad se ocupa”.

“Comunican de Turbo que hay gran preocupación allí con motivo de los trabajos que están efectuando varios operarios de la compañía alemana de la que es consocio un señor Abino, a quien gobierno le adjudicó un lote de baldíos en aquella región [...] dicese que están haciendo trochas tomándose taguales que constituyen riqueza nacional, bien par destruir árboles y luego sembrarlos particularmente, bien para beneficiarse de ellos exclusivamente con perjuicios de los que, por aquellos lugares se dedican al negocio de la tagua”, escribió otro, el gobernador de Bolívar al Ministro de Obras Públicas, en 1909, defendiendo intereses de comerciantes amigos y cartageneros (“Telegrama al Ministro de Obras Públicas, desde Cartagena en 1909, por parte del gobernador De la Vega”). AHN, Ministerio de Industrias, Fondo Baldíos, t. 32)²⁷⁷.

Las disputas de entonces, de los colonos y el gobierno departamental, develan una actitud de rechazo a la presencia del Consorcio alemán en Urabá. Esa compañía parece que sufrió una persecución similar a la que padecieron posteriores empresas agroindustriales en los años 1970 y 1980 —es el caso de la siembra de la palma y aun el mismo banano—, y que también echó a perder intentos importantes de adelantos agrícolas regionales.

No obstante, la corriente migratoria que generó el Consorcio Albingia sentó un núcleo de población importante que, de alguna manera, sembró sus bártulos en la zona, comenzando una tarea de “civilización” vital para los propósitos de la dirigencia de Antioquia, así esas gentes fueran distintas a los paisanos del interior del Departamento, que añoraban los empresarios y políticos de Medellín.

Si el intento de siembra de banano por parte del Consorcio fue desastroso para los comerciantes de madera, la explotación de los bosques de tagua fue ruinoso económica y ambientalmente para la región. La actividad sólo reportó ganancias para las compañías extranjeras (la casa Emery de Boston, entre ellas) y para los intermediarios cartageneros. Las compañías explotaron taguales en Urabá y las regiones de los ríos San Juan y Mulatos, desde su asiento

en la sabana del Sinú, departamento de Córdoba. Su extracción desaforada, al igual que la de otras variedades de maderas y subproductos (el caucho, el bálsamo canime, la resina del algarrobo, el carey, la zarzaparrilla y el dividivi), fue el comienzo de la pérdida de Urabá como reserva del ecosistema mundial. De los caudalosos ríos que caracterizaron siempre a la región hasta bien entrada la segunda mitad del s. XX, sólo quedan a principios del s. XXI, los vestigios de lo que fueron grandes corrientes, perdidas entre los secos y amplios cauces, llenos ahora de piedras y arenas.

Este comercio de la madera generó personajes singulares en la región, que el tiempo volvería leyendas maravillosas, substrato de la grande gesta que simboliza Urabá para los colombianos. Cacicazgos seculares, reyes (de la tagua, de la raicilla, del contrabando, de tierras, de ganado...), esclavistas natos, ricos prestamistas, conforman esa pléyade de hombres que, entre la ilegalidad y el anonimato, dominaron por años y sucesivamente, la vida cotidiana de la región, a espaldas del país central que sólo tuvo a las tierras alrededor del golfo por jungla de bandidos y aventureros²⁷⁸.

También generaría controversias permanentes entre los viejos colonos que dominaban el comercio y las nuevas autoridades antioqueñas que, a partir de 1905, entraron a implantar en la región un modelo cultural distinto al que tenían por costumbre los moradores provenientes de Cartagena, Chocó, Córdoba. Esos debates no tuvieron mayores repercusiones²⁷⁹, es cierto, pero sí marcó la pugna histórica que hasta finales del s. XX, mostró una relación de dificultades entre Antioquia y los habitantes de origen costeño. Fundamentalmente con el caso de los chilapos que, insertos en las guerrillas de los años 1980, siempre promovieron el gentilicio urabaense, en lugar de antioqueño, para designar ese nuevo mestizaje que ocupa los territorios del golfo.

Los habitantes de Urabá de finales del s. XX tienen introyectada interior y mentalmente la diferencia que los vuelve singulares frente a los paisas de las montañas. Ellos se saben costeros, y por lo tanto, ajenos a esa cultura de quienes viven encerrados entre las cordilleras del interior. Lo que ha provocado muchas veces a la dirigencia local

urabaense, plantearse unas nuevas relaciones político-administrativas con el Departamento de Antioquia²⁸⁰.

La explotación de los taguales sólo dejó caminos de penetración a Urabá: principalmente desde la sabana del Sinú, por donde llegaron luego los campesinos cordobeses que habrían de surtir de mano de obra la agroindustria bananera. También dejó el desarrollo de algunas aldeas, como Zapata y Mulatos –hasta donde llegaba la trocha de los raicilleros²⁸¹, bordeando la laguna de El Salado, cerca de Necoclí.

La llegada de colonos cordobeses para la explotación de la raicilla de ipecacuana en 1947, originó también aldeas como la de Pueblo Nuevo, un corregimiento de Necoclí, en 1957. Como toda fundación, el pueblo se desarrolló en torno al estanquillo de proveedores, primero, y luego la tienda, y posteriormente las casuchas de los chilapos venidos de las sabanas de Córdoba y Bolívar, que lograron comprar hectáreas a cincuenta pesos. El cura, era obvio, vino detrás. En 1990 el corregimiento de Pueblo Nuevo fue la sede para la reinscripción del Ejército Popular de Liberación (EPL).

En la definición del tratado de Panamá (1918), los Estados Unidos formularon la petición de dejar abierta la posibilidad del canal alternativo por el río Atrato. Un año antes, el Departamento de Guerra norteamericano ya había urgido la necesidad de incrementar la producción de platino en el Chocó, necesario este metal para la industria bélica²⁸². En los índices de exportaciones de Colombia, en 1913, la venta de platino a los Estados Unidos representó el 9% del total de las exportaciones. Para 1917, el porcentaje se disparó al 71% en su comercio exterior²⁸³.

En su memoria colectiva, los negros del Chocó todavía hablan del momento de la llegada de los gringos, para explotar el platino: “Cuando la Valentina tenía ocho años (1918) llegó una cosa grande al Chocó; la metían en los ríos y la comandaban unos hombres monos, altos, blancos como ranas plataneras, pero con ojos azules y una lengua de trapo que juntaba las letras de una forma rara, que hacía que las palabras sonaran muy distinto al, vea vé; al que pasa mi gente; al qué corrinche es éste; y al qué es lo que quiere usted con ese mazamorreo tan raro, y al digo, qué es lo que estos monos que llaman gringos tan haciendo con el oro.

(...) al mismísimo tiempo que se sonsacaba el oro, mataba todos los pescaditos porque le botaban al río una cosa espesa y rojiza que ensuciaba el agua, secaba las matas y ponía la tierra blandita para que los palos que sostenían las casas empezaran a blandenguiar”²⁸⁴.

La draga, recuerdan ellos, recorrió el río sin cansancio, hasta dejarlo amarillo del barro revuelto, pero sin nada de oro y platino, en la provincia del San Juan, arrasando con Nóvita, Condoto, Andagoya, Itsmina, Tadó, Cértegui, Lloró. El suceso, parte de la expoliación que ha sufrido la región a lo largo de los quinientos años de invasiones itinerantes, generó el desplazamiento de muchas comunidades hacia el bajo Atrato, cuando el oro se iba agotando en las partes altas de las cuencas. Es una de las razones por las cuales el ex presidente Alberto Lleras Camargo llamó a Colombia «país de aluvión»: por la permanente movilidad geográfica y social interna, originada por las situaciones inesperadas de cada momento²⁸⁵.

La Posso Figueroa recuerda que su nana Dioselina Chontó “hablaba en hablado bantú”, cuando cantaba sus “historias fantásticas como en lamento”, y cuando “narrando y cantando, recordaba las historias de los negros que habían llegado de lejos –decía ella²⁸⁶”.

La década de 1920, pródiga en Colombia en inversiones para la construcción de infraestructuras de transportes, no benefició a Urabá. Los dineros que entregó el gobierno americano por la indemnización de la pérdida de Panamá –su alma gemela hasta el comienzo del s. XX–, se destinaron para el desarrollo del centro del país, mediante la dotación de ferrocarriles y la utilización del río Magdalena. A pesar de que la experiencia del cultivo del banano en el Magdalena (la producción bananera de Santa Marta en 1930 fue dos veces superior a la de Costa Rica²⁸⁷), ya había mostrado las potencialidades del cultivo en la frontera agrícola que les señaló la Compañía Albingia.

El Plan Nacional de Troncales, elaborado en 1930, tampoco tuvo en cuenta las necesidades de Antioquia y las ventajas adicionales de la salida al mar y el mundo por Urabá. Este Plan diseñó las rutas Ipiales/Medellín/Cartagena; Girardot/Cúcuta; Barranquilla/Riohacha, sin tender lazos de unión con regiones importantes del país para su

desarrollo futuro. El comercio de Colombia se movilizó, hasta bien entrado el s. XX, por los tres puertos principales de la Costa Caribe.

Durante casi toda la primera mitad del s. XX –años 1910 a 1930, incluso hasta 1940– la diferenciación social colombiana abrió brechas profundas entre la ciudad y el campo. El país comenzó a urbanizarse, en detrimento del campo, del que puede decirse que hasta entonces tampoco había tenido la atención de los gobiernos central y regionales. Entre 1912 y 1938 hubo un descenso considerable de la población dedicada a labores agrícolas y de minería, los servicios primarios. Todo este campesinado (que desde el virreinato se tuvo como mestizos individualistas y aislados) resultó entrando a las ciudades. Entre el primer año (1912) y 1951, el descenso en el sector primario fue de 20 puntos: del 75% de la población económicamente activa pasó al 55%. Durante el período, el aumento se hizo a favor de los trabajadores manufactureros, artesanales y fabriles, que pasaron a engrosar las actividades urbanas²⁸⁸. Esta mano de obra pasó a la fabricación, curiosamente, de herramientas agrícolas: despulpadoras de café, trapiches y pailas de hierro y cobre para los beneficios de la caña, pisones para la minería en pequeña escala, escopetas para la cacería, pero también para que los godos y los liberales volvieran a matarse mutuamente, por los motivos más baladíes.

La guerra contra el Perú (1932) fue un hecho que influyó para que se generaran corrientes migratorias en Colombia: en esta ocasión hacia el Putumayo. En cambio, la paz de la frontera con Panamá no forzó el mismo fenómeno con las tierras de Urabá. La necesidad de ocupar áreas fronterizas para preservar la seguridad nacional, con vías de comunicación y gentes, no ha sido un imperativo con respecto a la región antioqueña del Caribe. No obstante, cuando se perdió Panamá por la incompetencia del presidente Marroquín y la negligencia del Senado de entonces (1903)²⁸⁹, esa desmembración sí inspiró algunos movimientos de colonización hacia la región, promovidos por la dirigencia nacional desde Medellín y Bogotá, sin que se concretaran poblamientos importantes.

La Ley de tierras de 1936, del gobierno del presidente López Pumarejo, que entregó como de propiedad privada todas las tierras

que hubiesen salido legalmente del Estado (aunque señaló que deberían revertirse a éste las que no se explotaran económicamente 10 años después de expedida la ley), originó algunas protestas sociales menores en el valle del Sinú, las tierras más próximas a Urabá cobijadas por la ley. La República Liberal de López, que dejó intacta la estructura social del campo colombiano, impuso la idea de que “la tierra era para quien la explotara”. Esta consigna agitadora no repercutió para nada en Urabá, que se preservó de los desórdenes públicos gracias a su incomunicación con el resto del territorio nacional. A partir de mediados de siglo, cuando venció el término de la reversión de tierras inexploradas al Estado, comenzó la modernización agraria sostenida en el país²⁹⁰, que se prolongó hasta 1970, época en la que los dineros de las mafias de las drogas ilícitas (marihuana, coca y heroína) revolucionan nuevamente la propiedad de la tierra en Colombia.

La Reforma Agraria (aprobada en 1961 y con vigencia muy pobre hasta 1971, cuando el gobierno de Misael Pastrana Borrero la “enterró” con la complicidad de los partidos Conservador y Liberal), alentó entre el campesinado y durante estos años luchas violentas por la tierra a lo largo del país, haciendo sentir sus expresiones reivindicativas por un derecho legendario truncado en el leguleyismo y el arrebato violento de los gamonales, principalmente costeños. La región de Urabá, que pudo haber estado influenciada por la Asociación de Usuarios Campesinos (ANUC), línea Sincelejo, no tuvo expresiones reivindicativas por la tierra. Apenas empezaba su desarrollo bananero en una zona de colonización con disponibilidad suficiente de tierras. La tarea del colono allí fue cíclica: Tumbaba montes, sembraba maíz, cosechaba, sembraba pasto y, luego, vendía. Así iba conquistando tierras en un ciclo itinerante que amplió la frontera agrícola sin problemas iniciales. El campesinado no tuvo hasta estos años límites en la región para acceder a la propiedad. La frontera agrícola no la limitaba nada, gracias a los grandes baldíos de la región.

Paradójicamente, Urabá es la única región del país donde “la reforma agraria” se hizo de la mano de los propios traficantes de droga, en la década de 1980/1990, cuando entregaron ellos mismos, tierras, insumos, maquinarias y dinero a los campesinos del Urabá chocano,

en un proceso de pacificación de la región, liderado por monseñor Isaías Duarte Cancino.

En el mapa del geógrafo Preston E. James²⁹¹, elaborado en 1941, los asentamientos que se observan en la región de Urabá, a lo largo del río Atrato, son bastante distantes unos de otros, y todos están catalogados dentro del rango de los mil habitantes o menos. Ninguna población se acerca en la carta geográfica, ni remotamente a los 100 mil pobladores. Seguía siendo Urabá una tierra sólo de promisión, habitada por esporádicos aventureros que continuaban con la tradición contrabandista de la Colonia. El camino de Urrao, municipio «marginado del mapa mental de las elites blancas de Medellín»²⁹², seguía alentando la entrada del contrabando procedente del Chocó y del golfo, vía río Atrato.

Desde mediados de la década de 1940, empezaron a llegar los primeros refugiados de *La violencia*, que se protegerían en esas tierras de frontera con el anonimato que daba la manigua impenetrable de los territorios abandonados por el Estado. Ese tipo de colonización aseguró de cierta forma un control político en la zona, para aquellos perseguidos por los chulavitas conservadores. Se sembraron colonos liberales allí, como si se hubieran sembrado matas de plátano. Comenzó Urabá así a teñirse de rojo, color partidista, pero también sangriento.

Sus municipios sirvieron de asiento de gentes liberales que huían de la persecución conservadora en el interior de Colombia. El capitán Franco, por ejemplo, jefe de la guerrilla de Pavón y Urrao, se desplazó continuamente entre Frontino, Ituango, Peque, Dabeiba, Urama y Juntas de Uramita. Mariano Sandón lo hizo en Tierralta (Córdoba), y Marceliano Bravo, alias *Roncamina*, en territorios indeterminados de Urabá. En Juan José (Córdoba), se movilizó Julio Guerra, uno de los fundadores del EPL. También durante la época de la violencia, la carretera al mar fue un eje de movilización de la guerrilla²⁹³. Las cuadrillas de los trabajadores de las obras civiles eran los obreros del día y los bandoleros en la noche, que asaltaban haciendas, poblaciones, aldeas, decían en la época. Los conservadores acusaban, entonces, a los ingenieros de la obra de patrocinar la formación de grupos contrainsurgentes. El Secretario de Gobierno de Antioquia, en 1951,

acusaba a “elementos liberales que se aprovisionan de alimentos y armas por el río Atrato, desde Panamá y otro país del Caribe que no quiso decir”²⁹⁴, con ese fin.

La violencia de los años 1950/1960 reorganizó los hilos sueltos de la colonización²⁹⁵. Desde entonces, la frontera agraria de Urabá, especialmente, ha sido escenario por antonomasia de guerrillas y contraguerrillas, alimentadas ambas por jóvenes y adolescentes móviles, semiempleados o desempleados, analfabetas, que buscan en los grupos ilegales la oportunidad que el Estado centralista no les dio. «Según Hobbes, tenemos una señal de igualdad cuando cualquier hombre puede matar a cualquier otro hombre. La frontera agraria, ganadera, minera, parecía más y más, aquella sociedad hobbesiana de todos contra todos»²⁹⁶.

En la creación del Ejército Popular de Liberación (EPL) —una guerrilla de sesgo maoísta— los colonos y trabajadores liberales herederos de la trashumancia de la violencia de esos años, insertados en el mundo laboral de las plantaciones bananeras de Urabá, fueron la base que alimentó esa esperanza de igualdad²⁹⁷. Por entonces, Urabá para la dirigencia cegatona de Medellín, seguía siendo esa «tierra de negros» y «periferia conflictiva».

Para una comprensión aproximada de las colonizaciones efectuadas por el antioqueño, es necesario retomar el carácter del país, derivado de su formación libre en la época de la Colonia. Lo distintivo del caso antioqueño es que sus relaciones sociales y económicas han sido singulares a las de otras regiones colombianas, desde aquel período. El agente Real que llegó a la provincia de Antioquia se encontró con mazamorreros, rescatantes, comerciantes, mineros independientes, «miserables» y mendigos, en lugar de encomenderos, y burócratas de resguardos, estancos, reales de minas, blancos, indios, esclavos y administradores Reales. Esa población hallada escapó, en la práctica, de la organización colonial típica emanada del régimen español. «Todo el período colonial transcurre en Antioquia en condiciones diferentes a las demás regiones»²⁹⁸, lo que conformó un modo de vida no regulado desde afuera, y regido por las relaciones de poder y de control propios de la práctica del comercio o de la minería.

El desarrollo de la provincia de Antioquia en los s. XVII y XVIII se debió básicamente a la actividad minera, primero, y luego a la presencia diestra de los comerciantes; asociadas a una identidad cultural paisa, con expresiones propias de lenguaje, moralidad peculiar y cotidianidad. La agricultura se desarrolló en la medida en que los empresarios mineros necesitaron productos agrícolas para alimentar a los esclavos y sirvientes, y a las familias de los propietarios de minas. La tierra dedicada a la producción agrícola le representaba un estorbo al empresario minero. Las regiones que concentraron estas actividades fueron Santa Fe de Antioquia (minería), San Jerónimo, Sopetrán, Sacaojal, Buriticá, y las zonas aledañas al río Tonusco (agrícolas). Cuando la actividad minera se trasladó a Santa Rosa de Osos, San Pedro, Yarumal, el Valle del río Negro (s. XVII), la agricultura se concentró en el Valle de Aburrá, y a finales del XVII y principios del XVIII, en el valle del río Negro. La zona minera de Zaragoza, Yolombó²⁹⁹ y Remedios nunca se abasteció de productos agrícolas propios, por la mala calidad de las tierras cercanas a las áreas de la minería.

En el período moribundo de la Colonia (1780-1810), la población antioqueña se caracterizó por ser, en su mayoría, agricultores, aunque un buen grupo lo conformaron los mercaderes y los conductores de víveres. El mayor número de cultivadores se concentraba en el valle del Aburrá: Medellín y Envigado. Las «rozas» de maíz estaban destinadas para terrenos futuros de ganado, que criaron a lo largo del río Medellín, y en las vertientes del Cauca (Santa Fe de Antioquia, Sopetrán)³⁰⁰. Una alta población también se encontraba desempleada en el momento: «Entre Envigado y Medellín hay más de 500 vagos y mendigos»³⁰¹.

La relación minería/agricultura de autoabastecimiento/comercio, desarrolló en la provincia «un espíritu de solidaridad local y regional en las relaciones civiles, basado en un sistema de lealtades individuales recíprocas»³⁰², que originó un sentimiento comunitario de intereses regionales especial, consolidado en el transcurso del s. XIX, y evidenciado en el movimiento independentista antioqueño, que lo distinguió del resto del país. La Independencia en la provincia de Antioquia no tuvo el carácter conflictivo de otras zonas del país. En

esta región no hubo cambios notables en las jerarquías provinciales ni levantamientos populares contra las autoridades coloniales. Éstas cambiaron, en general, sin dificultades, al Rey por la Constitución en 1810, y retornaron de nuevo al Rey en 1816. La pacificación fue diferente a la de las demás regiones del Virreinato. Las únicas luchas libradas en Antioquia se presentaron en Zaragoza, zona más relacionada con Mompóx que con Santa Fe de Antioquia y los demás centros provinciales. Después, durante las distintas guerras civiles de Colombia, en el s. XIX, y en la llamada época de *La violencia* (1948-1960), los antioqueños guardaron un comportamiento similar, actuando de forma distinta a las otras regiones del país.

Así se concluye que el proceso de poblamiento y explotación agrícola y minera, se desarrolló con preferencia en el centro de la Provincia. Las parcelas agrícolas que se establecieron fueron alrededor de las rancherías de mineros, para el autoabastecimiento. Los pequeños propietarios de tierras estuvieron, entonces, alrededor de estas poblaciones. Mon y Velarde ya había anotado, cómo la mayoría de los habitantes estaban asentados en el centro de Antioquia, a pesar de la gran extensión del territorio comprendido por la jurisdicción provincial. Este hecho hace suponer la escasa población por fuera de la frontera demográfica dominada por Medellín y sus alrededores³⁰³. El visitador Mon y Velarde encontró también la tierra «inculta y casi despoblada». De las concesiones de tierras otorgadas durante s. XVII y XVIII, las más próxima a Urabá fueron las tierras que le entregaron a don Juan del Corral, en Santa Fe de Antioquia³⁰⁴. De asentamientos que sirvieran de refugio para los viajeros no se conoce ninguno. Los caminos de Antioquia, seguían siendo los mismos conocidos por los mercaderes: los de Juntas, Nare, San Luis de Góngora (hoy Yarumal), Valdivia. El intento de fundar al municipio de Urao buscó promover la continuidad del camino de Santa Fe de Antioquia hasta el Chocó. La entrada por el Atrato parece que no fue la oficial. Los caminos Salamina-Honda, y Medellín-Santa Fe de Antioquia-Cartago-Popayán (la ruta preferida de los conquistadores), llevaron al sur.

La presencia administrativa y política orientó, también, el desarrollo de las áreas de explotación minera y agrícola. Dependiendo

del centro de poder, se expandieron las fronteras agrarias. La tierra no fue objeto de una explotación agrícola rentable, sino una actividad complementaria, de autoabastecimiento, de la minería y del comercio de importación, aunque ya en el s. XVIII se había regulado sobre el fomento a la agricultura, para evitar la hambruna y la escasez, que se dieron desde Mon y Velarde³⁰⁵. Para finales del s. XVIII y principios del XIX, el cabildo de Medellín estuvo integrado por comerciantes y mineros. Se explica así, entonces, la nula mirada política que pudieron tener estos funcionarios hacia la zona de Urabá, perteneciente, además, a Popayán. Todos concentraban sus intereses en las zonas hacia donde se volcó Antioquia durante estos años: Santa Fe, Sopetrán, San Jerónimo, el valle del oriente (Rionegro, Guarne, Marinilla, La Ceja), y el noreste (Cáceres, Segovia, Remedios). Continuó Urabá sin tener un hecho fundacional de importancia para la provincia.

Desde principios del s. XVI los propietarios de tierras que llegaron a la Provincia se concentraron en el valle de Aburrá y sus alrededores. ¿Por qué lo hicieron en estos territorios montañosos y aislados, peligrosos, además, si las playas tenían la facilidad de comunicación con su madre patria³⁰⁶. En una relación de los principales controladores de tierras en Antioquia, entre 1760 y 1820, figuran doce señores que, en su carácter de concesionarios, negociantes, juez poblador propietario, cosecheros, intermediarios comerciales, y pobladores propietarios, dominaron vastos territorios en San Carlos, Sonsón, Abejorral, Aguadas, Yarumal, Pácora, Salamina, Angostura, el valle de Aburrá, Amagá, Titiribí y Mariquita. Ninguno aparece relacionado con tierras en el occidente, o en Urabá³⁰⁷.

En los vínculos de la costa Atlántica colombiana con el Caribe insular, la producción de caña de azúcar, dominante en las principales islas vecinas, no influyó tampoco con un desarrollo similar. Renglón básico en las economías de Cuba, República Dominicana, Jamaica, Puerto Rico, en Colombia la producción de azúcar durante estos siglos no fue importante. La relación con el comercio del Caribe, principalmente con Jamaica, devino de la tolerancia del virreinato con los comerciantes neogranadinos para que viajaran a las islas a comprar negros. Como era de esperarse, no todas las actividades desarrolladas

a partir de este intercambio fueron legales. Ello explica el auge del contrabando y la presencia de colonias de ingleses (escoceses) y holandeses en el golfo de Urabá. Las reformas de 1778, de comercio libre para el desarrollo de las colonias españolas, y la industria de la península, pusieron fin al monopolio del comercio de ultramar, del puerto de Cádiz. Esa liberación de las disposiciones reales, flexibilizó la relación con las colonias inglesas y holandesas en el Caribe.

En Colombia fueron los comerciantes cartageneros los más propensos a desarrollar el comercio clandestino. Esta puede ser la razón por la cual ellos mantuvieron siempre una vinculación estrecha con Turbo y las costas del Urabá en los s. XIX y XX. «En términos generales, puede decirse que la importación de mercancías españolas y extranjeras a la Nueva Granada pasa por manos de cartageneros, ya sea como importadores directos o como agentes de éstos [...] Parte de las mercancías extranjeras que entran a la Nueva Granada las compran directamente a los barcos que venden toda su carga en las costas; también entran mercancías holandesas e inglesas por el río Atrato, de ellas una buena cantidad de contrabando»³⁰⁸. ¿Para dónde suben esas mercancías? ¿Por algún camino a Santa Fe de Antioquia y Popayán? Con los grandes comerciantes de Antioquia ubicados en Rionegro y Medellín, Urabá nunca pudo convertirse en territorio de desarrollo regional.

Las conquistas de territorios han sido conquistas de caminos. La colonización hacia el sur del Departamento, en el s. XIX, y la lucha por la vía al mar en el s. XX, son los modelos que hablan de esas obstinaciones colectivas. En torno a las fondas (esencial en la vida comunitaria), a los campamentos, se han desarrollado pueblos enteros. Las fondas no han sido más que cruces de caminos para las aberturas de tierras. El dueño de la fonda era el contacto con el mundo exterior para esos centenares de colonos, cuando salían cada ocho o quince días, por el mercado. El fondero era (es) el que iba y venía entre el mundo exterior y las nuevas tierras conquistadas. Él era (es) el referente obligado del caminante, del colono. Toda la historia del hombre ha sido una historia de aperturas de caminos.

Los antioqueños no avizoraron las perspectivas de su desarrollo hacia la costa del golfo de Urabá por muchos años. En cambio Antioquia sí miró con anticipación hacia el sur de Colombia para constituir su gesta de colonización en la más grande aventura nacional en el s. XIX. El resultado fue el establecimiento de más de cien poblaciones con características homogéneas por sangre, tradición y costumbres. Este movimiento social resultó ser la única gran revolución efectiva en lo social y económico de la República en ese siglo, pese a ser una centuria de revoluciones y peleas partidistas. La movilización antioqueña hacia el sur de su territorio, junto a las conquistas de Texas y California, y a la migración de los *bandeirantes* en el Brasil, son las tres grandes cruzadas de poblamiento de territorios sucedidas en América, después de la llegada de los españoles, los portugueses y los anglosajones al Nuevo Mundo. Las tres grandes oleadas itinerantes de América.

“La colonización antioqueña fue un fenómeno de iniciación espontánea en el cual participaron miles de gentes desarraigadas, movidas por la satisfacción de necesidades vitales”, asegura Eduardo Santa³⁰⁹. Esta fuerza social de grande raigambre popular, a mediados del s. XIX enorgulleció por años el espíritu creador del paisa.

El café llegó a la región antioqueña hacia 1880, después de entrar a Colombia por los Santanderes y Cundinamarca. La colonización antioqueña de mediados del s. XIX se hizo por medio de cultivos de supervivencia, en una lucha contra la pauperización, en donde las selvas y las cédulas Reales fueron los principales enemigos³¹⁰. “Esta colonización multitudinaria, de más de cien mil hombres y mujeres, según cálculos aproximados [...] fue la principal ruptura de nuestro país con el engranaje colonial [...] Fue, en síntesis, la gran revolución económica del siglo XIX, realizada por la misma generación que había logrado la independencia política, con Tomás Cipriano de Mosquera, José Hilario López y José María Obando”³¹¹. Esta movilización también fue motivada por la pobreza excesiva de sus habitantes, sin tierras “para el laboreo en lugares de su residencia”³¹².

El español al llegar a América, buscó el altiplano, culturalmente más propicio para el inmigrante. El caso de la soledad del golfo de Urabá, con su selva profunda y su abandono secular, ilustra esa

preferencia del conquistador por llegarse a los territorios interiores, más fáciles de domeñar que ciertas orillas insalubres del Continente. En las costas encontró tribus “más bárbaras”, difíciles de ubicar, nómadas, agresivas, al parecer duchos en la costumbre de la guerra. El clima, que moldeaba el carácter de los indígenas –apacibles y recogidos en las altiplanicies de América, indomables en los llanos cálidos del Continente–, igualmente le fue benéfico a los recién llegados en las alturas de las cordilleras. “Los conquistadores se apoderaron con suma facilidad de los imperios de los aztecas, de los chibchas, y los quichuas (sic), donde reinaba ya la civilización y no tuvieron que luchar con grande energía sino en los valles ardientes, donde las tribus bárbaras, no teniendo más hábitos que los de la guerra, se defendieron con desesperación. En las costas y en los valles profundos, lucha terrible y mortal con tribus belicosas, indomables, desnudas, sin vida civil ni formas determinadas de organización”³¹³.

Urabá no tuvo grandes concesionarios de Cédulas Reales. No tuvo a los Antonio de Quintana, Joaquín Barrientos, Plácido Misas, Nicolás y Antonio Vélez, Felipe Villegas, Francisco y Jacinto Palomino y José María Aranzazu, que sí tuvieron el norte y el sur de la Provincia, y contra quienes debieron luchar las oleadas de inmigrantes antioqueños.

En Colombia es posible señalar cuatro etapas de migración interna: la primera, en las postrimerías del s. XVIII, durante la etapa colonial; se inició desde 1785, con la llegada del Oidor Mon y Velarde, hasta principios del s. XIX. Fue una migración desencadenada por el hambre, la necesidad, la desocupación. Estimulada oficialmente, mediante disposiciones y órdenes del Oidor. En ella se sentaron las bases de una política colonizadora, en cuanto a cantidad de tierra que debía distribuirse.

La segunda etapa comenzó en el s. XIX. A partir de la Independencia, la generación de militares libertadores dio vida a ese propósito, a partir de cuatro aspectos: (1). Adjudicación de baldíos, con el fin de pagar servicios a soldados y oficiales que lucharon por la Independencia. (2). Venta de baldíos a particulares, con el ánimo de pagar los empréstitos que demandó la guerra, y para la organización de la nueva república. (3). Adjudicación de tierras baldías a los inmigrantes

Europeos y norteamericanos, que quisieran venir a las nuevas tierras, en condición de agricultores o artesanos, y con el objetivo de estimular el poblamiento de una nación diezmada por la guerra. (4). Adjudicación de baldíos a las provincias de la República, para que se arbitraran recursos para la política de poblamiento. Esta política de los cuatro puntos fue establecida por los diversos Congresos de la República, desde 1821, hasta los gobiernos de mediados del s. XIX³¹⁴.

La tercera etapa, la más importante, corresponde a mediados del s. XIX, con los gobiernos de Pedro Alcántara Herrán, Tomás Cipriano de Mosquera, José Hilario López y José María Obando. Sus administraciones dictaron medidas para estimular la fundación de pueblos y ayudar a gentes sin trabajo ni bienes. Eduardo Santa anota ésta como la etapa de la gran reforma agraria nacional. Esa etapa se prolongó hasta 1889, aproximadamente.

La cuarta etapa se ubica en las dos últimas décadas del XIX, hasta principios del XX. Esta colonización volteó hacia el Chocó, Urabá y otras regiones, ante la escasez ya de tierras libres en el sur. Etapa de grandes conflictos militares, las guerras civiles tuvieron al país en constante desasosiego. Se dieron las guerras de 1876, 1885, 1895 y 1899, la llamada Guerra de los mil días. Desde la década de 1880, el cultivo del café se extendió por los territorios colonizados del sur de Antioquia y el norte del Tolima, y la ganadería entró a ser parte fundamental del laboreo rural.

Desde 1821, los Congresos de la República legislaron a favor del otorgamiento de baldíos: ley del 29 de septiembre de 1821; decreto legislativo del 25 de julio de 1823; ley del 1 de junio de 1844; decreto legislativo del 2 de junio de 1846; ley del 29 de mayo de 1849; ley del 1 de junio de 1850; ley del 27 de mayo de 1852; decreto legislativo del 16 de junio de 1853. El fomento a la agricultura, la compensación de deudas a oficiales y soldados, y la búsqueda de recursos, mediante la venta de “tierras baldías a precios cómodos y equitativos”, fueron las razones que movieron a los nuevos dirigentes de la República a legislar acuciosamente sobre las tierras de la nueva nación. “Se venderán la fanegada de tierras baldías en las provincias marítimas, a razón de dos pesos moneda corriente; y por uno, en las del interior” (Ley del 13 de

octubre de 1821). Estas leyes, es bueno anotarlas, preservaron siempre “de tales ventas las tierras propias de las comunidades indígenas y los pastos y ejidos de las villas y ciudades”³¹⁵.

Como “gobernar es poblar”, la entrega de baldíos se hizo fundamentalmente para satisfacer cuatro necesidades: compensar los favores a la patria (el caso de los soldados a quienes hubo que pagar los servicios de la guerra); recoger dinero para pagar las deudas externas e internas; auxiliar a los indígenas que quisieran dejar la vida de errantes; y el pago de servicios a particulares, por la construcción de caminos, meta básica de los primeros gobiernos republicanos.

La primera política de inmigración que se estableció en Colombia fue promulgada por ley del 11 de junio de 1823, a instancias del general Santander, a quien correspondió la sanción. La ley autorizó al Presidente, para disponer de dos “y hasta tres millones de fanegadas de tierras propias del Estado, empleándolas con las calidades y del modo que crea más conveniente; pero sin que pueda conceder a cada familia más de doscientas fanegadas de tierras”, con el propósito de promover “eficazmente la inmigración de extranjeros europeos y norteamericanos”³¹⁶.

La política de distribución de tierras impulsada durante estos años se orientó, en lo fundamental, para ayudar a las personas pobres en capacidad de ponerlas a producir, fomentar el establecimiento de nuevos pueblos, para atraer a la vida económica “a regiones apartadas e incultas del país”, abrir caminos, y beneficiar de fondos a las provincias, entre otros propósitos. A las gentes beneficiadas con tales medidas, se les eximió, además, del pago de diezmos eclesiásticos por veinte años, y del reclutamiento militar por doce años a los individuos que fijaran su residencia en las nuevas poblaciones.

Durante esta primera mitad del s. XIX, el Legislativo y el Ejecutivo parece que estuvieron bastante ocupados dictando leyes y decretos sobre la materia. Desde la Guajira hasta Zapatoca, y desde Comía hasta “los desiertos del Casanare”, centenares de nombres se beneficiaron con el otorgamiento de baldíos. Una de esas concesiones, ley del 13 de mayo de 1853, otorgó “tierras baldías a los pobladores de la aldea de Obaldía”³¹⁷, en la provincia del Cauca, en cantidad de 80

fanegadas para cada familia, sobre un total de 12.000 que le fueron adjudicadas por la misma norma”³¹⁸.

Desde el mandato de Francisco de Paula Santander se promovió la apertura de caminos como el mejor medio de fomentar la prosperidad del Estado. La ley del 6 de mayo de 1834, sancionada por el general Santander, es el fundamento legal de la reforma social del s. XIX. “Es de la más alta importancia para la República [...] fomentar el establecimiento de nuevas poblaciones, especialmente en zonas deshabitadas, y facilitar medios de subsistencia a la parte laboriosa y desgraciada de la sociedad, que por falta de empresas no encuentra ocupación”³¹⁹. Fue, sin proponérselo, la continuación de la política de poblamiento de Mon y Velarde.

Dos leyes singulares del gobierno de Tomás Cipriano de Mosquera, Ley 1834 del 28 de abril de 1848: “El Senado y la Cámara de Representantes de la Nueva Granada, reunidos en Congreso, decretan: Artículo único: se autoriza al Poder Ejecutivo para que pueda declarar pertenecientes hasta diez fanegadas de tierras baldías, al granadino que las haya cultivado”; y la 1879 del 28 de marzo de 1849, “Artículo único: queda facultado el Poder Ejecutivo para adjudicar en plena propiedad hasta diez fanegadas de tierras baldías, a la orilla de los caminos nacionales, a cada familia que allí se establezca, bajo la condición de que habite y cultive el terreno adquirido”³²⁰, sustentaron todo los aspectos legales de la grande reforma agraria del s. XIX, y desconocieron de plano las capitulaciones y demás títulos precarios de los latifundistas venidos desde el régimen colonial.

De las normas legales del s. XIX, sobre la constitución de propiedades en los baldíos de la República, se encuentran cinco principios rectores que orientaron toda las disposiciones de los gobiernos que legislaron sobre la materia: se adjudican como baldíos tierras sin cultivar, adjudicadas o no por Cédulas Reales en la Colonia; adjudicación de baldíos en beneficio de pobladores que hubieran establecido casa y labranza en las tierras que aspiraban a convertir en suyas por el trabajo y el esfuerzo; adjudicaciones no mayores de 60 hectáreas, para evitar concentraciones mayores; adjudicaciones de baldíos no acumulables por herencia, compra u otro medio, para conservar el principio de la

desconcentración de grandes propiedades; y la reversión de las adjudicaciones de baldíos, si después de un tiempo prudencial no se habían cultivado ni habitado³²¹.

“En 1873 el señor Moreno, secretario del Estado de Antioquia, calculó cerca de 40.000 el número de las personas que han emigrado en los últimos lustros, siendo de advertir que desde entonces han salido por lo menos 20.000 más, lo cual es una pérdida inmensa para un Estado cuya población total alcanza aproximadamente a 400.000 habitantes”³²². Es decir, emigraron de la Provincia cerca del 10% de la población total.

“Esta llanura (del Cauca) es demasiado calurosa para los hijos de las montañas, quienes en vez de seguir hacia el sur, trepan y cruzan la cordillera central y se radican en la región montañosa del norte del Tolima [...] Hace tiempos se había pensado en Antioquia en anexar este territorio colonizado por antioqueños, y efectivamente existió un convenio secreto entre los godos rebeldes del Cauca y el gobierno conservador de Recaredo Villa en Antioquia, según el cual este último recibiría como recompensa por su ayuda en derrocar el gobierno del Cauca, todo el territorio al norte del río La Vieja y una gran parte del territorio del Atrato. Desgraciadamente el contrato quedó como letra muerta y a Antioquia le sigue haciendo falta su salida natural al mar, mientras en el territorio fronterizo impera un régimen sin ley, que es lo normal en el Cauca”³²³.

Entre la Conquista y la Colonia, Urabá fue siempre un objeto de codicia jurisdiccional. Desde 1905, cuando quedó geográfica y administrativamente la región en manos de Antioquia, la identidad de las gentes siguió siendo más cercana a Cartagena o al Chocó, o incluso a Panamá, que a la misma Antioquia. Hasta ese año Turbo y Panamá fueron dos ciudades hermanas, que compartieron el comercio, legal o contrabandeado, al igual que sus vicisitudes y sus esperanzas. Durante todo el s. XX, esa identidad habría de asentarse permanentemente, con la llegada constante de hijos de la ciudad Heroica. Las necesidades de salud, de educación, de mercados, se suplieron más fácilmente viajando a Cartagena que a Medellín, y fue apenas natural.

La vía al mar, soñada por los ricos medellinenses, fue el nuevo eje de penetración, lenta, para los inmigrantes del interior del país. Iniciada en 1926, en 1938 la carretera llegó a Dabeiba; en 1947, a Chigorodó, y en 1954, por fin acercó a Turbo a la capital antioqueña³²⁴.

Entre 1964 y 1973, la tasa de crecimiento de Urabá fue de 41.29%, superior a la tasa del Departamento (26.83%), y a la del país (26.93%). Entre este último año y 1985, la tasa fue de 35.84% en Urabá, 22.04% en el Departamento y 24.20% en el resto de Colombia. Los municipios bananeros de Apartadó, Chigorodó y Turbo tuvieron tasas de crecimiento superiores al promedio regional: Apartadó de 126.69% (1964-1973) y 54.72% (1973-1985); Turbo de 72.31% (1964-1973) y 55.76% (1973-1985), y Chigorodó de 87.79% (1964-1973) y 33.95% (1973-1985)³²⁵. El crecimiento regional entre 1977 y 1981 fue de 7.3%, una tasa superior a las demás regiones nacionales, con predominio de las actividades agropecuarias³²⁶.

El crédito ofrecido por la Frutera de Sevilla, para el cultivo del banano, fue el suceso que aceleró las tasas de crecimiento demográfico de la región desde 1964. Durante todos estos años, las poblaciones de Urabá se modelaron a punta de invasiones, hasta la última invasión de La Chinita (Apartadó), en los inicios de la década de 1990, que ha sido la ocupación urbana más grande realizada en Colombia (25.000 personas lideradas por el movimiento de reinsertados Esperanza, Paz y Libertad). En 1982, ya otra de tenor similar había originado el barrio Policarpa Salavarrieta (más de 1.000 familias, lideradas por Alberto Rendón Cuartas)³²⁷.

Durante todo este período surgió el movimiento sindical en Urabá³²⁸. Desde entonces, los territorios bananeros estuvieron bajo la égida de las FARC y el EPL, grupos que gobernaron arbitraria y sangrientamente las fincas de la región, mediante la infiltración a los sindicatos Sintrabanano y Sintrainagro. Un sindicato menor, Sintrajornaleros, activo en Urabá desde 1978, y bajo el influjo del ELN, completó durante esos años la trilogía sindical de la región.

En Urabá, desde 1940, se ha dado una economía dual de latifundios y pequeñas aparcerías, en la que las migraciones campesinas del interior de Antioquia, Caldas, Valle y Chocó, han surtido por años las

necesidades de mano de obra de la región. Algunas de las formas agroindustriales en Urabá, en las que se han ocupado esos pocos trabajadores son: azúcar en el Urabá chocoano (Sautatá, desde 1921). Algunas explotaciones forestales industrializadas desde 1919 (Maderas del Darién). En 1909, ya mencionamos el Consorcio Albingia, con capital y técnica alemanes, y en 1930, una firma antioqueña exportó banano desde el delta del río Atrato³²⁹.

La presencia del narcotráfico varió la composición de propietarios de la región, a partir de 1990. Grandes áreas de tierra se dedicaron desde entonces a la ganadería extensiva, influyendo en la movilización de campesinos, quienes se desplazaron por fuerza de las circunstancias a otras zonas de Urabá o al interior del país mismo. Éstas son las oleadas de desplazados de las que la prensa nacional ha dado cuenta durante los años finales del s. XX y los primeros del XXI.

La presencia de narcotraficantes en el mercado inmobiliario del país intensificó desde 1980 la concentración de las propiedades de la tierra en pocas manos³³⁰, el desplazamiento de campesinos a nuevos frentes de colonización y a las ciudades, la sobrevaloración de las tierras, el desestímulo al ingreso de empresarios agrícolas y ganaderos sanos al mercado, el cambio de liderazgo social en las regiones de su influencia, y la variación en los flujos alimentarios, entre otros aspectos.

Estas características, sumadas a las consecuencias de la apertura económica iniciada en el gobierno del presidente César Gaviria, volvieron a Colombia un país importador hasta de la yuca, un producto bandera en las economías campesinas durante todo el s. XX; lo convirtieron en un país ocioso, consumista, derrochador, despilfarrador, criminal. Entre 1981 y 1989, los tres hermanos Ochoa Vásquez³³¹ adquirieron 48 grandes haciendas solamente en el municipio de Arboletes, asegura un estudio colombiano³³². Durante este período, empezó un proceso de reagrupamiento de las etnias Embera, Catíos, Zenúes y Cunas, en Urabá, unos 7.500 indígenas en la región.

En 1984 se realizó el primer Plan de Desarrollo de Urabá, elaborado por el Departamento Nacional de Planeación y Corpourabá. El Plan hizo el inventario de necesidades de entonces: poca infraestructura productiva (carreteras, sistemas de riego, servicios públicos), carencia

de servicios médicos asistenciales, de asistencia técnica y de fomento a los agricultores. El documento oficial resaltó la incomunicación de las distintas áreas de la región entre sí y con los mercados de fuera de la región, a causa de la ausencia de una red vial interna. Esto incidía en los altos costos de producción, de transportes de insumos y de productos, en la baja productividad de la agricultura y en el bajo nivel de vida de la población. El estudio caracterizó el desenvolvimiento de Urabá en los últimos 20 años como de alta tasa de crecimiento, bajo valor agregado a la producción y una economía sujeta a un solo producto (el banano), vulnerabilidad e inestabilidad de la actividad económica regional, aislamiento de los mercados nacional e internacional, desorden social, escasa infraestructura productiva y de servicios³³³.

El Plan no hizo más que reafirmar la nula presencia del Estado en Urabá durante el período 1964/1984. A principios de la década de 1990 el Estado todavía no hacía presencia eficaz en la región. Otro documento oficial³³⁴ también señaló sin temor esa “incapacidad de todos los niveles del Estado para hacer cumplir las normas que regulan la convivencia ciudadana, garantizar los derechos de los trabajadores y empresarios y proteger la propiedad privada”. Los empresarios privados con presencia en la región, también influyeron para que esa situación de penuria se acentuara críticamente en Urabá. Estuvieron ellos interesados solamente en sacar el mayor flujo de dinero de las actividades del banano, para las capitales del interior, e incluso para países vecinos. Siempre encontraron mejores inversiones en Ecuador, Costa Rica o Miami, que en las propias tierras donde el banano les rentaba a tasas exorbitantes. No hubo, entonces, gratitud con el negocio y las gentes que lo propiciaron.

En los tres primeros años de la década de 1990, los cuatro municipios del eje bananero alcanzaron tasas de crecimiento del 10%, originadas por migraciones de poblaciones pobres cercanas y de sus propias zonas rurales. Sin embargo, se presentó un desequilibrio entre el crecimiento económico y la inversión pública y privada en estos municipios. Los cuatro presentaron un PIB per cápita del 53% más alto que el promedio nacional, en tanto que las otras subregiones de

Urabá mostraron tasas por debajo del promedio del país, con los más altos niveles de necesidades insatisfechas³³⁵.

Antes y después de ese Plan, distintos estudios sobre la región le enseñarían a todos los urabaenses que las propuestas públicas y privadas para la zona eran tan recurrentes en su formulación como en su incumplimiento. Así lo entendieron con el Plan Urabá del gobierno del presidente César Gaviria (1993), con el Proyecto Darién, un acuerdo entre el gobierno de Colombia y la OEA en 1983 para el desarrollo integral, con base en la tecnificación de los cultivos básicos tradicionales, el desarrollo pesquero del golfo y la construcción del puerto de Turbo, la producción de papel a partir de la fibra del banano y el establecimiento de un sistema vial y de telecomunicaciones; con la Propuesta para el Desarrollo Integral de Urabá 1982-1986, para la construcción de la represa sobre el río Chigorodó (la propuesta presentó a Urabá como centro futuro de las comunicaciones interamericanas); con el Plan de Desarrollo: la diversificación productiva y la industrialización, de Corpourabá (1984), actualizado un año más tarde por el INER, de la Universidad de Antioquia.

Entre 1984 y 1989, tres propuestas –Operación Urabá, Comisión Tripartita y Plan Tripartito de Inversión–, involucraron a la Nación, al Departamento y al sector privado en proyectos de infraestructura física, social y cultural de la región. Muchos de los propósitos consignados en ellas todavía son resultados esperados por los urabaenses. Después, otros programas (El papel de la empresa privada en el desarrollo de Urabá. Estrategias básicas para el decenio de los años 1990; La tesis de El gran Urabá, Alto Sinú y Alto San Jorge; Tratamiento preferencial aduanero para Urabá, zona de libre comercio, en 1991; Plan de Desarrollo: la diversificación productiva y la industrialización), reafirmaron en los urabaenses el convencimiento de que “las intervenciones oficiales y privadas en la región durante los últimos diez años, han reflejado el carácter verbalizador y tornadizo de unas instituciones incapacitadas para diseñar y ejecutar acciones procedimentales autosostenibles y de largo plazo”³³⁶.

Ese carácter vanilocuente de propósitos verdaderamente fundacionales de Urabá parece responder al espíritu iterativo de su

colonización; a su poblamiento hecho a punto de exclusiones. Poblamiento itinerante, además, por obra de las coyunturas, de la presencia pendular de los diversos grupos e intereses, que han convertido a sus desplazados de todas las épocas en pueblos “semitas”: caminantes del desierto verde de Urabá.

Los pobladores de Urabá nunca han sido ciudadanos: siempre alguien ha hablado por ellos. Los pobladores de Urabá son rehenes de una ilusión de supervivencia. La sociedad civil urabaense del s. XX quedó encajonada entre grupos verbalizadores y facciones de violentos que se abrogaron siempre el derecho a decidir por ella. Esa nueva comunidad mestiza no habló por sí misma, fue ventrílocua. Expresó, con el sentimiento del excluido, lo que le dictaron sus “captosres”.

La misma historia de los movimientos subversivos en Urabá ha sido una lucha por el territorio libre, preservado de las amenazas exteriores, antes que por la conquista de una región estabilizada y progresista. La continuidad de las guerrillas liberales de 1950, perpetuadas en los movimientos armados comunistas de 1960/1990 muestra esa línea persistente de subsistencia esperanzadora³³⁷. “La territorialidad privada en Urabá se define como un progresivo fenómeno de redistribución geográfica, a expensas de la soberanía del Estado, entre poderes particulares que van desvertebrando el ya débil proceso histórico de conformación de la sociedad civil. Son dos sus principales manifestaciones: a) la de los territorios contraestatales, conformados por los grupos guerrilleros y de milicianos urbanos; b) la de los territorios paraestatales, conformados por los grupos de autodefensa campesina y de paramilitares, en sentido estricto”³³⁸.

Este fenómeno, el de un proceso involutivo de región a territorio, es sustentado en cada territorio por la supremacía ideológica de los grupos dominantes. Desde la presencia de Julio Guerra (el guerrillero liberal del noroeste antioqueño que no se acogió a la amnistía de Rojas Pinilla, y quien participó después en la creación del EPL, en los montes del norte de Urabá), y el surgimiento del Partido Comunista en la zona (en 1966, en los límites de Córdoba, con su irrupción sangrienta como FARC, en 1972, cuando entraron a sangre y fuego a San Pedro de Urabá), hasta la leyenda mítica de Fidel Castaño, esta

esquina no ha sido más que un rosario de pueblos itinerantes que, desde la Colonia, esperaron encontrar en sus tierras el sustento enriquecedor de sus vidas.

En la lucha por el poblamiento de Urabá, más que una inserción, lo que se ha dado durante siglos es un encuentro de conflictos: la costa displicente, relajada, inserta en una cultura de liberalidad, con el interior metódico, ahorrativo, conservador y religioso. Más que un conflicto de lucha de clases sociales, cree el autor (es lo que presencié personalmente durante su estadía en los años 1987/1994)³³⁹, que lo que se dio fue un encuentro de odios, por despojos ancestrales.

En las dificultades para integrar la región de Urabá a Antioquia, además de la ausencia de medios de comunicación efectivos (no solamente transportes, sino también aquellos que transmiten la ideología dominante del Estado y las clases dirigentes), tienen que mirarse aquellas enraizadas en el carácter dispar de los habitantes del golfo, muy distintas a las del espíritu paisa montañés. Ya, en muchos informes oficiales de principios del s. XX, siempre se recalcó el atraso de la región como responsabilidad de los comerciantes cartageneros, “desalmados que juegan con las autoridades, imponen la fuerza de su capital, y en convivencia absoluta con el jefe del resguardo de Puerto Obaldía, introducen contrabando constante a Colombia”³⁴⁰. Para 1910 Turbo no tenía templos, ni cárcel ni escuela, decían los informes.

Pero durante el período 1951/1964, la población total de Urabá creció un 204%. Pasó de 49.160 a 149.850 habitantes, una inmigración acelerada alentada por las posibilidades de trabajo de la industria bananera. La carretera al mar, concluida en 1956, acercó esa frontera geográfica a Medellín, lo que facilitó la llegada de campesinos y otras gentes ahora sí del interior, a la región del golfo. El mapa social de Urabá para 1980 ya fue una variada gama de gentes de varios departamentos de Colombia. Un estudio de Diego Miguel Sierra y Fernando Botero, en 1981, demostró que los chocoanos y antioqueños constituían el 80% del flujo migratorio. De la zona minera del Chocó provino casi el 50%. Otra corriente vino del Magdalena, antigua zona bananera de Ciénaga, y de los departamentos de Caldas, Valle y Quindío³⁴¹. Los chocoanos se convirtieron la mano de obra fuerte para

los oficios más duros de las plantaciones (apertura de canales, cableros, gurbieros), en tanto que los antioqueños constituyeron el grupo de los empresarios y propietarios de fincas, y la franja de los mandos medios: administradores, capataces, comerciantes, constructores, hoteleros, conductores, etcétera.

En esa lucha del paisa por conquistar territorios alejados de su jurisdicción, su moralidad siempre ha chocado con la ética de las gentes del lugar a donde llega. Por eso, la movilidad de los antioqueños siempre se ha visto como una amenaza en algunas regiones del país. Particularmente en la Costa Atlántica, en donde el colono y el empresario antioqueños fueron presencias incómodas por sus atributos para sacar provecho, a veces descarado, de las situaciones. Steiner da cuenta de un ataque a obreros antioqueños en la población de Aracataca, en agosto de 1910, por el hecho de que éstos le quitaban el trabajo a los costeños³⁴².

Lo que se enfrenta, según esta nota de prensa, son dos moralidades: la paisa, austera, trabajadora, pero ventajosa, y la costeña, relajada, propensa a la diversión constante. Este comportamiento disímil los enfrentó también durante el poblamiento de Urabá, en el s. XX. “La población en general es de negros, los cuales odian a todo forastero blanco, y lo curioso es que no se consideran antioqueños, sino que dicen que su gobernador vive en Cartagena. Esto me explica porqué la comunicación única se puede decir se hace por el mar con Cartagena”³⁴³.

Todavía en el año 2002 las fiestas importantes en el municipio de Turbo son las que tienen que ver con la independencia de Cartagena (el 11 de noviembre), celebradas por tradición de finales del s. XIX. Hechos como éste, hizo que en el pasado los alcaldes que nombraban para la localidad hablaran de crear “una verdadera hegemonía moral de Antioquia”³⁴⁴.

La antioqueñización de Urabá fue peor que la creación de un camino estable para comunicar la región con el interior. En 1915 una Ordenanza del Departamento dispuso el respeto de las costumbres de los habitantes de entonces, asentados en la jurisdicción de Turbo, tales eran las contradicciones entre los pobladores y los funcionarios que intentaban reordenar la vida colectiva de la zona. Se llegó al extremo

de perseguir a los propios alcaldes por vivir “en concubinato público” y por encubrir delitos de adulterio³⁴⁵. Aunque casi todos los funcionarios vivían en esa condición, natural para la cultura de la región de entonces. Los dirigentes paisas, conservadores y católicos, querían santos y beatos en una tierra de frontera, caracterizada siempre por la práctica de los desmanes humanos más insospechados.

La moralidad antioqueña ha sostenido la falacia de una sociedad igualitaria, trabajadora, solidaria entre sí. Pero ha sido la concepción de una dirigencia política y empresarial que sólo la pregona en cuanto no tiene que repartir beneficios sociales, ni siquiera con su familia más cercana y necesitada. Lo que convierte en un mito esa igualdad y solidaridad de la sociedad antioqueña.

Esa falsa moralidad también se proclamó en la tarea de la antioqueñización de Urabá durante el s. XX, pero los resultados de esa coexistencia equívoca han saltado a la vista durante toda su historia³⁴⁶. El parto doloroso de la región, desde el mismo asesinato de Balboa en el asiento de Santa María La Antigua del Darién, está lleno de crónicas de crímenes y traiciones, que parecen postergar su verdadero suceso fundacional para la vida civilista del tercer milenio. Como a los colombianos que abordaban los barcos de la United Fruit³⁴⁷ en 1915, a los urabaenses los sigue tratando la historia a puñetazo limpio.

CHIVEROS QUINDIANOS EN APARTADÓ: UN MODELO DE POBLAMIENTO³⁴⁸

Hay una imagen que define el comienzo de la historia contemporánea de Urabá: es la esfinge de Don Gonzalo Mejía sobre una terraza de Guapá dirigiendo con su mano derecha la construcción de la carretera al mar. Esta imagen³⁴⁹ es la misma que le sirvió de modelo al escultor José Horacio Betancur para esculpir el busto que agradecido le plantó el pueblo de Turbo el 10 de noviembre de 1956 en el parque principal de la población costera.

El aristócrata de frac que conoció Medellín en sus fiestas especiales, en la foto es otro hombre: es un cíclope con su camisa de seda fina caída desde sus hombros corpulentos, de manga corta y abierta, «mostrando el pecho velludo y másculo, echada atrás la cabeza, levantada la nariz como una antena que capta con violencia un grato aroma salobre, erguido ese brazo derecho y estirado el índice, señalando donde está el mar» —tal como lo vio Fernando Gómez Martínez³⁵⁰ alguna tarde que lo acompañó, durante su trabajo de gerente en la vía—, y como se acostumbraron a mirarlo siempre los turbeños del Wafe y, después, esa gente de rumbos indistintos que cruza una y otra vez por la plaza pública que él domina desde la piedra secular.

No hay otra memoria que deban aprenderse con tanta fe los habitantes del Golfo.

Este símbolo es el comienzo de todo el desarrollo que, con alegrías o penurias, describe a finales del s. XX a la región de Urabá, tierra llena de contradicciones felices.

La figura de Don Gonzalo Mejía trepado en la terraza de Guapá, o en su mula Condesa, cuando inspeccionaba los avances de la trocha en medio de las extrañas mariposas azules que invadían la carretera a medida que las máquinas avanzaban sobre la jungla, es la única imagen que uno sabe por una rara lectura de interpretación que tiene la transparencia del paisa altruista. La convicción personal la refuerza el hecho de que don Gonzalo nunca tuvo ni quiso poseer tierras –hasta donde los registros lo enseñan³⁵¹– a lo largo de estos parajes urabaenses. Su tarea era mera obsesión: la salida al mar para comunicar a los antioqueños con Europa y América. Esa comunicación, que una mentalidad de montañero como la de los paisas, y el prejuicio centralista de los burócratas bogotanos, siempre le fueron obstáculo al antioqueño de carácter y de empuje distintos al del común de la tierra, que es más bien un ser introvertido, cerrado, de hondo sentir provinciano. La preocupación del polifacético Mejía le parecía a sus contemporáneos una simple aventura de un caballero de mundo que no se resignaba a ver a su país encerrado en sí mismo. Su presencia pionera en el cine colombiano, en la aviación del país, en la navegación, en el transporte público, en el proyecto de la autopista Medellín-Bogotá, apuntó siempre al ansia de revelar lo solariego al universo, y viceversa.

El primer barretazo para la construcción de la carretera a Urabá, dado el 1 de junio de 1926, cien metros adelante de la actual Escuela de Minas de Medellín, empezó a materializar y a facilitar las andanzas de miedo de quienes por los más diversos propósitos se adentraban, de tanto en tanto, por «esos montes de indios y fieras» que, hasta entonces, los colombianos se negaron a conquistar. Un informe de límites entre Antioquia y Bolívar hablaba todavía, a principios del s. XX, de esas áreas como «palenques infestados de asesinos y refugiados de la ley, a quienes Antioquia no podía gobernar»³⁵².

La apertura de la obra incluyó hasta “himno a la Carretera al mar” en el punto séptimo, junto a los cantos tradicionales de la patria y del Departamento. ¡Así fue el entusiasmo que movió a esos pioneros! Si perduró mucho tiempo después del primer barretazo no sabemos, pero 300 trabajadores rasos conmovidos por ese fervor general dieron comienzo a lo que, visto desde hoy, fue una epopeya colectiva. Los niños de las escuelas de Medellín donaron un centavo mensual de la época para que los trabajos no se detuvieran, y hubo quienes aportaron sortijas y joyas para sumar al caudal del proyecto, como ocurrió con la guerra contra el Perú, mientras la Nación sólo asignó por ley 20.000 pesos por kilómetro terminado. Otros testigos hablan de aportes de 45.000 pesos mensuales para la construcción de la carretera nacional, durante muchísimo tiempo³⁵³.

El 21 de abril de 1932 llegaron a Turbo, y desde Medellín, dos carros Ford modelo A, conducidos por tres aventureros brasileños, financiados por Henry Ford. Tardaron 47 días en hacer el viaje de apenas algo más de 350 kilómetros. Una brigada de 25 asistentes cargó los vehículos por los tramos intransitables y los sectores taponados por los derrumbes, y los ayudaron a cruzar los caudalosos ríos de entonces. Son quizá los primeros carros en hacer “la trocha” –como siempre se le llamó a ese viaje de riesgos. Don Gonzalo Mejía otorgó un premio de \$5.000, que había ofrecido al primer vehículo motorizado que llegara desde el interior del país, en su obsesión desenfadada de comunicar a Urabá con el interior de Antioquia³⁵⁴.

Este mismo año (1932), la UMCA (Urabá, Medellín and Central Airways) rompió el monopolio del transporte aéreo de la SCADTA (la aerolínea pionera en Colombia, que devino luego en Avianca), al iniciar vuelos entre Panamá, Turbo y la capital antioqueña. El trayecto lo realizaban en pequeños aviones anfibios Sikorsky, de ocho pasajeros, y Sikorsky S-40, de cuarenta y dos pasajeros, que acuatizaban en el puerto y aterrizaban en Medellín, en una frecuencia de dos veces por semana³⁵⁵. El contrato de don Gonzalo Mejía generó un debate en la Cámara de Representantes, replicado por la prensa antioqueña que acusó la animadversión centralista contra todo intento de Antioquia de comunicarse con el exterior. “Los antioqueños parecen destinados

a presión perpetua, pero siguen tranquilos cargando con la cadena fiscal”, dijo el periódico *El Herald de Antioquia*. Para este proyecto del servicio de navegación aérea entre Medellín y el Golfo, don Gonzalo Mejía recibió el respaldo de tres firmas americanas: la Ford Motor Co., la General Motors y la Casa Curtiss³⁵⁶.

Para 1950 la carretera llegó a las playas del río Carepa, después de atravesar un costillar de cauces y quebradas abundantes que morían en los ríos Sucio y León. En el mapa de Enrique Cerezo y del sacerdote jesuita Sergio Restrepo³⁵⁷ estremece el sólo observar ese costillar de aguas ahora perdido, como si se tratara de una fina lámina de turismo de entonces. Pegadó (río de Rocerías), Cheverrí, Bedó (río del Maíz), Surrabay, Ampurrumiadó (Río de los guineos), Porroso, Imamadó (río del Tigre), Juradó (río Torcido), Guapá en el kilómetro 306, Juan Grande..., todos ríos vestigios de una riqueza hidrográfica desperdiciada, memorias felices de colonos, que dejaron muy atrás en esa conquista de obstáculos, en medio de las hazañas más rebuscadas.

Los pioneros todavía tardarían cuatro años más para que Punta de Vacas, terrenos de Turbo en el Golfo, fuera el tramo final de la odisea. Fue un 13 de junio de 1954. Una vieja lienza alemana, aporreada por el barro de todo el trayecto, marcó allí el kilómetro 385. La comisión celebrante, encabezada por el general Gustavo Rojas Pinilla, Presidente de la República, y el Gobernador de Antioquia, otro general, Pío Quinto Rengifo –quien hizo el recorrido desde Medellín en un carro de Obras Públicas–, la dio por inaugurada el 28 de enero del año siguiente. El camino para la nueva invasión de colonos y mercantes quedó así marcado.

A partir del momento las expectativas de los viejos anhelos de colonización de los antioqueños se volvieron posible, gracias a esa trocha de barro de cuatro metros de banca³⁵⁸. La llegada del país que siempre se moviliza –el de los pobres y desempleados, pero también el de los codiciosos y valientes– no dio espera: paisas del suroeste y de tierra fría, quindianos, vallunos, santandereanos..., empezaron a compartir poco a poco la gloria de esa ilusión que a principios del s. XXI no termina de construirse, con los chocoanos ancestrales, con los cartageneros y los cordobeses, gentes que llegaron a Urabá desde el s.

XIX, pero que no lograron un desarrollo importante, como habrían de hacerlo estos nuevos conquistadores del s. XX.

Cuando el terraplén de la carretera al mar se alzó unos metros sobre los lagunares del río Apartadó y las quebradas vecinas, que en desorden corrían desde la serranía de Abibe y se explayaban a su antojo por entre los bosques de copelones y taguas, hacía años más de una docena de familias ya habían sentado sus reales en estas tierras. Algunos testimonios hablan de la ciudad como un caserío con carácter de inspección de policía de Turbo desde 1907, en donde la gente se dedicaba a cultivos caseros de maíz, yuca y arroz, que acompañaban con oficios de monte. Fueron los mismos Rambay, Cuello, Moreno, Álvarez, Cardales, Castaño, entre otras familias, que llegaron de los alrededores de Cartagena y del valle del Sinú tras las noticias de la bonanza taguera. “Cuando yo era niño, me acuerdo que todo esto era monte, y abundaba la tagua, tanto como el tigre y la mapaná... La vida en aquel entonces era sabrosa y tranquila. No le temíamos a la traición, porque no la había, pero sí respetábamos los lugares a las culebras. Allí sólo se necesitaba plata para la carne de res y el petróleo. En este poblado crecimos todos como una sola familia: los Cuello, los Moreno, los Rambay, los Álvarez”³⁵⁹.

Por la época de la violencia bipartidista conservadora-liberal, estas gentes tuvieron que encaramarse sobre la Serranía, dando origen, sin saberlo, al futuro corregimiento de San José de Apartadó. Dejaron la aldea a merced del Ejército colombiano, que la incendió el jueves Santo de 1949, por encontrarla sospechosa de tanta soledad, y para prevenir que la chusma liberal no se les metiera entre esas chozas de bahareque y palma. “Nosotros habíamos abandonado el caserío unos días antes y nos refugiamos en el monte. Allí construimos un inmenso ranchón donde nos acomodamos toda la familia... Compartíamos la tierra y la amistad con los indios Embera. De la montaña se bajaba de vez en cuando a recoger cosechas y cultivos de algunas frutas que habían quedado regadas junto a las cenizas del desaparecido pueblo”³⁶⁰.

Al regresar, después de la amnistía decretada por Rojas Pinilla³⁶¹, en 1953, un sentimiento común llamó al caserío que habían dejado abandonado, Pueblo Quemao, que fue lo que encontraron al bajar del monte. Casas chamuscadas en donde antes eran sus ranchos sencillos.

Todavía a principios del s. XXI, restos del caserío fundacional se encuentran sobre la orilla sur del río, detrás de las nuevas urbanizaciones que prolongan el barrio Ortiz entre las bananeras del Chispero y la Victoria, como un enclave de palenques nonagenarios que las generaciones actuales ignoran, porque el dinamismo de la nueva ciudad de Apartadó los dejó atrás, en medio de sus añoranzas de viejos desmemoriados. Pocas gentes de las que llegaron después de 1990 – por no decir ninguna– sospechan de la existencia oscura y silenciosa de esos palenqueros que sintetizan todo el pasado de las bregas colonizadoras de Urabá. No obstante, allí, sobre la orilla sur del río Apartadó, se resiste aún Pueblo Quemao.

Al regreso de la Serranía, los habitantes antiguos levantaron nuevamente sus casas sobre las cenizas del caserío, pero ya para estos años empezaron a compartir el terreno del futuro municipio con nuevos colonos y familias de amnistiados liberales que fueron llegando detrás de las máquinas y campamentos del Ministerio de Obras Públicas. Se habla, entonces, de Tomás Osorio, de los hermanos Sepúlveda (que ostentan el honor de ser los fundadores del Nuevo Apartadó, según el repaso colectivo de un foro público realizado en 1978, con ocasión de los 10 años de vida municipal), de Pacho Valderrama, de Nelson Echeverry, del *Ronco* Jaramillo, de Gabriel O'Brien, de Rosario González, de Telma Cardales, de Israel Quintero, del *Cojo* Muñoz –arreador de bueyes–, del *Mono* Areiza, de Jaime Ortiz Betancur, de Carlos Arturo Roldán Betancur –*los Roldanes*, les decían–, los Ibañez, los hermanos Gutiérrez, Carlos Botero, José Iriarte Chiquillo, Bernardo Caro... De Guillermo Gaviria Echeverri, ingeniero que llegó vinculado a la construcción de la carretera y que, como muchos otros de su profesión, se quedó en la zona comprando barato los montes que iban abriendo los negros venidos del Atrato arriba, y tramitando los títulos en el Incora –el organismo oficial que legalizaba las adquisiciones de tierra– para los baldíos mejorados de la colonia de hacheros.

Un propio de la región, Julio Martín Jaramillo –el hijo del *Ronco*, y una institución en Urabá, como el padre– recogió de manera documentada esos inicios de la ciudad en una monografía inédita de

Apartadó, de obligada edición y necesaria lectura, que recomiendo para quienes deseen conocer más intimidades del Municipio.

Para el año de 1962, un informe del ingeniero agrónomo José M. Isaza Misas, publicado en la prensa local³⁶², habló de 5.000 colonos nuevos en Urabá. El incremento de población entre 1950 y 1964 se multiplicó por cinco en la región, y los municipios de Turbo, Chigorodó y Mutatá, estaban entre los diez de mayor dinámica de población en el Departamento, de acuerdo con un trabajo del Centro de Investigaciones Médicas de la Universidad de Antioquia, realizado en 1984 por Saúl Franco y otros. Sin embargo, en noviembre de 1960, un censo empírico del Servicio de Erradicación de Malaria (SEM) encontró que la población del corregimiento de Apartadó sumaba 603 personas, que se mal acomodaban en 139 edificaciones de todo tipo. Tres años más tarde, la información recogida por el cura párroco y el mismo Servicio de Erradicación de Malaria hablaban ya de 800 habitantes en noviembre de ese año. Para octubre del siguiente, la cifra conocida ascendió a 4.000, y a finales de 1965, según muestreos realizados por ellos mismos, la población era de 8.000 pobladores.

Ésta fue la época de los contratistas de pala y tumba de bosques que, animados por la Compañía Frutera de Sevilla (United Fruit Co.) y los primeros sembradores de banano Gross Mitchell, arrasaron con toda el área central de la llanura urabaense. Entre los que guarda la memoria colectiva de la región, están Jaime Lemos y Eduardo Mena, negros del otro lado del río León que movilizaron brigadas de cortadores con una fuerza inusitada. «Manejaban plata por montones, en sus guarnieles que les traían de Jericó, pero nunca la tuvieron propia, porque mantenían como suyas hasta 10 mujeres de pierna gruesa», recuerda un testigo de la época³⁶³. Estos contratistas fueron, además, los herederos de los viejos recolectores del caucho, la tagua y la raicilla de ipecacuana, quienes también tuvieron su esplendor, años atrás, en las plantaciones precursoras de Villa Arteaga y Chigorodó, y de los bogas que se internaron con sus champanes de madera por los ríos y los caños del Darién, en busca de trabajo y de lugares donde aposentarse con sus familias.

En todas partes, a donde llegaron estas brigadas de tumbadores de monte, se habló siempre de «tierras solas, vírgenes, que no tenían dueño

y mucho menos nombre». Incluso, hasta en los caseríos más cercanos a los centros poblados con algunos servicios públicos –bastante rudimentarios, por cierto–, los nuevos colonos construyeron sus viviendas con orillos de tabla, latas de zinc y palma de guerre, sobre pisos de tierra golpeada.

El desmonte de una hectárea realizada por estos morenos, costó a principios de la década de 1960 entre 150 y 200 pesos. La Compañía Frutera de Sevilla prestaba, entonces, 690 dólares para la siembra de esa misma área, en condiciones favorables que casi nadie rechazaba. En 1964, el precio de una hectárea de tierra apta para el cultivo de banano era de 6.000 pesos colombianos. En plena producción podía costar hasta el doble.

La carretera al mar, en el sector central de la nueva área de siembra del banano, con el auge de la Compañía se transformó en la calle larga del pueblo de Apartadó, a donde llegó por la época un promedio de cinco familias por día. Sin medidas de previsión para esta avalancha en la reciente frontera agrícola del país, el poblado se tuvo que hacer a punta de invasiones³⁶⁴. La prensa nacional, en septiembre del 1962, registró las primeras ocupaciones ilegales de tierra en fincas de ganado de Apartadó y de Chigorodó³⁶⁵. Ciento cincuenta familias, que adujeron la falta de viviendas en los lugares, durante ese mes se tomaron como propios terrenos dentro del corregimiento bananero, que empezó a extenderse y recostarse sobre la Serranía de Abibe, con los primeros asentamientos irregulares que recuerda la memoria popular. Pueblo Nuevo fue, quizá, el origen de esas invasiones.

Los carros de escalera que llegaban del interior del país, con esa turba de ansiosos y harapientos, apenas alcanzaban a golpear con el capacete repleto de bártulos, los barrancos recién abiertos de la trocha. Estos buses singulares de Antioquia se demoraban hasta dos jornadas completas para llegar a su destino. Al comienzo de la romería, las gentes pernoctaban en Dabeiba, un municipio alegre colgado sobre las estribaciones de la cordillera más occidental. Cuando finalmente llegaban las pandillas de nuevos colonos a Apartadó, convertido ya el poblado en una estación importante del camino al mar, semejaban esas gentes azoradas vestigios de un naufragio tropical. Al descargar los

carros escaleras los restos de esa muchedumbre hambrienta y aturdida, en la calle principal, ésta no sabía a dónde guarecerse. Pero llegaban a un destino promisorio.

Los hombres más afortunados se acomodaron siempre en la casa de Telma Cardales. Allí durmieron extraños y recomendados, que hicieron de esa esquina sobre la carrera principal del caserío y el atajo de entrada a Pueblo Quemao –calle de la iglesia o la 99–, el sitio de encuentro para los correveidile de trabajo y las parrandas de sábado.

Un pasaje Medellín-Urabá en 1955 valía 18 pesos, por los tiempos en que llegó Alfredo Jiménez, El Viejo Migajas, montado en una volqueta Ford F-6 modelo 50 con capacidad para 50 bultos. Apartadó eran ocho a diez casitas, dice Migajas, y un solar de 10 por 30 o 40 metros costaba cien pesos. Vino este hombre tras los contratos de la empresa Shell, que realizaba estudios de petróleo en Carepa. El investigador James Parsons, en su estudio sobre Urabá, menciona a la misma compañía, por esa época, pero la ubica en el caserío de Currulao –al otro extremo de Apartadó–, en dos frentes de perforaciones³⁶⁶. La Shell Cóndor pagaba, entonces, a 200 pesos el día de volqueta, para la carga de materiales que traían desde el río y Chigorodó. “Vamos pa’ la trocha”, decían alegremente en el interior del Departamento de Antioquia, cuando los choferes cogían hacia el mar de Urabá en busca de oficios de rebusque.

Un jornal diario en la región equivalía a 1.80 pesos. Una libra de carne costaba \$20 (aunque no parece guardar relación con el salario). «Mataban una res y sobraba la mitad de la carne. Botaban el menudo y la cabeza del animal desde el puente de la bomba de servicios, y nadie se extrañaba. Hoy sólo botan la cabeza de la gente que asesinan», comenta con sorna el viejo volquetero. Volqueteando se conoció Migajas todos estos laguneros que, a finales del s. XX, llegaron a conformar el municipio estrella de la región; estas lagunas fueron llenadas con materiales de construcción y desviando “el río de plátano”, asegura él. Días después de su arribo, llegó su hermano con ínfulas de mecánico y fundó la primera estación de servicios de gasolina del poblado, a la salida para Turbo. La Selva, la llamaron, para no perder la identidad del lugar que ocupaban, en estas lejanías de Dios. Todavía a

principios de 2002 el negocio es el desvare de la mayoría de los carros que transitan por la zona.

El chocono William Martínez Flórez —«el único que sí paga», reza el eslogan comercial de su tradicional rifa de vehículos de la zona—, habla de pasajes intermunicipales a siete pesos en 1963, en camiones y escaleras que salían de Medellín, pero que difícilmente llegaban puntuales. En los tiempos en que lo trajeron sus padres de Bellavista, un rancherío al frente de Vigía del Fuerte, el transporte entre Churidó y Apartadó lo realizaban los tractores de oruga con la trompa en forma de quilla para abrirse paso entre el pantano. Los pasajeros los cargaban en las góndolas, donde también sacaban los primeros racimos de banano. Los niños jugaban y pescaban en arroyos que desembocaban a Maquilón, un bajo que corría detrás de lo que es ahora Coomeva, una Cooperativa nacional de profesionales. Cuando a los muchachos recién llegados a la región les daban oficios de hombres, empezaban de gariteros de negros, una tarea que consistía en llevar la comida al tajo en varas hasta con 12 portaviandas. Cosa simpática, recuerda este chocono: las veces en que a él, William Martínez, se le caían por el camino las fiambreras de la vara, éste lograba recoger el caldo de la sopa, sin dificultad, pero se le perdían las carnes.

Navegables en la época, por los ríos Churidó y Apartadó sacaban a los heridos de pendencia al puerto del Wafe, en Turbo, en busca de auxilios para coserles las puñaladas de las reyertas, bastante comunes en los días de feria. Muchos los movilizaron en simples trozas de madera con motores penta —un equivalente al 9 de Yamaha— amarrados a las tablas.

Pasajero trasnochado que llegaba, o los borrachos de festivo, tenían en el Mar Jota, el cenadero de José María Ruiz ubicado en la calle central del caserío, el antídoto preciso para la maluquera del cuerpo. «Vendía éste un plato famoso que resucitaba muertos», cuentan viejos de la época. “Caldo fuerte”, lo bautizaron. Consistía en una sopa de siete años de hervores consecutivos sin cambiarle el agua: en lo que quedaba del día, completaban y cocinaban el sancocho del día siguiente, en un sinfín inacabable. Borrachín que se respetara lo probó, aseguran ellos mismos.

Este mismo testigo, William Martínez, habla de “la escalera de los Rodríguez” como el primer vehículo de servicio público que entró a los sitios a donde dejaban entrar los humedales del Darién³⁶⁷. Por lo menos, ése es el recuerdo que lo persigue desde niño: él, junto con otros muchos pelados en gavilla, encaramándose en el armatoste que fungía de bus, porque era la novedad para un chocoano acostumbrado a sus champas y los caños de Vigía y del río Atrato.

El censo de población de 1964 registró 42.851 habitantes en el municipio de Turbo, jurisdicción a la que pertenecía Apartadó. Una idea de la tremenda movilidad social en la región, durante estos años, la da el aumento demográfico que logró multiplicarse por tres desde 1951 (14.434 personas, para esa época). Un muestreo en la zona central del corregimiento de Apartadó y sus alrededores habló de 5.400 personas ese año. La inauguración de la estación de radio Voz de Urabá, el 12 de octubre de 1964 –pero prendida en período de prueba desde el 9 de abril, en homenaje a Jorge Eliécer Gaitán, el caudillo liberal asesinado en 1948 por sus enemigos políticos– avaló el fenómeno migratorio, que hizo urgente la comunicación diaria entre esas nuevas muchedumbres. Es de justicia recordar a esos pioneros de la radio regional, quienes fueron esenciales en el nuevo modelo de poblamiento que se estaba dando: Leonel Herrera y Julio Vásquez, como propietarios; y el pereirano Elkin Becerra y los antioqueños Mauro Bedoya e Ignacio Restrepo Bermúdez, como locutores. A principios del s. XXI, lo que fue una estación de radio local con los chismes y las noticias provinciales, es una emisora perteneciente al circuito Radio Cadena Nacional (RCN), que la integra a la programación del país.

Tres bancos, una plaza de toros, una botica con los remedios para la sífilis, y cantinas de putas, ubicadas en desorden a lo largo de la calle central, completaban para ese año, 1964, la vida comercial del futuro municipio. «Carreteras y pueblos no se hacen en Colombia sino con vagabundas y borrachos», anotó el escritor caldense Adel López Gómez³⁶⁸, quien anduvo por los andurriales de Urabá a finales de los años treinta y principios de los cuarenta del s. XX, trabajando en compañías de ingenieros y huyéndole a un despecho de amor en su natal Manizales.

«Todo Apartadó era una sola cantina»³⁶⁹, recuerda Óscar Elejalde, quien sí tiene porque saberlo. Durante mucho tiempo administró la finca La Chinita y otras tierras de Guillermo Gaviria Echeverri, su primo hermano, desde los días en que los tigres bajaban de noche al patio de la mayoría y el río llevaba agua, dice.

Óscar Elejalde llegó de Frontino, invitado por su pariente para que se apersonara de los negocios, por el tiempo en que «esto era apenas 18 casitas, casi todas de paja. Los viernes, sin falta, llegaba el carro con las sinvergüenzas de Medellín, procedentes de Pereira y Cali, y con cocineros excelentes del Hotel Nutibara de Medellín, que se maravillaban, porque todos los pagos los hacíamos en dólares. Los bananeros se daban ese lujo, porque antes casi no tenían gastos. Los mercados del banano no eran competidos. El viaje en avión demoraba hora y media desde la capital de Antioquia, en unos monomotores de Avianca. Aquí hubo mucho rico que logró vivir en su propia finca durante la década de 1960 y mucha parte de 1970... Los extranjeros salían poco a la calle. Se divertían en su propio club. Únicamente míster Morris, un cubano gozón como todos ellos, sí se escapaba a huevonear», recordaba en 1994 el viejo Elejalde a sus 76 años, siete bypass y dos derrames cerebrales. «Se murieron los bypass y los derrames, y yo sigo poniéndole cebo al mundo», decía entonces, gracioso, el viejo socarrón.

Al cabo de tantos años es un jubilado de la finca La Chinita, después también de 22 años de ser concejal por el Liberalismo en Apartadó. «Nunca dejé pasar un Acuerdo que perjudicara a los bananeros..., desagradecidos todos ellos. Mi casa era el directorio político. Allá hacíamos –y señala con su mano al pueblo– la bulla con la gente, pero aquí era la fiesta con los invitados. Ahora no, el Partido está en manos de sinvergüenzas que sólo quieren plata para ellos. Un Acuerdo del Concejo es aprobado sí hay partidas para el tío, la prima, el hermano... A mí que no me jodan más», replica el olvidado militante político Óscar Elejalde.

En el auge de la siembra inicial de banano con la Frutera de Sevilla, el viejo Elejalde conoció al legendario míster Ira C. Hubbard, que lo regañaba porque no conseguía bueyes para sacar la fruta desde las fincas al puerto. «Hombre, usted cree que yo voy a volver a la edad de

piedra», le contestaba a su primo Guillermo Gaviria, cuando el gringo caprichoso le ponía las quejas. «Él quería hacer de Urabá una colonia. Hasta mejor hubiera sido. En esos tiempos, yo me iba en un camión para Córdoba y traía cincuenta, ochenta trabajadores para la finca. Eran lo mejor del mundo. Hoy son unos hijueputas. Los sindicatos les enseñan a odiar a los patrones. Antes a uno lo respetaban como a un padre. Vea a este viejito que me lo traje yo...», y me señalaba hacia la puerta de la residencia, por donde entraba en ese instante un trabajador de la época, respetuoso y callado. «¿En dónde coloco estas herramientas, don Óscar?», preguntó el chilapo, quien le sirve de ejemplo de lo que afirma el antiguo caporal frontineño.

Su vida en 1994 era patética. Casi solo, el otrora cacique político Elejalde vivía en una casa amplia, pero modesta, que seguramente por los días del esplendor de la fruta tuvo sus lujos. Era la mayoría nueva de La Chinita, a un lado de la antigua casona que conservaron por mucho tiempo más, y que sirvió a principios de la década de 1970 como campamento de los contratistas que pavimentaron el eje bananero entre Chigorodó y Turbo. Conversé con él en el rincón opuesto a su dormitorio, en un comedor recubierto por un mantel de plástico y que integraba, junto a un canapé rojo, los únicos muebles que ocupaban el amplio espacio social de la casa. Las pocas comodidades visibles que se le observaban eran un televisor de 16 pulgadas, moderno para la época, en su aposento, y una radio al pie de la cama, que encendía todas las noches para oír las noticias de la otra orilla de Colombia. Al lado, siempre permanecía un hijo de crianza que estudiaba en la Fundación Unibán, y que ocupaba la otra habitación.

Desde su llegada, Óscar Elejalde sólo abandonó la zona durante los dos años del conflicto de la última invasión sangrienta de La Chinita, en 1991. Regresó a la región porque en Medellín se sentía como un perro con gusanera, y porque Urabá es como una compra-venta, aseguraba él: si a los tres meses no sacan al que llega, se queda definitivamente. El cronista encontró por esos días, al pionero cansado, triste, apesadumbrado. Despectivo en sus opiniones, supone el autor que como todos los que alguna vez disfrutaron a su antojo de estas tierras, y ya a finales del s. XX son un don nadie. Nunca viajó al exterior.

No consiguió plata porque Guillermo Gaviria no lo acolitó para comprar tierras en los días en que los Henríquez y Jaime Ortiz, inmigrantes también como él, las estaban acaparando a precios regalados. «Los socios lo han cabeceado mucho», afirmaron siempre los apartadoseños que lo conocieron cuando era el jefe liberal por excelencia³⁷⁰.

La gente que vive en situaciones especiales de conflicto –la violencia de la guerrilla, por ejemplo–, encuentra a diario maneras propias de designar las cosas sin su nombre, o de expresarlas con referentes regionales que se vuelven parte del habla popular, enriqueciéndola, por lo demás. Son ciertos asuntos que se mudan tabú o impronunciables, como el nombre del Demonio en la Edad Media. En Urabá es lo más común, en tratándose de la subversión de extrema izquierda.

Óscar Elejalde, por ejemplo, siempre habló de *ellos* para referirse a los comunistas. En cambio, los liberales jóvenes a los que don Elejalde tachaba de sinvergüenzas, lo acusaban a él, viejo cacique liberal, con su lengua bien ligera, de «ser más de *ellos*, que del Partido». En el uno y en los otros, eso de suponer también, quién es quién en la zona no era más que un prurito de los que vivían allí por las décadas sangrientas de 1970/1990, de estar encasillando a los demás para salvar su propio pellejo. Sin embargo, contaba Elejalde que por la época en que él llegó de Frontino «la guerrilla no eran más que cuatro o cinco sinvergüenzas que andaban por la Serranía robando y comiendo novillitas con Tirofijo», y exageraba con gracia el viejo, al tocar un tema obligado en la historia de Urabá. Ése, el de la subversión, que por esos años carcomió a la región por todas sus entrañas.

Su memoria le brillaba al rememorar El Gato Negro, el primer bar de descocadas de Apartadó, y el Santamaría, cafés famosos de mujeres, venidas de todas las regiones del interior. Estas son las mismas cantinas que otros testimonios recuerdan de inmediato: Trabajadores bananeros o conductores, para mencionar sólo algunos, quienes las frecuentaron en la riqueza del putaño fundacional. Si los investigadores se atuvieran siempre a las referencias literarias y orales de la vida cotidiana del país,

concluirían fácilmente que Colombia ha sido a lo largo de la historia un alegre burdel de oportunistas y desplazados. Pero..., y sí.

Los convocados por el auge de la producción bananera de 1960 fueron hombres y mujeres de las estirpes más extrañas. A Urabá llegaron ellos sin necesidad de pasar por el tamiz de la selección. Los que llegaron fueron simplemente gentes urgidas: de comer o de ambiciones. Muchas, de huir. En cualquier caso, menesterosos de algo. La prensa capitalina daba las noticias sin fundamento de «la llegada de extremistas del interior que vienen fijando su centro de operaciones» en el corregimiento de Apartadó.

Con ese presupuesto queda fácil imaginarse el panorama de 1960 en «esas tierras de nadie», a las que no obstante pueblos extranjeros y regiones nacionales “le han puesto el ojo” desde la Colonia. Una consigna advocatoria recorrió al país por esos años: «En Urabá está la plata». Y los colombianos pobres, y algunos inversores, la creyeron.

Los hombres llegaban hasta sin papeles de identidad, porque «decían que en Urabá no se necesitaban para nada», cuenta el “chivero” Francisco Ramírez Álvarez, quien llegó el primero de enero de 1962, «en una escalera de dos varillas, que inmisericorde golpeaba al pasajero, la una en la frente, y la otra en la nuca». El pasaje desde su tierra natal le costó 17 pesos. A su llegada, en un retén en Zungo, a la entrada de Apartadó, los soldados del Ejército Nacional lo bajaron del bus para requisarlo, y no tuvo cómo identificarse. Su libertad la recobró con un bulto de cemento que donó para la construcción del puesto de mando. A él, al igual que a casi todos los recién llegados a la zona bananera, los caporales los enganchaban de inmediato para las fincas. «\$12.50 el día en Haciendas Urabá, sembrando banano», la más grande en esos tiempos, con 500 hectáreas y enormes extensiones de tierra para ganadería, propiedad de la empresa Mora Hermanos, cuenta el quindiano Ramírez³⁷¹.

En esos tiempos, los jóvenes empezaban a trabajar a los 17 años, al dejar el bachillerato, y a sus padres o a sus esposas, en Andes, en Titiribí, en Caramanta³⁷², en La Tebaida, en Aguas Calientes, en Buenavista, en Calarcá, en Marulanda, en Murillo... Los hombres más suertudos iniciaban de tractoristas con los hermanos Mora, al mando

de Gorraetrapo, su administrador. Los más estudiados, comenzaban de capataces. Otros, sembrando maíz, o de ayudantes en misceláneas, ferreterías, carnicerías, construcción, cafés... Si escaseaba la mano de obra para el cultivo del banano, los encargados de las fincas iban en camiones a Necoclí, Arboletes, Damaquiel, Mutatá, a reclutar trabajadores. «Cómo es la vida; a los negros, entonces, no los dejaban salir de la finca ni tener televisor. Hoy es que no los dejan entrar a ellas», asegura un testimonio que lleva media vida en la zona.

Las haciendas del eje bananero eran un lujo con sus plantas eléctricas y las comodidades de ciudad. Las familias de los propietarios pasaban las temporadas de vacaciones en ellas. Los dueños llegaban por tierra o en sus avionetas, y ellos mismos dirigían la siembra. «Los hermanos Elíseo, Andrés, Juan Esteban, de La Unión Restrepo, por ejemplo, siempre lo hicieron». En las plantaciones, trabajadores y dueños celebraban el primer racimo. El único semillero de banano, al que acudían los finqueros, estaba en La Esmeralda, al frente de la actual Urbanización Los Almendros, en Apartadó.

En el pueblo, el Bar Vero, El Bahía y El Destapao, no tenían puertas: la luz generada por la planta diesel del caserío, la apagaban a las nueve o diez de la noche, pero el trago y la putería parecían sin fin en esa aldea de solteros, perdida y sofocante en el clima malsano del trópico. Parodiando a Hemingway, Apartadó era una fiesta. Carreras de caballos. Juegos de azar y de fulleros. Pólvora. Mesas de dinero. Gallos de pelea. Fincas que se jugaban a los dados (en una de ellas, el Ronco Jaramillo se hizo a Maquilón en una jugarreta de noche contra Gabriel O'Brien. Apostó 200 reses con la marca RJP, a las escrituras de esa tierra hermosa en pleno centro de Apartadó, y la ganó).

Los núcleos de Pueblo Nuevo y Fundadores, por la época fungían de barrios residenciales, pero desde la misma calle del Comercio se juntaban las carnicerías con las posadas de alcahuetas. El sector no pasaba de ser una rastrojera llena de lengüevaco, platanillo y vijao. Años más tarde, la instalación del mercado popular a finales de los años 1960 y las cantinas que no cesaban de tocar la canción mejicana de moda, le dieron el nombre de La Martina, un lugar que se llenó de historias pintorescas, hasta cuando el alcalde de la Unión Patriótica

José Antonio López (en 1990), planificó la ciudad moderna, construyó la actual plaza de víveres –en terrenos que ya el vicegobernador Alberto Rendón Cuartas había comprado con ese propósito, en 1982, al Ronco Jaramillo–, y le cambió la vocación de vicio y comercio, dotando a La Martina de un parque recreativo y moderno, y de mejores perspectivas.

Un estudio de 1965 describe al nuevo Apartadó como un caserío que “consta de una calle principal, que es la misma carretera Medellín-Turbo en una longitud de 500 mts. , y una serie de calles y carreras cuyo trazado se hace más defectuoso a medida que se alejan del eje carretero. Sólo unas pocas de ellas tienen un rudimentario afirmado; las demás se hallan sobre el terreno natural y en un pésimo estado de conservación. Se advierten numerosas zanjas, abiertas aparentemente sin ninguna coordinación [...] Las residencias populares se hallan conectadas en una faja que se extiende sobre la margen izquierda del río Apartadó y son producto de sucesivas invasiones (tres en total) a terrenos particulares. Constan de una o dos habitaciones con piso de tierra, muros de caña o bahareque (algunas veces de madera) y techos de paja, sin ningún servicio sanitario”³⁷³.

El corregimiento tenía, según el estudio, 704 casas de madera y paja, 187 de material, 44 establecimientos comerciales, 55 tiendas de víveres y 44 cantinas y bares, entre otros. La vara cuadrada costaba, entonces, \$3 pesos. Durante este primer año (1965) de producción, la región exportó 3.5 millones de racimos de banano.

Para el estudio del alumbrado, desde octubre de 1964, los empadronadores tenían censadas 50 manzanas, que crecieron a 60 cuadras en abril del año siguiente. La demanda estudiada para el alumbrado público la calcularon en algo más de 30 KW, para un servicio desde las 6 de la tarde hasta las primeras horas de la madrugada. La recomendación para satisfacer la demanda de energía de toda la población se estimó en 600 KW, con una proyección a dos o tres años³⁷⁴.

El corregimiento tenía ese año 30 plantas eléctricas, avaluadas en \$532.700, que generaban 191.5 KW. El ruido que producían era otra selva infernal. Consumían estos motores 770 galones de ACPM por semana, a un costo total de 1.260 pesos. El gasto promedio mensual en combustible y velas era del orden de \$26 por vivienda. Un paquete

de velas costaba \$1, un costalado de carbón \$20, una cerveza entre \$1.50 y \$2.00, y un bulto de cemento entre \$16 y \$23, de acuerdo con la escasez del material en el momento³⁷⁵.

El alquiler de una casa con agua gorda de pozo oscilaba en Apartadó, en 1967, entre 120 y 150 pesos, casi igual a lo que se pagaba por un cuarto de dormir donde Rosa, en Residencias Medellín. En esa posada, los inquilinos dormían en catres de lona a los que éstos le colocaban rodachines para moverlos como fichas de ajedrez, durante los meses de lluvia, porque a las habitaciones les entraba el agua por las hendeduras de los techos. Para darse un baño, los “chiveros” quindianos pagaban un peso de la época en Residencias Confort, otra pensión situada al frente de la funeraria «La última morada», un negocio con la fachada pintada de negro y que trasteaba a los difuntos en un carro Carpati de color morado.

A mediados de la década de 1960, entre el 10% y el 15% de las casas de Apartadó albergaron más de una familia³⁷⁶. Una encuesta reportó la existencia de cuatro farmacias y cuatro médicos en el nuevo caserío, un hotel, un restaurante, una oficina y un taller de mecánica. La incidencia de la malaria fue de aproximadamente 20%, pese a la continua labor del SEM. Las ventas promedio diario en las farmacias fueron de \$600-800 durante la semana, y de \$2.000 a \$3.000 los días domingos, cuando se llegaban hasta el pueblo los trabajadores de las fincas bananeras y los colonos. El gasto era fundamentalmente en drogas antipalúdicas, contra infecciones intestinales y enfermedades venéreas.

En la historia del desarrollo económico de Urabá, a partir de la presencia de la compañía Frutera de Sevilla, y de la colonización con los sembrados de banano, existe un grupo social al que se ha ignorado siempre, de forma voluntaria o involuntaria, al exaltar a los artífices de este último redescubrimiento de la región. Se escribe de los hacheros sinuanos que descuajaron sin misericordia la selva del Darién. De la fortaleza silenciosa de los chocoanos en la construcción de los miles de kilómetros de canales para drenar los cultivos. De la sagacidad, el empuje y las trampas del paisa para el comercio y la apertura de fronteras agrícolas y ganaderas. Del bolivarense desidioso que llegó a Turbo por el mar caribe y *abí ejtá*. De los colonos y bananeros que compraban en

el Alto Córdoba, o cambiaban por ganado y bestias, en trueques normales para esa cultura, mujeres de nalga gruesa para su cama. De los gestores de la carretera principal, de las Cámaras de Comercio que organizaron el gremio, de las urbanizaciones y los urbanizadores piratas, de las putas –esas mujeres tristes que alegran la vida–. Pero de ellos, de los pioneros esenciales al desarrollo moderno de Urabá, nunca se ha dicho nada (¡hasta ahora!). Y, sin embargo, han permanecido fieles todos los días, desde el comienzo de la producción bananera, a la zona que los acogió con generosidad; llevando y trayendo lo que productores e inversores han necesitado de urgencia para hacer el emporio lustroso de la fruta (¡la gente, mijo, la gente!); caminando por donde no había caminos, de razoneros entre una finca y otra, muchas veces obligados a alcahuetearle a los criminales para poder trabajar sin problemas; llenos de anécdotas y secretos; sin un peso en sus cuentas de ahorro, «por desordenados, pero hemos vivido bueno y criado nuestras familias» – dicen ellos mismos–, con sus únicas herramientas de trabajo –sus carros propios o manejados a destajo–, y que llaman con nombres coloridos y precisos para que los distingan en los caminos polvorientos; madrugando con empeño, sin descanso y aprisa para concluir pronto sus jornadas diarias; repletos de humor y alegría, solidarios, enamoradizos fugaces –en Zungo, Nueva Colonia, Río Grande, El Retiro, Carepa–, gastones y bebedores, casi todos... Feos como demonios y desbaratados como sus carros.

A cada uno de ellos los trajo a Urabá un cuñado, o se vinieron detrás de un primo que trabajaba en una proveedora o en una bananera; muchos aparecieron de paseo para conocer el mar antioqueño y se quedaron; otros andaban de visita donde un tío cosechero en el corregimiento de El Tres y consiguieron trabajo (¡Así de fácil!). Algunos se vinieron acompañando a una hermana que venía detrás del marido y les pareció amañadora la zona; sus parientes les dijeron que necesitaban carros y choferes, y se montaron cinco en un Willys 46 en Montenegro, en Circasia, en Calarcá, en La Tebaida³⁷⁷..., «para comprobar la bulla que hacían con esta tierra milagrosa...», y se llegaron al eje bananero sin pensarlo mucho. “En Manizales compramos un mapa –cuenta uno de los que abrió el desfile de colonos–, pero nos

perdimos en Bello, Antioquia. En Manglar, a medio camino del destino, un inspector de policía que supo de nuestras intenciones, nos llenó de pánico. –Allá sí hay plata, nos dijo, sólo que se va enterita en drogas».

La aventura de llegarse hasta Urabá en esta ola migratoria de los años 1960s la corrieron solitarios y aquí formaron familia, o después mandaron por ella. Así se enraizaron sin dificultad. En algunos momentos han regresado nuevamente, a sus solares nativos, pero igual volvieron a la región. Y la defienden como su tierra propia. Se sienten propios. Son propios. Los sentimientos que albergan denotan un nuevo ser urabaense: el prototipo que ya no es ni paisa, ni chocoano, ni bolivarense.

La génesis del transporte y tránsito de Apartadó está en ellos. Tienen hasta vía propia, festiva, larga, pero sin pavimentar hasta finales del siglo XX. La calle es un enclave de colonia de montañeros. La 98A. Calle Quindio. Ellos son... los emigrantes quindianos que llegaron a Urabá desde el inicio de la etapa fundacional de Apartadó. Mejor, son los “chiveros” quindianos que convirtieron un gentilicio en sinónimo de una profesión.

«Cuando llegué en 1967, el único ‘chivero’ era don Víctor Gómez. Al mes regresé y ya había tres: Camilo Patiño, Gustavo Marín y Arcenio Solarte, todos ellos de Circasia», rememora don Fabio Osorio Arias. Se presentó ante el cronista que husmea por su origen como «el 028, para servirle». En esa época –continúa él– parqueábamos en Casaverde, que se llamaba El Tambito, un punto intermedio entre los ríos Carepa y Apartadó, diagonal a la entrada del campamento de La Frutera de Sevilla. Las carreras buenas se hacían para las veredas Los Cedros, El Retiro y Aguasvivas. Un pasaje valía cinco pesos y un viaje especial a cualquier finca costaba 50 pesos. Una carrera expresa a Medellín se cobraba en \$600, mientras que la tarifa Apartadó-El Retiro era de tres pesos. Llenábamos el tanque con 18 o 20 pesos. A Dabeiba, desde el caserío de Apartadó, nos gastábamos \$14 en gasolina. Un día bueno nos recogíamos 900 o 1.000 pesos, que equivalían en 1994 a 50.000 o 80.000 pesos, y a finales del s. XX a tres o cuatro veces más.

El servicio público empezó con los dos ó tres camperos Willys que estacionaban en la finca de Jorge Ahumada, en la vía a Los Cedros.

Aguasvivas, se llamaba, entonces. A principios del s. XXI esa misma hacienda se denomina El Rincón. A los usuarios, los “chiveros” solamente los sacaban hasta las partidas de El Tambito, porque las escaleras intermunicipales de Transportes Urabá y Gómez Hernández, que ya cubrían estas rutas, no permitían el “chiveo” menor. Entre 1967 y 1970, los quindianos dieron la batalla más dura contra esas empresas, recuerdan estos pioneros anónimos, «porque nosotros estábamos de arrimaos en la zona». La afiliación de los carros Willys que habían llegado hasta ese momento pertenecía a Rápido Wilson, del Quindio. «Por eso nos apodaban la Flota Quindio. Cuando éramos ya 15 ‘chiveros’, comenzamos a organizarnos como empresa, con tan mala suerte que los abogados que contratábamos para gestionarla, nos estafaban. Todos desaparecían con la plata que les adelantábamos. Como que es un vicio de ellos», enfatizan entre risas, al revivir esos afanes lejanos.

Los problemas con las flotas institucionales los obligaron a registrar sus yips en ellas. Los quindianos pagaban administración a las empresas Gómez Hernández y Transportes Urabá, para poder trabajar en la carretera central, entre Apartadó y las veredales, pero no recibían asistencia técnica ni garantía laboral alguna. Con ese trato comercial se ganaron el derecho al parqueo en la calle central del pueblo –la antigua carretera al mar. Inicialmente, los tramitadores los despachaban desde el Bar Vero. En esa cantina, Enrique Gómez –un caramanteño que era su propietario– les arrendó un cuarto que ellos mismos acondicionaron de oficina para el despachador. En esta esquina de la avenida principal los ‘chiveros’ permanecieron hasta 1982, cuando se trasladaron a la calle 95: los camperos que servían las rutas Zungo-Embarcadero y barrio Alfonso López, y los taxis que empezaron a “guerrear” con los “chiveros” desde 1977, se ubicaron entre la 100 y la 102. Los automóviles hacían los recorridos a Turbo, Chigorodó y el nuevo aeropuerto regional.

Por la época en que los quindianos emigraron de sus tierras, un vehículo Willys en buen estado se conseguía entre 15 y 20 mil pesos, con una inicial de 5 mil y cuotas mensuales de 1.000. El chofer que poseía un Willys 54 decía que tenía mucho en que andar. Trabajador

que lograba comprar un carro para ponerlo al servicio público, o que instalaba una tienda de barrio, exclamaba orgulloso: «me independicé». Y con «un medio curso por allá», de seis horas de instrucción, se lanzaba al oficio de chofer profesional. Sin pase de conducción, porque «en la región bananera no se necesitaba eso», decían orondos e irresponsables los nuevos conquistadores de Urabá.

El negocio del transporte público fue lucrativo mientras vivieron los obreros en los campamentos de las fincas³⁷⁸. Hasta 1979, de acuerdo con una encuesta efectuada por el Centro de Investigaciones Económicas de la Universidad de Antioquia, el 89% de los trabajadores residían en las propias bananeras, en tanto que sólo el 4% tenían asiento en Apartadó y el 7% en pequeños poblados o caseríos a lo largo de las carreteras comunales o de la vía central. Para 1987 se invirtieron los papeles: se calculó en cerca del 70% los jornaleros con vivienda en los centros urbanos de la zona.

En esas condiciones, fue lógico que muchos pensaran en el negocio del transporte colectivo, como un medio de trabajo independiente y beneficioso. Hasta muy entrada la década de 1970, todos los trabajadores vivieron en las fincas. Incluso, los pagos semanales se realizaban en las mismas bananeras. Un 24 de diciembre, recuerda un conductor, «me conseguí en 30 minutos catorce mil pesos de la época». A las tres de la madrugada los quindianos parqueaban en el Bar Vero y a las seis de la mañana ya habían hecho tres viajes. La ruta urbana más aburridora era al matadero, a la salida para El Guaro, en el Barrio Vélez, que valía un peso, “una bicoca”, afirma otro chofer. Un expreso desde el municipio de Chigorodó, con un viaje de indios y mercancía para La Martina –la plaza de mercado de Apartadó–, no rebajaba de cincuenta pesos, o de \$300, libres de gasolina y de comida, si dedicaban el carro el día entero a transportar exclusivamente a esos indios. A las dos de la tarde, muchos “chiveros” no regresaban al cuadradero oficial, cansados de trabajar exclusivamente para los obreros del banano, para los contratistas, o para quienes vivían de otros negocios colaterales a la producción bananera.

Los yips los cargaban hasta cubrir las latas de la carrocería, y los “nativos” de Urabá se acostumbraron a ver pasar a los quindianos, con

sus vehículos repletos de gentes vestidas con camisas de colorines y pantalones multicolores, arremolinadas unas sobre otras encima del chasis y del capacete. Los yips largos cargaban hasta 22 pasajeros, y los camperos cortos hasta 18 ó 20 personas. «Ahí va un florero», decía el populacho, sabio y conciso, para burlarse del paso de un “chivero” sobrecargado de trabajadores.

Los yiperos nunca dejaron de cargar tres personas en la banca de adelante. El tope lo hacían los cuatro pasajeros de la parrilla. Si faltaba un cupo, lo esperaban. «Falta el tercero», gritaba el chofer al despachador. El pasajero que faltaba lo acomodaba, infaltable, sobre la palanca de los cambios de la caja, que para comodidad y alegría del chofer, la pedía mujer al despachador.

Para un ciudadano acostumbrado a ciertas incomodidades de ciudad, una experiencia única que supera cualquier aventura imaginaria, y que reúne y pinta toda la desmesura de un continente subdesarrollado, es la realización de un viaje en un campero de servicio público en Urabá, acompañado de un grueso número de morenos y chilapos que se cuentan sin orden y en su jerga casi indescifrable, las noticias de la mañana o los sucesos insustanciales del mundo; con la radio del yip prendida a todo volumen, sonando vallenatos continuos, o cuñas leídas por la voz gangosa de un locutor del Atrato, anunciando los embarques de banano del fin de semana y los patrocinios con las razones de veredas: “A Petronia Mosquera, en Barranquillita, se le avisa que su yerno murió ayer en Currulao, en una refriega de borrachos”. El espectáculo de un viaje así, por cualquier vereda de la región, antes que incomodar, emociona al curioso.

La gasolina para los vehículos de la zona bananera la traían en canecas desde Dabeiba o Uramita. Cuando alguien iba para esos pueblos, el encargo más urgido era: «Por favor, tráigame una canequita de cinco galones». Después, el combustible siguió entrando por Turbo, a donde llega todavía en planchones. El abastecimiento a las dos estaciones de servicio, instaladas a partir de la segunda mitad de los años 1960, lo interrumpía con frecuencia el mal estado de la trocha que, con frecuencia, dejaba incomunicada la región de Urabá³⁷⁹.

Fue la época, recuerda Camilo Ceballos, en que él se acercaba a los surtidores de la Mobil o de la Esso a decir: «Écheme diez pesos de gasolina que voy para El Retiro». ¡Diez pesos! La fruta, entonces, se transportaba en racimos de ocho manos en adelante. Uno de siete lo rechazaban por malo, tal era la exuberancia de la producción bananera.

De las montañas de Saiza³⁸⁰, el “chivero” Camilo Ceballos traía queso en compañía de *Calzones*, otro paisano emigrante también de la época. El recorrido lo hacían por un camino tan pendiente que desde el asiento del conductor sólo veían «la trompa embarrada del yip y el firmamento siempre nublado de Urabá». Para que no se volteara el yip le echaban gente adelante, en el capó del vehículo, o se atravesaban por las mangas y los potreros, en lugar de andar por la trochuela, siempre riesgosa.

La autoridad de tránsito en la región la representaba «un policía con correa, autorizado para joderlo a uno el día en que amanecía de malos humores», cuentan ellos mismos³⁸¹. Las multas más frecuentes no pasaban de dos tarros de pintura o un bulto de cemento para terminar el Comando. Esos mismos policías actuaban de jueces en casos de accidentes. Cada mes venía La Vial de Medellín –los guardas responsables de la seguridad en las carreteras departamentales– a efectuar retenes en la troncal, desde Chigorodó hasta Turbo. «Esos funcionarios regresaban a Medellín con varios costalados de plata; sólo recibían desde dos mil pesos para arriba –cuentan–. ¿\$500 a La Vial? Usted está loco, señor–, nos decían, con provocación. Nosotros mismos les arreglábamos las cajas de banano, para que se las llevaran a sus casas. De Turbo, los policías volvían a la capital cargados de contrabando. Electrodomésticos, cigarrillos, licores, ropa, dulces... La Vial vino hasta 1987. No volvieron por temor a la guerrilla».

En 1976, Guillermo Cardona, Roberto Marín, Camilo Patiño y Germán Gil –quien fue sepulturero en Circasia³⁸²–, fundaron la Sociedad Transportadora del Golfo, Sotragolfo, para encauzar un poco por la vía de la legalidad el servicio urbano y rural de Apartadó, que por años atendió de manera informal. La propiedad de la ruta la argumentaron jurídicamente por antigüedad. Muchos de ellos quedaron ricos. Los cupos de ingreso a la flota, de cada nuevo quindiano que aparecía con

su yip en Urabá, empezaron a cobrarlos. En la calle principal del poblado, en las horas picos se llegaron a reunir hasta ochenta “chiveros”. Al caserío lo comparaban, entonces, con un oeste americano: en lugar de amarrar caballos a las entradas de los cafés, los quindianos parqueaban sus Willys engallados.

Los conductores no tenían nombres de cristiano, sino apodos. Las planillas de despacho de Sotragolfo parecían un álbum de caramelos: Gatillo, Sahumerio, Peluco, Pipelón, Gallina, Serrucho, La Marteja, El Perro, Pequinés, Bocachico, Babilla, Cuadruto, Manotas, Guineo, Angustia, Cabeza de rancho, Hormiga mona, Pata de rata, Húevazón, Tenedor, Pilatos, Trocero, El Mico, Cólico, Hermano Malo, Planchón, Tominejo, Limonada, El Pollo, Pataebuey, Culoefierro, El Viejo, El Pato, Mano de mica, Trompa de mica, Chimboemica, Perfume... El recuerdo de sus alias es el homenaje grato y modesto a los sudores, sufrimientos, impaciencias e incomprensiones, que nunca les han reconocido, ni los pobladores ni los investigadores sociales, en la tarea de colonización y poblamiento de Urabá.

Sus carros también recibieron los remoquetes debidos y respondieron a alguna característica especial del vehículo, que los pintaba exactos a una fotografía. La Mueca (porque le reventaron el bomper), El Estadio (por grande), La Lonchera (porque se parecía a una portacomida de negro), El Chiribico (semejante a un insecto de tierra caliente), El Atravesao (con chasis torcido), El Aporreado, El Chirimbolo (una vasija vieja), El Trompilargo... Para los semiólogos esto traduce, tal vez, otro signo de la ilegalidad y la informalidad que define la vida de Urabá y los pueblos de frontera.

Un trabajo del Centro de Investigaciones Económicas de la Universidad de Antioquia registra el primer Sindicato de Embarcadores y Braceros de Turbo, para la actividad del cargue y descargue en tierra y agua, de bananos y otros productos, en el año 1959. En el mismo poblado, los trabajadores bananeros de Coldesa S.A. también se asociaron, por la misma época, en un sindicato de agricultores. El Sindicato de Cantineros Independientes del puerto turbeño estaba asociado a Festrán-CTC en 1973. Distintos jornaleros agrícolas y de oficios varios de la zona lo hicieron durante las décadas de 1960 y

1970, en distintas agremiaciones que protegían sus intereses. En 1994, los “chiveros” quindianos afiliados a Sotragolfo no reportaron ningún tipo de asociación que les garantizara estabilidad laboral y seguridad social, pese a que pagaban puntualmente en La Terminal de Transportes del Municipio de Apartadó, \$23.000 de cuota anual por Administración y \$1.100 semanal por la despachada de sus vehículos. Por la época, estos trabajadores ni siquiera estaban inscritos al Instituto de Seguros Sociales. Se puede afirmar, sin equívocos, que los conductores integraron el gremio más desprotegido de Urabá, durante el período de poblamiento del eje bananero³⁸³. Su oficio ha sido una profesión de rebusque diario, desde que la esquina del Bar Vero y del Banco Ganadero los acogió como sus huéspedes singulares cada mañana. La bravura y la terquedad que la gente les endilga a estos trabajadores, encuentran en ese esguince laboral una explicación razonable de su carácter de hombres duros.

El 30 de noviembre de 1967, la necesidad y los intereses políticos de la región hicieron que se aprobara la Ordenanza 07, de la Asamblea Departamental de Antioquia, «por la cual se crean los municipios de Apartadó, Sabaneta y La Magdalena». A partir del primero de enero del año siguiente tomó forma jurídica esta decisión de la duma. El triunfo de la erección de Apartadó como municipio fue una negociación con los políticos conservadores, que deseaban la creación de los otras dos localidades, Sabaneta y La Magdalena³⁸⁴.

De cualquier manera, Apartadó siguió siendo por mucho tiempo una aldea de polvo y barro, congestionada por una hilera interminable de camiones con boleja –el banano de rechazo– y cantinas sin horarios, gobernada caprichosamente desde El Vaticano, la mayoría de la finca La Chinita. Don Óscar Elejalde, su caporal, fungía desde allí de ideólogo liberal, en tanto que Carlos Arturo Roldán –otro artífice del desarrollo inicial del caserío– realizaba las funciones del activista. El nuevo municipio se convirtió, así, en el símbolo del Liberalismo en el occidente antioqueño.

El Acuerdo número 015 del 5 de junio de 1974, del Instituto Nacional del Transporte (INTRA), autorizó el funcionamiento de una Inspección de Tránsito de Clase «A», a petición del Concejo y del alcalde

de entonces, el médico Antonio Roldán Betancur. En 1992, el cuerpo edilicio le dio el carácter de Secretaría de Despacho a la Inspección, mediante Acuerdo 072 del 24 de marzo, y el 9 de junio el INTRA reconoció el cambio de denominación: Secretaría de Transportes y Tránsito de Apartadó.

La creación de la Inspección de Tránsito, a los seis años largos de erigirse el Municipio como tal, fue producto de otra necesidad regional. Para las diligencias oficiales de sus vehículos la gente de Apartadó se tenía que desplazar a Turbo. Al legalizarse la petición de una Inspección para el nuevo pueblo, Toño –así llamaban todos los pobladores al alcalde Roldán Betancur, por su carácter descomplicado y popular– nombró primer inspector al tinterillo Gilberto Giraldo Marín, que actuaba en ese entonces de Secretario de Juzgado, y quien duró en el cargo tan sólo unos meses, porque «él mismo se tumbó por borrachito y leguleyo», cuentan los viejos transportadores. Su resolución más trascendental durante su corto período obligaba a todos los carros particulares que estacionaban en la vía principal «a parquearse en reversa, con la parte delantera en sentido perpendicular a la calle», porque, argumentaba él, en actitud típica de empleado público, de la casa nadie nunca salía de culo. La orden emanada de su despacho se cayó –como era obvio– por su propio peso, después de dos meses de vigencia y del caos descomunal originado en las vías de Apartadó. Ningún habitante entendió la medida oficial, acostumbrados como estaban los colonos a caminar sin ley y sin orden entre los barrizales y platanales de la región.

A los cuatro guardas con los que empezó la oficina de Tránsito, el Inspector los uniformó con pantalones de terlette, tela gruesa, de color vinotinto, correa ancha y blanca, y camisa amarilla, en un remedo de los policías de tránsito de Cali, porque «el azul tradicional le molestaba», de lo liberal que se sentía. Él mismo se amarraba un cinturón ancho para acompañar a su personal, que en la calle los transeúntes los ridiculizaban con el apodo de ‘kokorikos’ –por entonces, los nuevos negocios de comida de pollo en el país. Gilberto Giraldo Marín aparecía así, enfundado en ese uniforme escandaloso, como un sheriff del subdesarrollo.

Siendo Inspector de Tránsito, compró para uso particular un yip Willys modelo 50, blanco, sin registro de ninguna parte. Hombre generoso, le prestó el carro al perito Gabriel Correa, y al jefe de placas Julio César Serna, para transportarse en él a Turbo y realizar diligencias oficiales. Al llegar al puerto, el F-2 decomisó el vehículo. —Gracias por traer el yip. Ya íbamos a capturarlo, tiene más papeles un pescado—, les dijeron los detectives a los funcionarios, anunciándoles que el campero era robado.

En diciembre de 1974 reemplazó al inspector Giraldo el subalterno Julio César Serna, un quindiano que desde 1966 andaba por Urabá, en tareas de mal vivir. Para la época, la nómina era simple: Una jefe de placas; el perito de toda la vida, el andino Gabriel Correa (quien llegó a pasear a Urabá cuando terminó el bachillerato en su pueblo, un 7 de diciembre, y el 9 ya tenía puesto en la burocracia local. Como el compañero de viaje tocaba acordeón, al escucharlos en una tertulia de bar, el alcalde Toño Roldán le ofreció trabajo a Correa. Porque necesitaba músicos para las parrandas, antes que funcionarios, cuenta el mismo perito); y una mecanógrafa que también vino de fuera de la región, con un curso de comercio de la Remington de los Vásquez del parque de Berrío, en Medellín, como única garantía de su saber.

La oficina de Tránsito la abrieron sin papelería, en una caseta de aluminio prefabricada en la estación de servicios de la Esso. El Tránsito Departamental preparó el personal en un curso extrarrápido y les regaló los primeros talonarios de informes, con membrete de Medellín. El regalo ocasionó más problemas que soluciones. Los choferes con partes de infracción en Apartadó, se acercaban a cancelarlos en las oficinas de la capital antioqueña, sin que una inspección tuviera que ver con la otra.

El mobiliario de la nueva dependencia burocrática de Apartadó lo conformaban por esos tiempos dos escritorios viejos, en los que atendían las oficinistas. El jefe ordenaba desde una escribanía grande de color verde, semejante a una mesa de carnicería, heredada del Alcalde local, cuando cambió los muebles de su despacho. Los formularios los archivaban en las mismas cajas de las placas que iban desocupando. En la época, realizaban los funcionarios cinco copias de

toda diligencia, con papel carbón, en una máquina Olivetti que había perdido ya tres letras. Como le faltaba la o, la mecanógrafa siempre creyó que los carros tenían *imprenta* en lugar de *impronta*, porque así lo escribían los otros compañeros. Cuando consiguieron otra máquina con el teclado completo, la secretaria siguió pensando que ellos se equivocaban al escribir la palabra correcta, *impronta*. «No tenía ni idea de qué era eso», cuenta ahora la funcionaria.

El aseo del salón lo realizaban los mismos oficinistas, mientras el público esperaba en la calle hasta que barrieran el polvo fino que entraba de la carretera al mar, que nunca ha faltado en Apartadó. Ni entonces ni ahora. Sin embargo, reconocen ellos, al hacer memoria del pasado, «éramos el prototipo del trabajador público: tomábamos tinto todo el día en la heladería Toscana; llegábamos a trabajar tarde. La gente nos buscaba allá cuando necesitaban realizar cualquier gestión». Se tramitaban en el día cuatro pases y cinco matrículas o traspasos, lo que daba para que la funcionaria Sonia Rojas se lamentara del trabajo excesivo. El arriendo nominal de las instalaciones en la bomba de gasolina La Selva costaba \$150, pero el Municipio llegó a deber hasta cincuenta meses. Migajas, el propietario de la estación, cambiaba las multas de sus vehículos por el alquiler de la oficina. Al venderse la gasolinera, el nuevo propietario desentejó la caseta donde funcionaba la dependencia del Tránsito, para poder desalojarla de allí, porque no le resultaba rentable, además de que le congestionaba su negocio.

En 1986, con estas condiciones de parias, la Inspección de Tránsito fue la primera sección en ocupar el inconcluso Palacio Municipal de Apartadó, levantado al costado norte del río, sobre la salida a Turbo.

Algunos datos sueltos, y curiosos por lo demás, describen mejor el movimiento de la Inspección en sus comienzos. Escogidos al azar, sin adornos, indican, también la propensión a la informalidad de los pobladores de frontera, que no ven en la normativa un elemento esencial de la civilidad. Por ejemplo, sólo hasta el 3 de marzo de 1975, matricularon con el registro No. 001 la primera moto Honda azul, modelo 70, de propiedad del médico Filiberto Puerta. El 14 de marzo de 1976 registraron el primer carro, un camión Dodge, modelo 75, color verde, con la matrícula LH 5001, a nombre de la Finca Los

Ángulos Ltda. ¡Casi dos años después de la creación de la dependencia! Para que Sonia Rojas dijera que había demasiado trabajo. El primer permiso local para conducir moto lo entregaron el 7 de marzo de 1975, al señor Julio Ramírez Ochoa.

La movilidad social y empresarial de la región, por esos días, la evidencia esta otra nota suelta: La Comercializadora Unibán matriculó once motos Kawasakis rojas en diciembre de 1975, y el bananero Jaime Ortiz, tres Yamahas con las matrículas 033, 041 y 071, en agosto del año siguiente. El concejal Óscar Elejalde gestionó la matrícula para una motocicleta en enero de 1977 y Unibán, para abril del mismo año, registró 20 camperos Daihatsus nuevos y blancos, immaculados como la carne del banano que exportaban.

El primer automóvil matriculado en el Municipio fue un Simca habano, último modelo; aparece inscrito el 3 de julio de 1976. Antonio Roldán compró y matriculó un campero 76, color azul y blanco, el 15 de septiembre del año siguiente. El prolífico compadre del río Atrato, Victorio Mosquera, el primer negro con carro en la región (y además nuevo), aparece en los registros históricos de la Inspección, de propietario desde el 26 de junio de 1976, montado en un Daihatsu 77 azul, con placa LH 5294. La esposa del Concejal Arturo Roldán, Aracelly Guisao, adquirió un automóvil Tostona 78, el mismo día en que el extranjero Wladyslao Hajduk Kuron matriculó un Fiat habano 76, el 3 de marzo de 1978. Jaime Henríquez el 3 de abril legalizó un camión Ifa. Llewelyn Welsh, un concejal del Liberalismo –la gente le decía Son Wels–, también adquirió por la época otro Ifa, que eran unos camiones alemanes importados por las comercializadoras, aptos para el terreno difícil. El Municipio consiguió su primer vehículo a finales de la década de 1970, un Ford llanero modelo 78, naranja y rojo. Y un sastre, Luis Abelardo Restrepo, registró el 19 de mayo de 1976, un automóvil Simca 74 para servicio público en la localidad... La información limpia describe el mural policromo de la sociedad de la época. El dato frío interpreta y radiografía sin dudas.

Desde 1938, cuando los dirigentes y empresarios nacionales más importantes empezaron a movilizarse en los primeros Ford clásicos que llegaron al país, el Gobierno Nacional reglamentó, mediante el

decreto 0463 del 11 de marzo, la enseñanza obligatoria de las normas de circulación y tránsito en los establecimientos de educación superior, los colegios de segunda enseñanza y las escuelas primarias oficiales y privadas. Más de medio siglo después, esas buenas intenciones en las que siempre ha vivido Colombia, apenas comienzan a ser aplicadas como políticas de mejor estar y seguridad ciudadanos.

La historia de nuestras ciudades –que las describen como metrópolis sin planeación– es la historia de las emergencias permanentes: Sociales, económicas, políticas. En materia de circulación motorizada, por ejemplo, con normas de instrucción formal y de cumplimiento obligatorio desde los tiempos de López Pumarejo, en la agonía del s. XX y principios del XXI todavía los colombianos son gentes incivilizadas cuando manejan un vehículo, irrespetuosos con el espacio público y criminales con los peatones. «No dejamos de ser unos arrieros con licencia», reconocen las personas más educadas en las normas de tránsito; que “cambiamos la mula fina con la que hasta hace poco nuestros abuelos y padres recorrieron las cordilleras centrales fundando haciendas y pueblos, por el Renault cuatro popular con el que la productora Sofasa invadió el país”.

Apartadó, en las tres últimas décadas, no fue tampoco la excepción. Una aldea de inmigrantes sin anhelos distintos a los de la subsistencia material, con grandes demandas colectivas, sin dolientes que vivieran allí ejerciendo labores de pertinencia a un proyecto colectivo de ciudad, dependiente de un solo producto –el banano– que a su vez fluctuaba con los riesgos del mercado internacional; una aldea con toda la mitología de tierra fronteriza y selvática, con un nivel de vida de 28.9 (en 1985) sobre una base de 100 –por debajo del promedio departamental y nacional–, y una calidad de vivienda de 30.9, bastante inferior al 55.5 del resto de Antioquia, es la síntesis de otra frustración, como consecuencia de la falta de un proyecto coherente de país que nadie lideró, porque desde sus propios privilegios, la dirigencia nacional nunca entendió, ni planificó, el desarrollo de Urabá como vital para la geopolítica mundial. Durante los años de la opulencia bananera (1960/1980), Apartadó fue tan sólo un enclave de expoliación³⁸⁵.

Las pretensiones de organizar el tránsito en un municipio naciente, donde cada cual se gobernaba a sí mismo, en un forcejeo de caprichos violentos, fueron imposibles. El desconocimiento de una cultura de tráfico normatizado entre la muchedumbre de “colonos sin ley” volvía dispendiosa cualquier tarea civilizadora. A ello se sumaba, además, la permeabilidad de la que eran víctimas los propios funcionarios oficiales, en ese entorno de sobrevivencia que los igualaba a todos por lo bajo. Entre un guarda que controlaba con miedo las obligaciones ciudadanas de compartir respetuosamente los espacios públicos y un finquero que sobornaba para que sus vehículos nunca fueran molestados a lo largo de la vía, la línea de autoridad nunca se conoció de qué lado quedaba y actuaba.

Al iniciar labores la Inspección de Tránsito de Apartadó –rememora un funcionario antiguo–, los agentes, antes que aprender a pitar, tenían que adquirir por necesidad un código de supervivencia que enseñaba a quién sí le podían recibir una dádiva o a quién no, en esta selva de pugnas e intereses extraños. Por ejemplo, tres fincas ‘bonificaron’ –para usar una palabra benévola– por largo tiempo a los seis guardas del Tránsito de la época, para que no interfirieran por ningún motivo el paso de sus camiones por el eje bananero hacia los muelles locales. Los mensajeros de La Vitrina, La García y Las Margaritas, trajeron cada mes un cheque que salía por nómina para repartir entre los agentes, lo que les reportaba \$400 por persona sobre un sueldo mensual de doce mil seiscientos pesos; es decir, el valor de un día de trabajo de entonces. La anécdota traduce el comportamiento delictivo de muchas posturas ciudadanas de la época. Así, la legalidad del transporte de la fruta, como la de otras tantas actividades cotidianas en la región, se cuestionan históricamente si las tenían que revestir de arandelas extras, y sin fundamento alguno.

Los choferes o propietarios de vehículos solicitaban autorización al Inspector para que los empleados públicos sin el vicio de la coima, pudieran recibir las propinas de éstos, coaccionados por sus ofertas generosas. Al perito siempre le llegaron los tramitadores con alguna dádiva al bolsillo. Otros empleados realizaban retenes los sábados y domingos para «cuadrar informes» (léase “su propio bolsillo”); o, como

en el caso del vice gobernador Alberto Rendón Cuartas, efectuaban brigadas para solicitar documentos de identidad a los habitantes, a sabiendas de que nadie los poseía, con el fin de recolectar multas para poder comprar los uniformes de los guardas, ante la falta de presupuesto oficial. El valor de las infracciones de tránsito en los comienzos de los años 1980 ascendía, casi todas, a cincuenta pesos: Sobrecupo de “chiveros” –no existe un solo yip en Urabá que no haya violado esta norma–; vehículos sin stop o luces completas –ídem.–; giros prohibidos en la carretera –todos–; mal estacionamiento en el caserío –lo normal, entre ellos.

Mientras Apartadó fue para el país, y los viajeros que se atrevieron a hacer turismo en las playas de Turbo y Necoclí, «una sola calle larga y polvorienta», el control de tránsito únicamente se cumplió sobre la avenida principal. La mayor vigilancia la obligaron los camioneros del interior del país, que llegaban a la zona sin pases de conducción, porque «venían para Urabá y no creían que los necesitaran» –alegaban ellos–, en una actitud propia de los colombianos que siempre han pensado sus fronteras como tierras de nadie. La mayoría de los conductores, preparaba desde el alto de La Llorona el billete de doscientos pesos entre las páginas de la vieja libreta de notas. Al llegar al nuevo poblado, después de treinta horas de vicisitudes por ‘la trocha’, los guardas de Apartadó los requerían urgentes: «Los papeles», y ellos enseñaban el dinero sin pudor. Los conductores que venían de Barranquilla fueron siempre una sorpresa mayúscula: mantenían dos pases a la vez, cuenta un ex guarda. «Oye, chico –decían ellos–, no me quites el de quinta, llévate éste de sexta, más bien».

A pesar de ‘guerrear’ en Urabá desde las primeras siembras de La Frutera, los “chiveros” quindianos sólo empezaron a prestar el servicio de transporte a los centros rurales más poblados y a los primeros barrios de invasión de Apartadó, hasta muy entrados los años 1970. El transporte urbano llegó al barrio Alfonso López –el más concurrido de la localidad–, y a las comunales de San Jorge y La Suerte, dos lustros después de ser erigido Apartadó como municipio. Los usuarios del corregimiento Nueva Colonia tenían que caminar hasta la entrada de Riogrande, porque la atención del servicio era incompleta. Cinco yips

de Sotragolfo hacían el recorrido por el extremo oriental del municipio, a la salida de San José, solamente hasta las 6 de la tarde. Cuando se quiso establecer una ruta entre el centro urbano y los núcleos poblacionales de La Cadena, Pueblo Nuevo y San Judas, con dos buses viejos que subsanaran las incomodidades de los yips Willys, el propósito empresarial duró ocho días por la falta de tradición entre la gente de pagar los pasajes, 10 centavos de la época. Los trabajadores y sus familias venían de movilizarse en los propios camiones de las fincas, revueltos con los bultos de urea y los desechos del banano (o de ‘echar chancleta’ el día entero en las sabanas del Sinú y por las riberas del Atrato), y no entendían por qué el traslado en esos colectivos amarillos había que pagarlo con dinero. Muchos transeúntes, entonces, continuaron más bien cruzando el río Apartadó, saltando a pie por entre las piedras, arriba de Copelón, para llegar a sus casas.

Esa actitud de informalidad de los habitantes con el proyecto de organización de un transporte masivo de pasajeros, era la misma postura de aquellos que, escudados en la soledad de las carreteras veredales y en el poder intimidante de sus grupos criminales, siempre quisieron – y todavía lo hacen– detener al “chivero” a punta de revólver, o impedir las gestiones de la guindilla de tránsito en la calle con sus amenazas de forajidos. Los testimonios personales aseguran que ese comportamiento delincencial y cobarde no ha sido la excepción en esta culata antioqueña y que, incluso, hasta finales del s. XX, siguió siendo la costumbre más generalizada en la región. «La gente es amenazante en Urabá cien por cien», acusan los guardas actuales.

Las propias autoridades del Estado no escapan a la práctica de las violaciones de las normas de tránsito. Son las más comunes, también, dicen los funcionarios de la Inspección. «Los documentos, por favor», requieren los agentes a los conductores de los carros fantasmales que recorren con frecuencia a Urabá, y éstos levantan el ala de las chaquetas negras para exhibirles impudicamente las cachas de las pistolas 9 mm o de los 38 recortados, en una presencia desafiante de bandidaje. La prohibición para los ‘vehículos de tránsito libre’, de circular en la región después de las seis de la tarde durante los tiempos de estado de sitio y ley seca es igualmente letra muerta para militares, policía, detectives

oficiales del DAS y personal de Fiscalía. También «son los principales transgresores de las normas», cuentan los funcionarios del Municipio. «A cada momento nos vemos atropellados y arrojados a los canales de la carretera, por culpa de la imprudencia y la velocidad de esa gente», aseguran sin resentimiento los “chiveros”. Y lo peor es que nunca tienen una excusa razonable para explicar porque violan las reglas del tránsito con tanta asiduidad, recalcan los empleados locales.

La existencia de una conducta infractora permanente en la cultura ciudadana del país³⁸⁶, que el habitante común asume de estratagema para sobrevivir en regiones con características como Urabá (alejadas de los centros de decisión política, abandonadas a la suerte de los dioses y la naturaleza, y a merced de autoridades de hecho consumado), obliga también al empleado público a la asunción de códigos igualitarios para ayudar la convivencia pacífica. La Inspección de Tránsito de Apartadó mientras funcionó como tal, no estuvo exenta de los caprichos y las tentaciones del poder local. Concejales, finqueros, bravucones de pueblo, políticos de comuna, militantes de algo, pastores de iglesia, incluso, el común, siempre se pensaron con inmunidad en la jurisdicción para quebrantar ese pacto tácito de orden social colectivo que hace a cualquier sociedad moderna. En tierras de colonización la procedencia regional del inmigrante es un pasaporte, y esa herencia es la que asume el que transgrede. Con dinero, con favores, con chantaje, con violencia, el infractor cree adquirir la inmunidad para actuar, o violar las normas. Ignora una sociedad que se comporta así, que lo que crea es la esclavitud de los ciudadanos.

Por encima de las apreciaciones ideológicas, a partir de la posesión del miembro de la Unión Patriótica José Antonio López Bula como alcalde popular del Municipio de Apartadó, en 1990, empezaron a corregirse las anomalías que parecían seculares en «esta finca grande de banano».

La gente nunca termina de acostumbrarse al pintoresquismo del que manda. El desvarío que ataca siempre el poder, en Apartadó fue por muchos años la comidilla diaria de sus habitantes. Para ilustrar este principio, recojamos algunos ejemplos que todavía guarda la memoria colectiva del pueblo: Pedro Pilsen, el mandatario que sucedió

en la Alcaldía a Antonio Roldán, poseía un de los cafés de putas de la localidad, El Tabaris, que para los efectos de su administración, lo confundió durante todo su período con el despacho seccional. Otro, un capitán –por su comportamiento lascivo le llamaban Polvorete– de los que gobernó en la época en que se creyó que el orden social de la región se mejoraría con administraciones militares³⁸⁷, dormitaba borracho en las mesas de las cantinas y entre los brazos de las coperas del pueblo, mientras los ciudadanos se sumían en la indolencia. Este alcalde destituyó *ipso facto* a un guarda que cumplía con su deber, porque lo detuvo conduciendo embriagado, en una de las contravenciones continuas de burgomaestre de provincia. Otra vez, a los empleados de la alcaldía quiso detenerlos en el batallón, porque no se cuadraron ¡firmes! en el patio oficial, a sus gritos de militronche enguayabado. En medio de su resaca tempranera creyó que estaba todavía en la guarnición.

Los mandatarios de nombramiento a dedo que les antecedieron a ellos –a Pedro Pilsen y Polvorete–, o quienes llegaron después, tuvieron igualmente su turno para ejercer las funciones con el folclorismo propio de la aldea de entonces.

27 alcaldes en 26 años de vida legal del Municipio (hasta 1994), sin contar a los funcionarios encargados de la administración, que en algún momento y por distintas razones también mandaron a su antojo, es una distorsión de la función pública colombiana, que somete a los riesgos de prácticas necias y despropósitos, a quienes no tienen el poder como un ejercicio de inteligencia y civilidad. Incluso, hasta un alcalde de elección popular, Nelson Núñez Campo, estuvo en albur de caer en la tentación de la soberbia, una mañana que ordenó a su Secretaria de Transportes y Tránsito la destitución de un guarda, porque informó al conductor del despacho por contravención peligrosa. El carácter de ella salvó al mandatario de entrar a la lista de los estultos.

En Urabá, históricamente pocos funcionarios han actuado con seriedad y responsabilidad en la aplicación de los preceptos morales del Estado. Por ejemplo, para ubicarnos en la epopeya que nos ocupa, todos los sectores de Apartadó se han arrogado de los privilegios excesivos que otorga el poder transitorio. Algunos casos hablan de esa tradición

transgresora. En su apogeo como cacique, un concejal del Liberalismo ordenaba por teléfono los trámites para los vehículos de sus prosélitos y para sus carros propios. En 1984, el gerente de Sotragolfo movía los hilos de la administración para «sacar del tránsito» al perito que no le marchaba a sus marrullerías de pueblerino tramposo. Los conductores del común tradicionalmente han braveado a los guardas para que les reciban las propinas, en la creencia de utilizar el camino más expedito a la conmutación de la pena. Los infractores de la región siempre han tenido una excusa anodina para justificar las violaciones de tránsito: «es que voy boleteado, hermano», «yo trabajo en el batallón», «tengo que llevar estos papeles de urgencia a la Alcaldía», «compa, esta moto es de Olguita»... Cada vez el engaño como razón, en un país que perdió la frontera entre la ética y la barbarie³⁸⁸.

Las dificultades para el ejercicio de las funciones en la oficina de Tránsito de Apartadó, desde su creación y a lo largo de los veinte años de existencia como tal, son una mezcla de intangibles humanos y recursos materiales insuficientes. A la inmanencia de una muchedumbre casi ingobernable, que camina habitualmente por el centro de la vía principal, irrespetuosa, invasora con sus bártulos de los pocos espacios públicos que destinan las administraciones locales, se agregan los escasos presupuestos que aplican los alcaldes para la solución de los problemas comunes de tránsito: el desplazamiento seguro de la gente, el disfrute de áreas colectivas, de sedes adecuadas para el trabajo y la atención a los usuarios. La Inspección de Tránsito trabajó desde su creación hasta el comienzo de la década de 1990 con los sobrantes de los demás despachos. El primer vehículo, por ejemplo, que tuvo para el desplazamiento de sus trabajadores y la agilización de los trámites por fuera de la oficina, fue una moto RX 125 Yamaha, que regalaron en 1981 los señores Alberto Echeverry, Flavio Grisales y Marino Rendón, contratistas de empleos temporales con las comercializadoras del banano. «Hombres regalones como ellos solos», recordaba el perito local Gabriel Correa, en conversación con el autor.

De un presupuesto general del Municipio de \$1.764.784 en el año de 1970, el Concejo aprobó para Apartadó uno de \$7.307.147.463 para la vigencia de 1994.

En 1993, la destinación para los diversos rubros de la Secretaría de Transporte y Tránsito fue de \$216.610.000 (doscientos dieciséis millones seiscientos diez mil pesos). El monto del mismo ascendió en el período de 1994 a \$312.638.000 (trescientos doce millones seiscientos treinta y ocho mil pesos). El salto cualitativo de aquella inspección de pueblo, manejada a punta de caprichos desde la heladería La Toscana, a un despacho sistematizado, con sede propia y programas de inversión determinados por un plan de desarrollo global del Municipio, fue un paso importante en el proceso de inserción de Urabá a las nuevas realidades administrativas y descentralizadoras del país.

El primero de junio de 1991, el alcalde José Antonio López nombró en su gabinete a la Secretaria del Concejo Municipal, Rocío del Carmen Restrepo Ramos, como Inspectora de Tránsito.

Con una mezcla de antioqueños, por parte del padre, y cordobeses por el lado de la madre, la nueva funcionaria llegó a Urabá en 1967, en un camión que trajo a la familia desde Montería por el camino de Tierra Alta. El mismo atajo por el que se han metido desde la Colonia los sinuanos y los bolivarenses a la región. En 1981, Rocío Restrepo ingresó a la Inspección con el cargo de mecanógrafa, con un sueldo mensual de 7.800 pesos, recomendada por la edil liberal Silvia Páez. El director de la oficina tenía un salario de 15.000 pesos y un guarda, a la intemperie, bajo el sol canicular del Caribe y las imprudencias y amenazas de los chilapos y los “chiveros”, ganaba seis mil pesos. Ese mismo año, con la creación del puesto de jefe de pases, fue ascendida la señorita Restrepo a desempeñar la nueva posición. En 1986, Antonio Roldán la trasladó a la Secretaría Ejecutiva del Concejo, en donde permaneció hasta que regresó a la dependencia de Tránsito.

Al posesionarse en 1991, como directora de la oficina, supo lo que iba a encontrar en su antiguo trabajo: más gente y, por lo tanto, más desorden y corrupción. El usuario urabaense estaba acostumbrado a que cualquier gestión la tramitaba con plata. Sin embargo, Apartadó seguía en sus calles tan desprotegido en materia de Tránsito como en los inicios de la colonización del banano. En la dependencia hubo quienes, con oficios menores, durante las dos décadas salieron de sus cargos con dinero insospechado. El estilo pernicioso de la política y la

idiosincrasia de los emigrantes que llegaron a la zona corrompieron sin distinción. «Los únicos que no abusaron del poder en estas épocas fueron los Roldanes», coinciden los testimonios consultados.

Por estos años la ciudad permanecía sin guardas en las horas de mayor congestión. El horario de trabajo para los agentes era igual al itinerario de los oficinistas. Sin control, sin supervisores de turnos, los agentes pasaban la jornada diaria casi en su totalidad en tareas de rebusque en las fincas, antes que en el cumplimiento de sus funciones en las calles de Apartadó.

Con la Administración Municipal de José Antonio López comenzó la etapa de modernización de todas las dependencias de Apartadó. Los impuestos de Industria y Comercio, Nómina, ingresos y egresos del Presupuesto, Valorización, Fondo Obrero, Fondo Municipal de Vivienda, Impuesto Predial, Tesorería General, recaudo de impuestos y actualización del parque automotor, fueron los primeros bloques que entraron al estudio de Sistematización y organización de excelencia. Apartadó tuvo, así, la imagen de una ciudad contemporánea.

El viejo mercado popular de La Martina fue trasladado a una moderna plaza con servicios concentrados. La Terminal de Transportes recogió en instalaciones cómodas, todo el caos que por años trastornó al Municipio y, junto con la adecuación de andenes, la recuperación de espacios públicos, el diseño de cordones viales y la pavimentación de cerca del noventa por ciento de sus vías, Apartadó presentó a los viajeros que volvieron después de algunos años de ausencia, aspectos agradables que reconciliaban de inmediato con esa aldea bananera del Golfo. Los días en que las fincas se administraban con revólver al cinto y Jaime Ortiz se paseaba por las suyas acompañado de un perro negro que los trabajadores asimilaban al mismísimo diablo, comenzaron a ser nostalgias en muchos inmigrantes de antaño.

El cambio de denominación y categoría, al ámbito de Secretaría de Despacho Municipal, mediante acuerdo 072 del 24 de marzo de 1992 del Concejo, reconoció las necesidades de modernización del organismo de Tránsito. La inauguración de la Terminal de Transportes el 12 de febrero del mismo año, marcó un hito en el trabajo de replanteamiento

espacial de la ciudad, que se proponía la Administración local con la nueva Secretaría.

Los “chiveros” quindianos, quienes por años contribuyeron al poblamiento y desarrollo de Urabá, con sus yips mitológicos y el coraje de machos toreados, en esta ocasión temieron a la propuesta de renovación que ofreció la alcaldía de José Antonio López. Amenazando de muerte a los mismos funcionarios de la Administración, los propietarios de carros se negaron a dejar, en principio, las esquinas amables pero intransitables de la calle 100, que los acogieron desde los años 60s. Ante la oposición de los conductores, el burgomaestre tuvo que militarizar el centro urbano, para impedir el parqueo caprichoso de los vehículos de servicio público, a partir de entonces. Una tarea de inducción, harto difícil, con trabajadoras sociales del Municipio, convenció finalmente a los “chiveros” de las bondades de la Terminal recién construida: mayor comodidad para el cumplimiento de los horarios establecidos por el INTRA a las empresas interveredales e intermunicipales, descongestionamiento de la avenida principal de Apartadó y demás rutas del centro, control de sobrecupos y adulteración de tarifas, acceso y utilización de áreas sanitarias de confianza, entre otras ventajas adicionales.

La nueva Terminal de Transporte urbano e intermunicipal de pasajeros y La Plaza de Mercado conformaron por la época un complejo más amplio que proyectaba también para final del s. XX la futura Terminal del Transporte de Carga y la construcción de la nueva sede de la Secretaría del ramo. Sin embargo, la Terminal de pasajeros fue rebasada el mismo año de su inauguración por el servicio informal a las veredas.

La Administración siguiente dio continuidad a los programas del Plan de Desarrollo de Apartadó, del anterior alcalde de la Unión Patriótica³⁸⁹ José Antonio López Bula. Así fue posible entregar a finales de 1993 el Estudio de factibilidad de la Red Semafórica (sic) para el Municipio, que buscaba dotar a la localidad de una infraestructura básica para otros proyectos socioeconómicos y resolver algunas necesidades primarias de sus habitantes. También, completar al cien por cien la señalización de todas las vías urbanas y rurales, con soportes y placas

en paredes (la humedad y el tráfico pesado impiden la demarcación en el suelo, en la región de Urabá); determinar zonas amarillas y escolares que garantizaran usos racionales y seguridad a los habitantes; reorganizar los sentidos de las vías con la consecuente agilización de flujos vehiculares; dar educación vial permanente en las escuelas y capacitación comunitaria; estructurar un proyecto fundamental de mejoramiento en la atención humana y honestidad en el servicio; realizar tareas de actualización y comportamiento ético con los guardas; ejecutar campañas de formación y carnetización de tricicleros y cocheros; impulsar el Parque Infantil Didáctico de Tránsito para la adopción de actitudes cívicas y de convivencia ciudadana, desde la infancia, y labores vivenciales con patrulleritos escolares; construir el primer puente peatonal en el sector de Zungo, que corregiría los riesgos permanentes de accidentes en las zonas escolares.

La determinación de bahías para cargar y descargar pasajeros y mercancías, y la reglamentación de horarios para la entrega de estas últimas, igualmente contribuyó de forma positiva al reordenamiento espacial de Apartadó, durante estos años iniciales de la década 1990. Los comerciantes empezaron a construir bodegas con garajes para recibir y despachar sin los traumas de épocas pasadas, y las nuevas edificaciones de los centros financieros, como el Banco Ganadero, y comerciales, destinaron zonas de parqueo en sus proyectos arquitectónicos. El médico que dejaba su carro estacionado toda la mañana al frente de su consultorio, el empleado que iba a la droguería por las pastillas, llevando su vehículo hasta la propia puerta del local, los usuarios del supermercado, entre otros, ya encuentran aparcamientos vigilados y reglamentados para tal fin en todo el perímetro del Municipio. El pasajero mal acostumbrado a que lo recogieran donde efectuaba las compras, empezó a comprender las normas que regulan los estacionamientos de servicio público, en una ciudad moderna y demandante del orden y el respeto.

Con las nuevas alternativas del gozo espacial —el mercado popular de La Martina se convirtió en 1994 en un hermoso parque comunitario—, la conquista de la seguridad peatonal y la aprehensión de una ética para la convivencia, a partir de la Administración de José Antonio

López la gente comenzó a respetar a los empleados oficiales de la dependencia de Tránsito, y éstos a sentir orgullo de pertenecer al organismo, según reconocían los propios funcionarios. «Yo trabajo en la oficina más honesta del país, aquí no se consigue un certificado de movilización ni un seguro obligatorio falsos», resaltaba por esos días el Supervisor de Tránsito Alfonso Ortega Ortega —una traviesa del corregimiento de San Luis de Chucarima, municipio de Chitagá, que llegó a Urabá el 12 de enero de 1982, vendiendo boletas para la rifa de una buseta afiliada a la empresa que el ganador quisiera, y un Ford deportivo último modelo, recién reparado y barnizado en un taller de Barrio Triste, en Medellín—. «El único hijueputa que jode aquí», lo insultaban los choferes cuando se inició de guarda ese mismo año.

De los cuatro custodios con los que comenzó la Inspección de Tránsito en 1974, y con quienes se pretendió siempre mantener en orden ese despelote de camiones con boleja, colonos a caballo, capataces armados, “chiveros! ilegales y chilapos resentidos en zorra, a los veinte guardas de 1993, con dotación completa y juegos de uniformes semestrales, la historia recorrida es la crónica de la gesta de millares de hombres de condiciones disparejas que llegaron en la búsqueda del sueño que les señaló a trancones Don Gonzalo Mejía, desde la segunda década del s. XX. Su mención es el empadronamiento de la procedencia y la condición de clase, y el testimonio de gratitud de la memoria colectiva por su aporte al poblamiento de Urabá: Mironel Castelar Torreglosa (de Pueblo Bello), Carlos Alberto Nobles Borja (de Acandí), Henry Moreno Carvajal (de Santa Marta), Gildardo Antonio Rojas Ramos (de Necoclí), Luis Enrique Carvajal Romero (de Necoclí), Froylan Núñez Ortiz (de Santa Marta), Fredwin Muñoz (de Turbo), Gilberto Porto Henríquez (de Necoclí), Audat Algarín Díaz (de Turbo), Jimmy Aurelio Romaña Perea (sin origen conocido, pero con esos apellidos debe haber nacido en un planchón del río Atrato), Guillermo Antonio Escobar Restrepo (de Medellín), y los ya nacidos y criados en Apartadó Luis Alberto Diosa Restrepo, Jesús María Hernández, Erminsol Contreras Tobón, Henry Córdoba Rivas, Dorian Erick Zapata García, Héctor Iván Cossio Correa, Sergio Alberto Atehortúa Carvajal, Jairo Enrique Vaca Hernández y John Kennedy Borja Rodríguez.

Desde la llegada de la mecanógrafa de la Olivetti y el inspector pueblerino de pantalón de terlette naranja y correa ancha, que hizo destituir al quindiano Fabio Osorio, por dar certificados falsos a los “chiveros”, en 1974, a la nómina de la oficina en 1994, los nombres también dicen del caldero de razas en el que se ha fundido el urabaense de final del s. XX. Luz Nelly González Rambay y Nurys Leyda Sánchez Mora, de Apartadó. Luz Stella Osorio Giraldo (de Armenia, Quindío), Gloria Inés Patiño Zuluaga (de Circasia, Quindío), Sandra Lucía Herrera Mejía (de Medellín), Gladys Elena Montoya Moreno (de Frontino, Antioquia), Omar Nicolás Ramírez Toro (de Medellín), Alfonso Ortega (de Norte de Santander), Heriberto Antonio Montes Peña (de Arboletes, Antioquia), y la Secretaria de Despacho Rocío Restrepo de López, de Montería. Podría decirse que el origen de todas estas gentes cierra el ciclo del proceso itinerante que iniciaron los colonos Ibéricos, en el comienzo de la Colonia.

La instauración de la cultura de uso del autobús, con el nuevo servicio de Transportes Urbano y Rural de Apartadó (TURA), replanteó de entrada unas relaciones diferentes de la ciudadanía con los “chiveros” de antaño, y contribuyó a la dilucidación del proyecto colectivo llamado Municipio de Apartadó.

Inaugurado a instancias de la Secretaría del ramo el 1 de agosto de 1993, con la gerencia de don Gabriel Correa, TURA dio al usuario la alternativa de entroncarse a las comodidades de un mundo moderno, negadas por años al trabajador bananero y al habitante local. Del camión finquero que cargaba los abonos químicos y los desechos del banano, y luego transportaba a los obreros a sus trabajos y a sus hogares, hasta la utilización de modernos autobuses con asientos anatómicos e higiénicos, que garantizaron el desplazamiento seguro y los horarios regularizados entre los sectores del Municipio, una urdimbre de anhelos generales se hilaron en los sueños de miles de urabaenses para afrontar a conciencia y con destreza los retos del s. XXI.

Las generaciones últimas de Urabá crecieron sin conocer los árboles de caoba, las ceibas, los chibugaes, los caracolés, el abarco, los caimitos y robles, los copelones, que enloquecían de ambición a los comerciantes de madera en esos bosques antiguos. La tala de la serranía de Abibe,

donde nacen las aguas de las ciudades del eje bananero, y las fumigaciones aéreas que han terminado con biosistemas enteros y roto el equilibrio y desarrollo del medio ambiente en la región central, tampoco les ha permitido a las nuevas progenes del caldero plurigrupal de Urabá disfrutar de la fauna y de la flora exóticas, únicas en el mundo, que calentaban como una fiebre las mentes de los conquistadores españoles, y de los colonos del s. XIX y principios del XX.

A cambio de un pasado de armonía, exuberante, rico, de territorios fértiles y disputados, de espejos de aguas cristalinos, heredaron un mundo por rehacer, y casi por salvar de la destrucción definitiva. Una tierra llena de huérfanos, de viudas secas, de solitarios amargados, de desplazados forzosos. De tristezas y dolores por olvidar. De imágenes cruentas que, de noche en noche, restañan húmedas en sus pupilas negras de choicanos, de chilapos, de antioqueños, de quindianos, de caldenses, de santandereanos, de bolivarenses, de caucanos.

No obstante, esas generaciones recientes de Urabá quieren creer todavía en un mundo mejor. Los dirigentes locales se relevan en la ilusión de un futuro cierto. Los partidos políticos distintos a los tradicionales confían en sus proyectos renovadores y pertinentes. Los pequeños empresarios y comerciantes piensan que aún les pueden restituir las promesas postergadas. La sorpresa que el cronista y el investigador social se encuentra al toparse con un Apartadó vivible, disfrutable, contemporáneo, de recorrido tranquilo desde Pueblo Quemao y El Salvador, hasta las concentraciones populares al otro extremo oriental del Municipio, es el resultado –sin duda– del pacto por el nuevo país al que se propusieron marchar los ciudadanos de la región, desde la reinserción a la vida civil de uno de los grupos más violentos que azotó al territorio en las últimas décadas del s. XX, el Ejército Popular de Liberación (EPL³⁹⁰).

Si hemos de creer a los estudiantes que aún viven y que estuvieron en el paseo, el primer camión escalera que llegó a Turbo, conducido por Libardo Elejalde, vino de la población de Frontino en las vacaciones de 1953. Fue una excursión del Liceo de Bachillerato, organizada por el Cura Zapata, y con permiso especial de los constructores para transitar por la vía al mar, que en esa época

continuaba inconclusa. Los puentes que encontraron eran troncos gigantes de chibugaes. El paso de La Llorona, lo hicieron rezando el rosario. «La selva abrazaba totalmente la carretera entre Dabeiba y Mutatá. Los que se encaramaron en el capacete, iban acostados para evitar los golpes de las ramas y troncos de la jungla», cuenta Alberto Rendón Cuartas, que estuvo allí, entre esa muchachada alegre e ingenua. A su paso por el río Apartadó, la excursión de los jóvenes montañeros sólo encontró en este paraje un campamento y una tienda grande. El telégrafo al puerto de Turbo cruzaba por Churidó. En 1954, otros tres camiones escaleras repitieron la odisea, en doce horas de viaje hasta las playas de Punta de Vacas.

Por la época, “El espanto de las habas” le aparecía a los viajeros en la quebrada antes de Manglar. Los que se arriesgaban a transitar de noche siempre sintieron detrás de ellos un carro luminoso que pitaba acelerado pidiendo vía. Al orillarse los conductores, no pasaba nadie. Otras veces, el vehículo fantasma venía de frente, con las luces encendidas, y tampoco llegaba. Dicen, quienes recuerdan, que era el espíritu de un volquetero que juró llegar a Turbo con la obra, pero se mató antes, entre los barrizales de la carretera. El alma estuvo en pena hasta el día que terminaron la carretera en el kilómetro 385. Eso cuentan.

La Virgen de La Llorona, otra víctima del olvido, con el túnel nuevo que evitó a finales del s. XX el tránsito por esa esquina, también tiene su génesis en la imaginación popular. Narran los habitantes que sobreviven a esa época, que un alud de tierra arrastró hacia el abismo del río Sucio a un grupo de personas que transbordaban la carretera en un invierno. Una de ellas se agarró a su escapulario grande y verde de la Virgen del Carmen y prometió por su salvación una estatua de ella en el lugar, para la adoración de los viajeros. Allí está desde entonces, La Patrona de los choferes. Un paquete de velas de obligatorio cumplimiento al cruzar por el despeñadero, sujeto el que no lo hiciera a los contratiempos más peligrosos, completó la leyenda de este paso escalofriante del que nadie se salva si cae en las honduras del río.

En el invierno los camiones subían taconeados por la trocha: un cuadro de madera, empujado por el ayudante, cuñaba las llantas cada

vez que el chofer le robaba un centímetro a la pendiente, después de horas, sudores y hambres, y de esfuerzos no cantados todavía por poeta alguno a esa tarea redentora de los hombres de Pegaso. Las terrazas a un lado de la carretera, cada tantos tramos, eran la única posibilidad de dar vía a otros vehículos. Los peores accidentes ocurrieron en esos intentos de sobrepasar un carro a otro.

La epopeya para llegar al sitio donde están el Municipio de Apartadó y la región de Urabá, en su conjunto, a principios del XXI, merece estos cuentos de desmesura, porque así fue la lucha de sus hombres... Los colonos del Águila, poblando a mediados de 1965 a Bajirá, para huirle a la violencia política del Valle. José Luis Giraldo y Rodrigo Jiménez Pinillos descuajando selvas en Mutatá. Los Palacios, Brito, Lago, Arias, Perea, Caicedo, construyendo una punta de lanza del poblamiento del Chocó en Pavarandocito y Pavarandó grande. Leonel Henao y el aviador Rafael Jaramillo, cultivando cacao en las primeras aberturas de los ríos Carepa y Chigorodó. Refugiados del Liberalismo en San José, Saiza, Carrizal. Desalojados de las mejores tierras del Sinú en Zapata, Pueblo Bello, San Pedro... Gentes de variadas estirpes que jamás interiorizaron la noción de Estado, porque nunca lo vieron presente, implementado un proyecto cohesivo de Nación en este territorio selvático de Urabá.

La presencia de los comerciantes en el poblamiento de la región, tiene otra historia, que será para tiempos más calmos. Igual, la gesta de la peonada, siempre en deuda, víctima de las celadas interminables de los tenderos. Como la del aborigen cuna que incendió la tienda de abarrotes en Turbo, porque «indio paga a vos, compadre, y libro dice que no paga» –fue su justificación ante el hecho, al no entender por qué su crédito nunca acababa de pagarse, si él abonaba puntual. Y es que las mañas de la usura son infinitas: las tiendas al mayoreo tenían una romana para comprar y otra para vender. Las cosechas del campesino no pesaban lo mismo en su tierra que en el depósito del pueblo. Así la riqueza del comercio en Urabá también fue rápida, porque el que llegaba a este territorio vivía listo para retornar de nuevo a su pueblo de origen, con un capital de renta. Síndrome general, en la última etapa de poblamiento de la región, todos los habitantes de Urabá se

saben la fecha exacta de su arribo a esa tierra, como si fuera una condena que tuvieran que cumplir. «Cuánto tiempo lleva usted», preguntan siempre al recién desempleado, con una muletilla común en la conversación cotidiana de unos y otros.

El guarda de tránsito de 1994 era la antítesis del agente de 1974: un profesional capacitado en primeros auxilios, control de incendios y código penal; ético e instructor del ciudadano sobre los peligros de las contravenciones. El hijo del apartadoseño de finales del s. XX y principios del XXI, también es radicalmente distinto al colono analfabeta y desprotegido que vino a oficios de rebusque en los tiempos de la United Fruit Co., y al “chivero” quindiano que se quedó en las reminiscencias del Hotel Nueva Ola con sus almuerzos a cinco pesos, y del Apartadó rural inundado en sus calles por los aguacates gigantes de cosecha, que hacían la delicia de propios y extraños.

El Apartadó inaugural lo componían cuatro cuadrículas urbanas exactas, que se correspondían a las cuatro fincas grandes del Ronco Jaramillo, Jaime Ortiz, Guillermo Gaviria y Julio Vásquez, los terratenientes fundadores de entonces. Muchos de los resabios de la economía de enclave de las últimas décadas pervivieron entre los habitantes hasta el final de s. XX. En costumbres de tránsito, por ejemplo, los conductores chilapos siguieron creyendo que las violaciones a las normas se arreglaban en su jerigonza de propinas. «Tengo dos palos, hermano», le decían al guarda cuando los cogía in fraganti, para indicarle que le ofrecían doscientos pesos. Hablaban de dos ñames por diez mil pesos. «Recíbeme ejta india, recíbeme la cachetona», era el billete de \$10.000 nuevo con la efigie de la mujer cuna. A los de cinco mil pesos, con el prócer Rafael Núñez impreso, le llamaban el abuelo. Otros conductores volvían la contravención una subasta tropical: cometían la infracción en el giro de la iglesia y allí mismo ofrecían mil pesos. Cuando los guardas trasladaban a los infractores a las oficinas del Tránsito, en la esquina del Bar Vero subían la oferta a dos mil pesos. Al llegar a la calle del Banco de Bogotá tenían ya cinco mil («sigue, que vamos bien», pensaba el guarda en medio de la tentación). Al entrar al coso la oferta alcanzaba hasta diez mil pesos. El cambio de actitud del funcionario moderno no permitía que la coima que ofrecía

el infractor callejero trascendiera más allá de una simple anécdota. Porque el Apartadó de los años 1990s comenzó a dolerle a quienes ya se sintieron sus verdaderos naturales.

¡Cuánta lucha para conseguir una ilusión! La mano sobre los ojos, única caperuza en este desencantado mundo –como dijo Karl Kraus³⁹¹, la conciencia moral de Viena–, en Urabá no puede ser posible, porque la luz y el calor del Caribe lo develan todo. Para bien o para mal del país, la colonización del Golfo del Darién está consumada. A comienzos del s. XXI sólo resta rememorarla en la cabeza de sus hombres, para que de nuevo el tiempo no eche un manto de olvido sobre las ilusiones de sus pueblos itinerantes.

BORGES HABLÓ de que quizá era un error suponer que podrían inventarse metáforas. “Las verdaderas, las que formulan íntimas conexiones entre una imagen y otra, han existido siempre; las que no podemos inventar son las falsas, las que no vale la pena inventar”, dijo, hablando de la obra de Nathaniel Hawthorne³⁹².

También, interpretando a Chesterton, razona con él que la realidad es de una interminable riqueza y que el lenguaje de los hombres no agota ese vertiginoso caudal. “El hombre sabe que hay en el alma tintes más desconcertantes, más innumerables y más anónimos que los colores de una selva otoñal. Cree, sin embargo, que esos tintes, en todas sus fusiones y conversiones, son representables con precisión por un mecanismo arbitrario de gruñidos y de chillidos. Cree que del interior de una bolsita salen realmente ruidos que significan todos los misterios de la memoria y todas las agonías del anhelo”. Chesterton, dice Borges, infiere, después, que puede haber diversos lenguajes que de algún modo correspondan a la inasible realidad; entre esos muchos, el de las alegorías y fábulas.

Hablando del sistema de alegorías de Hawthorne, lo cita textual: “En el desorden aparente de nuestro misterioso mundo, cada hombre está ajustado a un sistema con tan exquisito rigor –y los sistemas entre sí, y todos a todo– que el individuo que se desvía un solo momento, corre el terrible albur de perder para siempre su lugar. Corre el albur de ser, como Wakelfiel, el Paria del Universo”³⁹³.

Urabá, al fin y al cabo americana, no está exenta de parecer una alegoría hawthorniana. Su condición de paria del mundo durante cinco siglos, la hace una imagen precisa para incluir en ese mundo de fábulas que hilan los hombres, sueño tras sueño, en un intento universal de configurar finalmente, una vida mejor. Urabá sueña con ser, en el s. XXI, ahora sí la metáfora existente de otro albur más afortunado: el de la felicidad que no han tenido sus naturales en los últimos quinientos años.

ESTA MEMORIA recibió el aporte de muchas personas que, robándole el tiempo a sus ocupaciones, quisieron participar en la recreación de la gesta de Urabá, principalmente de aquella que durante las décadas 1960/1980 pobló al municipio de Apartadó. Algunas de ellas son los conductores Fabio Osorio Arias, Francisco Ramírez Álvarez, Gerardo de J. Flórez, Rodrigo Loaiza, Horacio Vásquez, Jair Bedoya, Camilo Ceballos, quienes con sus yips semejantes al dios Pegaso, recorren todavía a diario, las comunales azarosas de Urabá. Omar Nicolás Ramírez me mostró, en su motocicleta, las nuevas calles de Apartadó, que hacen presentir a sus naturales de ahora, por fin y para siempre, un futuro mejor. Alfonso Ortega y Gabriel Correa viajaron conmigo en el tiempo, entre cafés calientes y cervezas frías. Luz Nelly González y los empleados de la oficina de Tránsito, quienes estuvieron siempre listos a buscar y cotejar la información requerida para fabular ese mundo de frontera. El Tesorero de la Alcaldía de Apartadó, Luis E. Rodríguez, con su paciencia consiguió los datos de presupuestos que afanoso le solicité. Héctor Cossio me acompañó pensando siempre en quién más me podía hablar de su región. Alba Lucía Correa, la secretaria del Alcalde de Apartadó, quien siempre me encontró para “hacerme un cruce” con alguien. A todos ellos, mi gratitud.

A su manera, otros amigos a quienes profeso mi admiración, también estuvieron presentes en esta labor. William Martínez Flórez, chocoano y fabulador. Jairo Morales Henao, riguroso y solícito, en medio de sus ocupaciones, contribuyó a cotejar cifras y buscar libros útiles en la Sala Antioquia de la Biblioteca Pública Piloto, de Medellín. Miguel Escobar Calle, con sus curiosidades de bibliófilo, me enseñó a Adel López Gómez en la manigua y en la literatura colombiana. Alberto Rendón Cuartas, generoso siempre con su vida y sus recuerdos. José Obdulio Gaviria, por teléfono y en medio de sus pleitos jurídicos, resolvió dudas de idioma. Antonio Restrepo Botero y Marina Gutiérrez con sus reiteradas conversaciones del mundo de subuso, que es Urabá. Luis Carlos Jaramillo, memorioso y cómplice en datos comprometedores. A un amigo, exiliado ahora, debo el inicio del trabajo, por su interés en radiografiar la región: José Antonio López Bula.

Don Óscar Elejalde Gaviria me dio a entender demasiadas cosas sobre Urabá, en su retiro de dolores y nostalgias. Julio César Serna rememoró sin

egoísmo, los comienzos de la Inspección de Tránsito de Apartadó. El viejo Migajas, cegatón, habló de lo suyo, desde la gracia de sus años, y entre el polvo de la esquina de La Selva, la estación de gasolina de Apartadó y el café de más secretos en la zona.

La gente del común también me dijo en exceso, con su actitud alegre y derrochona en las vías públicas, en el mercado popular, en la nueva Terminal del Transporte, en los bares, en los restaurantes del municipio modelo de Urabá.

Sin los investigadores sociales que me antecedieron en la búsqueda de la historia de Urabá, es imposible una comprensión cabal de esos pueblos itinerantes. Ellos son la memoria viva de su lucha.

Al rector del Instituto Tecnológico Metropolitano, José Marduk Sánchez Castañeda, y compañeros de oficina, debo mis disculpas por las muchas horas que les usuré durante el tiempo de trabajo. Ya habrá ocasión de pagarlas crecidamente. En la institución, merecen especial reconocimiento las bibliotecólogas Piedad Cecilia Valencia y Beatriz Cadavid Gómez, quienes con su conocimiento sobre el tema ayudaron a la búsqueda y organización de la bibliografía requerida.

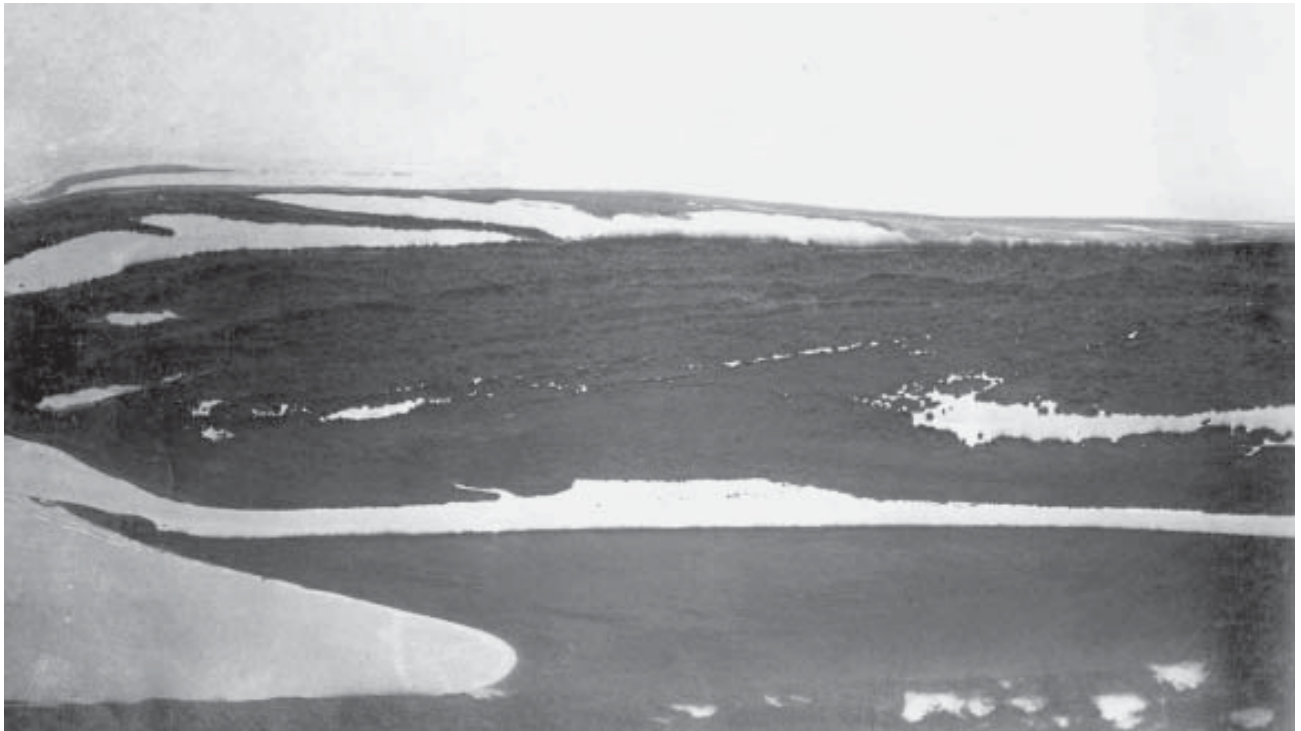
La profesora Ana Agudelo de Marín fue quien me orientó en medio de toda la hojarasca de información, datos y suposiciones, para concluir finalmente en una tesis razonable. Espero que mi gratitud pública le sea suficiente para cancelarle su generosidad y su conocimiento de académica.

Finalmente, al maestro Manuel Burga, rector de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, en Lima, y director del trabajo en la sede Iberoamericana de La Rábida, mis agradecimientos de aprendiz en Historia. Espero no haber traicionado el espíritu de lo que nos habíamos propuesto inicialmente, en el otoño de 2000—a orillas del río Tinto, y de cara al Odiel. A pesar de las dificultades de tiempo y distancia para una comunicación más permanente, los dos siempre supimos qué buscaba este neófito de brujo, con un retrato colectivo de Urabá.

La publicación de este trabajo se debe a la inteligencia y la amistad de Eugenio Prieto Soto.

Un hombre se pasa la mitad de su vida pensando en una mujer. En mi caso no sólo es verdad sino apremiante. M. ocupa ya más de los días anunciados. Da fe.

“La violencia atrae siempre a los moralmente inferiores y, de acuerdo con mi convicción, es ley que los tiranos geniales tienen como sucesores a los canallas” (Einstein). La suerte de la humanidad depende hoy, en mayor grado que nunca—y hasta ahora— de fuerzas morales. Que el llamado del Físico nos ilumine.



“El brazo Tarena del Atrato, el mayor y el más occidental”. c. 1930. Anónimo.



“El P. Prefecto Apostólico y el H. Daniel sacando ladrillos de Santa María la Antigua del Darién”, c. 1930. Anónimo.



“Excavando las minas de Santa María la Antigua del Darién”, c. 1930. Anónimo.



Río Tanela. Cercanías de Santa María la Antigua del Darién, c. 1930. Anónimo.



Turbo, 1950. Fotografía Gabriel Carvajal.



Don Gonzalo Mejía inspeccionando obras de la carretera al mar, 1950 c. Fot. Anónimo.



Don Gonzalo Mejía inspeccionando obras de la carretera al mar, 1950 c. Fot. Anónimo.



Carretera al mar, 1960 c. Fot. Anónimo.



Carretera al mar, 1950 c. Fotografía Gabriel Carvajal.



Plantación de coco, 1950 c. Fotografía archivo Jesús Cock.



Urabá, 1950 c. Fotografía archivo Jesús Cock.



Viajeros en Urabá, 1950 c. Fotografía Gabriel Carvajal.



Colonos, 1950 c. Fotografía Gabriel Carvajal.



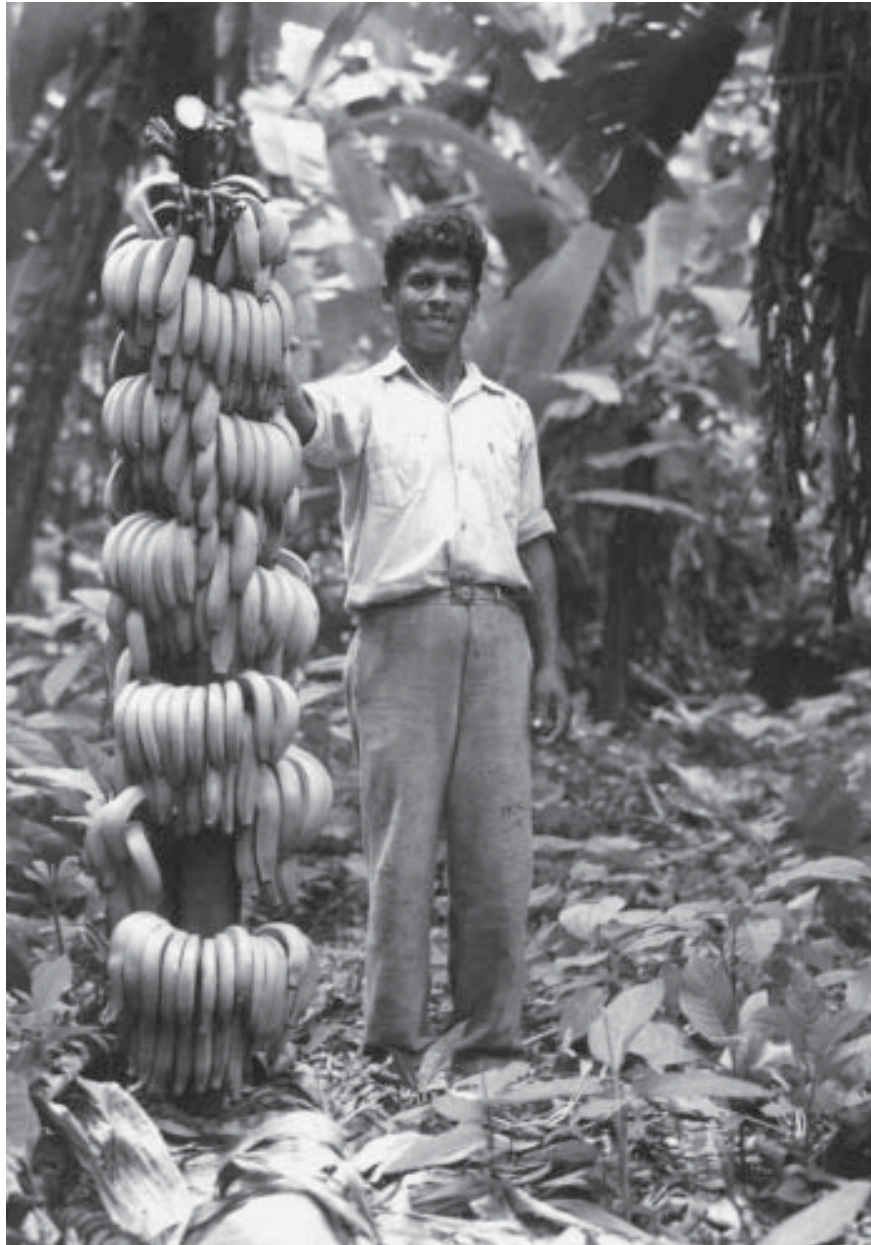
Turbo, 1950 c. Fotografía Gabriel Carvajal.



Viajeros y colonos en Urabá, 1950 c. Fotografía Gabriel Carvajal.



Habitantes de Urabá, 1950. Fotografía Gabriel Carvajal.



Bananos de Urabá (Exposición de Alemania) 1960 c. Fotografía Gabriel Carvajal.



Turbo, 1950 c. Fotografía Gabriel Carvajal.



Vivienda, Turbo, 1950 c. Fotografía Gabriel Carvajal.



Turbo, 1950 c. Fotografía Gabriel Carvajal.



Aeropuerto de Turbo, 1950 c. Fotografía archivo de Jesús Cock.



Carga en el aeropuerto de Turbo, 1950 c. Fotografía archivo de Jesús Cock.



Restos de la capilla de Villa Arteaga (Mutatá). Carretera al mar, 1990. Fotografía Jairo Osorio.



Chiveros quindianos. Apartadó. 1965 c. Fot. Anónimo.



Chiveros quindianos. Apartadó. 1965 c. Fot. Anónimo.



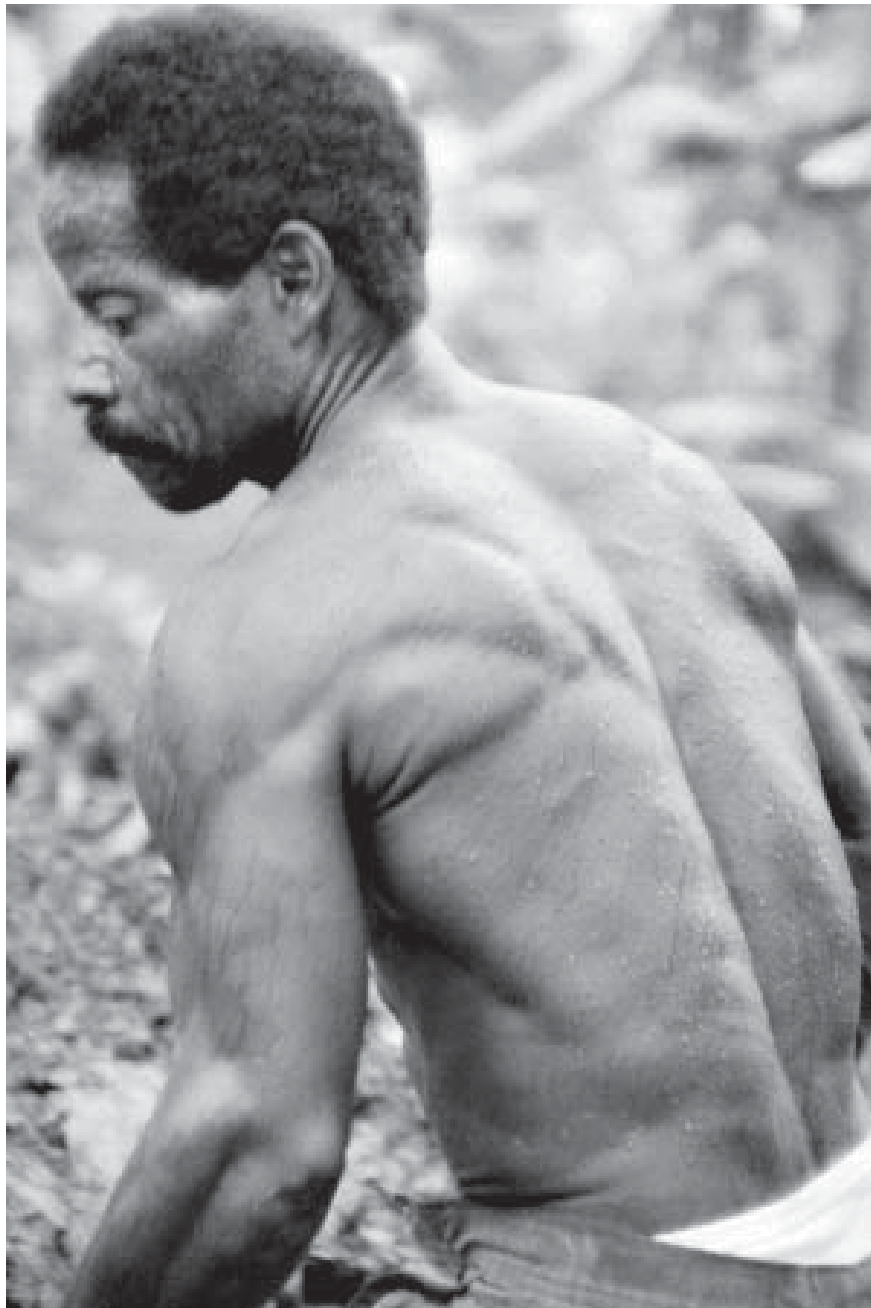
Cuadrilla de aserradores. Margen occidental del río Cacarica, 1988. Fotografía Jairo Osorio.



Paleros, Chigorodó, 1991. Fotografía Jairo Osorio.



Campesino urabaense, Pavarandocito, 1991. Fotografía Jairo Osorio.



Palero urabaense, Chigorodó, 1991. Fotografía Jairo Osorio.



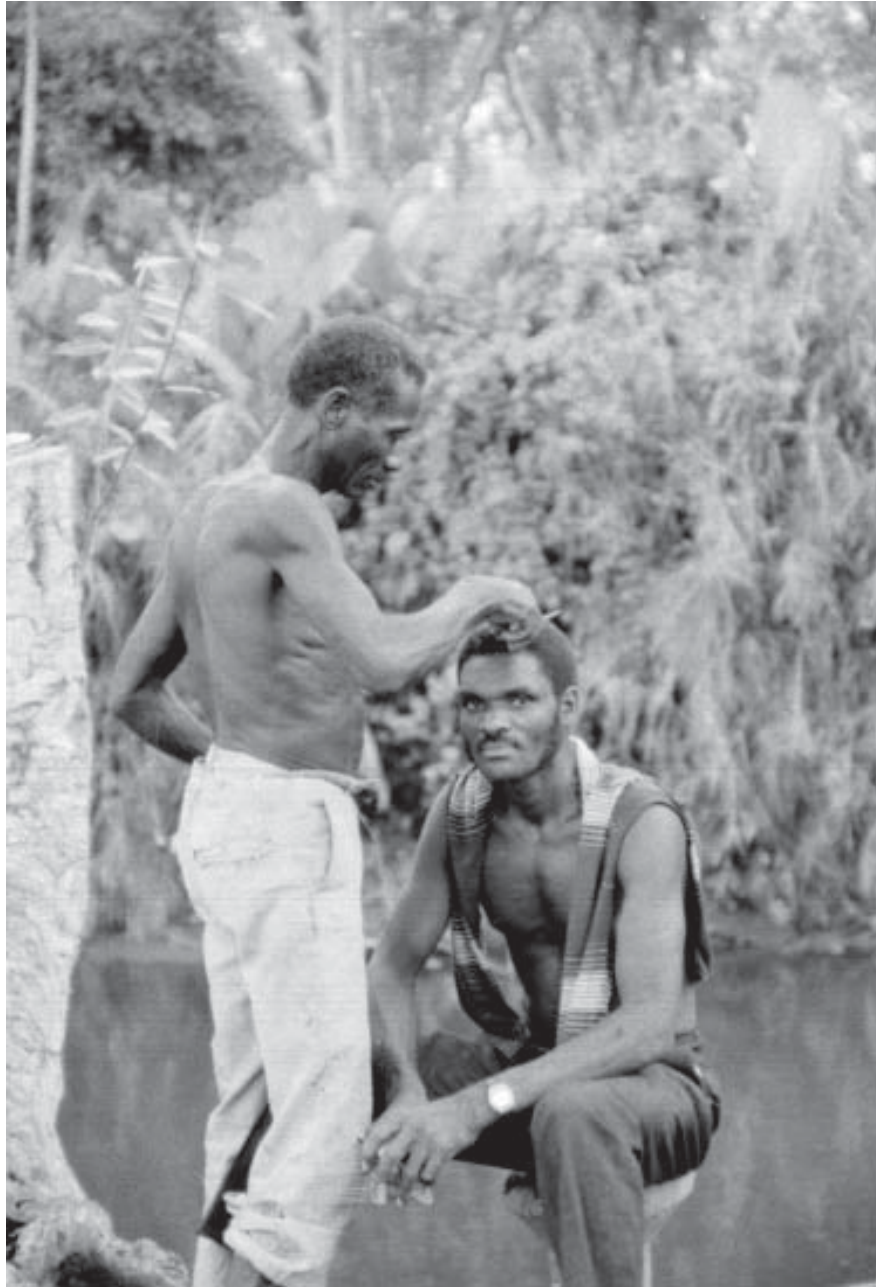
Palero urabaense, Carepa, 1991. Fotografía Jairo Osorio.



Violinista urabaense, Necoclí, 1992. Fotografía Jairo Osorio.



Campesino urabaense, Pavarandocito, 1991. Fotografía Jairo Osorio.



Campesinos chocoanos. Río Cacarica, 1988. Fotografía Jairo Osorio.



José Luis Giraldo (pionero de Urabá) y mujer campesina. Bajirá, 1991. Fotografía Jairo Osorio.



Indígenas Payas: frontera colombo-panameña, 1988. Fotografía Jairo Osorio.



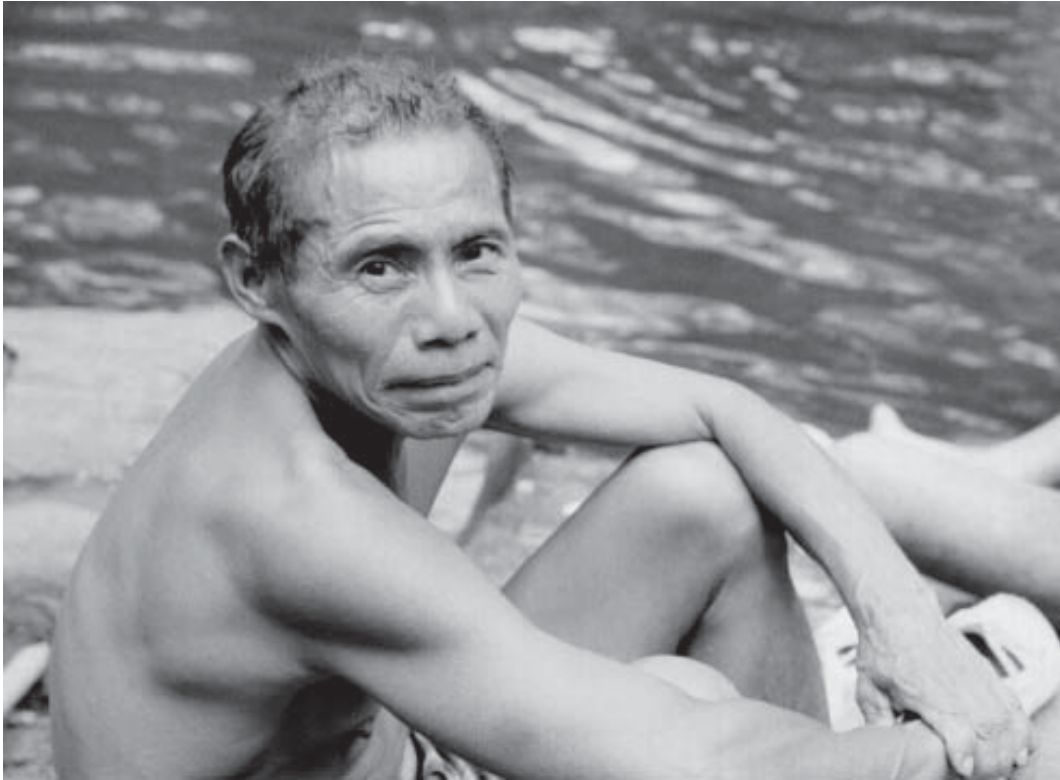
Mujeres Emberas: Catrú (Chocó), 1976. Fotografía Jairo Osorio.



Indígena Embera: Catrú (Chocó), 1976. Fotografía Jairo Osorio.



Indígena Embera: Catrú (Chocó), 1976. Fotografía Jairo Osorio.



Indígena Paya. Río Yaviza (Panamá), 1988. Fotografía Jairo Osorio.



Indígena Paya. Río Yaviza (Panamá), 1988. Fotografía Jairo Osorio.



Plantación de palma africana incendiada por la guerrilla. Coldesa, Turbo, 1987. Fotografía Jairo Osorio.



Monseñor Isaías Duarte Cancino y campesinos de Santa María de la Antigua del Darién, 1988. Fotografía Jairo Osorio.



Monseñor Isaías Duarte Cancino y antropólogo Graceliano Arcila inspeccionan la construcción de la nueva Capilla de Santa María de la Antigua del Darién, 1988. Fotografía Jairo Osorio.



Padre Leonidas Moreno, el autor y Monseñor Isaiás Duarte Cancino. Río Tanela, 1991.



Rodrigo Maya, Nora Toro, el autor, Dilber Pintor y socorrista de la Cruz Roja. Mojón de la frontera colombo-panameña, Paya, selva del Darién, 1988.

NOTAS

INTRODUCCIÓN: UN RÍO DE SANGRE

- ¹ En mi infancia siempre encontré en los libros de historia, no sé por qué extraña herencia del español de entonces, la referencia a los siglos escrita de tal manera. El capricho de ahora hace alusión a esa memoria feliz, en la que por fortuna también me acompaña el historiador americano Jacques Barzun en su libro exitoso *Del amanecer a la decadencia / 500 años de la vida cultural de Occidente*. Madrid : Taurus, 2001.
- ² La prensa nacional e internacional de mayo de 2002 testimonió ampliamente el ataque al municipio de Bojayá, Chocó, situado sobre la margen occidental del río, en el Atrato Medio.
- ³ ROMOLI, Kathleen. *Vasco Nuñez de Balboa / Descubridor del Pacífico*. Bogotá : Plaza & Janés, 1988 (y otros autores).
- ⁴ Informes militares y de autoridades locales. *El Tiempo*. Bogotá (7 de mayo, 2002); p. 12
- ⁵ *Ibid.*, p. 12
- ⁶ *Ibid.*, p. 12
- ⁷ Narcogrupos es el término con el que se le califica en Colombia a las agrupaciones delictivas dedicadas al tráfico de drogas ilegales (coca, heroína y marihuana), sin importar su carácter ideológico.
- ⁸ Guerra privada. En: *Semana*. No. 1.045 (13 de mayo, 2002); p. 44
- ⁹ *Ibid.*, p. 44
- ¹⁰ *Ibid.*, p. 32 (La cifra parece exagerada, pero en las dos semanas posteriores a la masacre de Bojayá, se manejaron cifras de entre 3.000 y 6.000 habitantes que salieron de las riberas del Atrato hacia la capital chocoana, Quibdó, según informes de la Comisión Nacional de Desplazados).
- ¹¹ *El Colombiano*, Op. cit., p. 1A.
- ¹² *Ibid.*, p. 3A. (periodista español Paco Gómez Nadal).
- ¹³ *Ibid.*, Sección Nacional.
- ¹⁴ ROMOLI, Op. cit.
- ¹⁵ *SEMANA*. No. 1.044 (6 de mayo, 2002); p. 32
- ¹⁶ *SEMANA*, Op. cit., p. 33
- ¹⁷ RESTREPO BOTERO, Antonio. *Los viajes de Lionel Wafer al Istmo del Darién*. Medellín : Jairo Osorio Gómez, editor, 1990. p. 11-13. (Colección Biblioteca Popular de Urabá).

LOS RASGOS DEL RETRATADO

- ¹⁸ Revista *Semana*, 9 de diciembre de 2002, p. 94-95. Entrevista de Pablo Gómez.
- ¹⁹ Cada uno de estos prototipos responde al apelativo de su procedencia: los departamentos de Antioquia, Córdoba, Bolívar y Chocó, regiones que circundan el territorio denominado Urabá.
- ²⁰ Ver los trabajos recogidos en el anexo final de la bibliografía sobre la región, ubicada en los centros INER, Augura y Fundaunibán (Medellín).
- ²¹ LÓPEZ GÓMEZ, Adel. *Cuentos del lugar y la manigua*. Bogotá, 1940, y crónicas de prensa. En: *La Patria*. Manizales. (1960-1990)
- ²² GONZÁLEZ, Tomás. *Primero estaba el mar*. Medellín : Secretaría de Educación y Cultura, 1992. (Colección de Autores Antioqueños).
- ²³ ESCOBAR VELÁSQUEZ, Mario. *Marimonda*. Medellín : Secretaría de Educación y Cultura, 1985. (Colección de Autores Antioqueños), y otros trabajos suyos (*Urabá en hechos y gentes 1504-1980*).
- ²⁴ Su libro, publicado inicialmente en 1954, es una denuncia dolorosa de la época llamada La Violencia, en el occidente antioqueño. Ver: BLANDÓN BERRÍO, Fidel. *Lo que el cielo no perdona*. 5. ed. Bogotá : Planeta, 1996.
- ²⁵ Chilapo: término con el que se designa a los hijos de sabanero con indígena Emberá.
- ²⁶ Los términos *violencia partidista* y *La violencia* se refieren en el trabajo a la originada por el enfrentamiento entre los partidos tradicionales Conservador y Liberal, durante los años 1940/1960, y que causó miles de muertos entre sus partidarios en todo el país.
- ²⁷ Gerardo Reichel-Dolmatoff ubicó este evento en la última era glacial: “En el presente estado de conocimientos acerca del primer poblamiento de América, existe acuerdo general entre los arqueólogos respecto a ciertos hechos fundamentales. Así, según todos los datos disponibles, el poblamiento inicial lo efectuaron grupos asiáticos que, procedentes de Siberia, migraron por el estrecho de Bering a América y se dispersaron por el Continente, entrando luego a América del Sur por el Istmo de Panamá”. *Colombia Indígena, período prehispánico*, 1989. Sin embargo, el nuevo libro del británico Gavin Menzies, *1421 El año en que China descubrió el mundo* (Random House Mondadori, 2005) renueva todas las teorías sobre las migraciones globales.
- ²⁸ Reichel-Dolmatoff, 1989, p. 27-41.
- ²⁹ Museo del Hombre del Darién, entidad constituida a partir de la colección donada por Luis Vélez, un autodidacta de la región. La colección fue evaluada por el museo de Antropología de la Universidad de Antioquia. Funciona desde 1996 en el parque Gonzalo Mejía, de Turbo.
- ³⁰ Véase: PEDRO SIMÓN, Fray. *Noticias históricas de las conquistas de tierra firme en la Indias Occidentales*. Bogotá. 1881. 5 v.
- ³¹ *L'America Meridionale*, mapa del geógrafo francés Guillermo Sansón (1648-1703). En: ACEVEDO LATORRE, Eduardo. *Atlas de mapas antiguos de Colombia siglos XVI a XIX*. 4. ed. Bogotá : Arco, 1997.
- ³² Monseñor Isaías Duarte Cancino fue asesinado por las FARC en marzo de 2002, en la ciudad de Cali.
- ³³ Véase: SANTA TERESA, Severino. *Historia documentada de la Iglesia en Urabá y el Darién*. Bogotá : Biblioteca de la Presidencia de la República, 1956. 5 v.
- ³⁴ Ver ACEVEDO LATORRE, Op. cit.

- ³⁵ Véase: ZAYAGO, Francisco. *Apuntes para una historia de Turbo*. Medellín : Jairo Osorio, editor, 1988. (Biblioteca Popular de Urabá).
- ³⁶ WAFFER, Lionel. *Los Viajes de Lionel Waffer al istmo del Darién*. Medellín : Jairo Osorio Gómez, editor, 1990. (Colección Biblioteca Popular de Urabá).
- ³⁷ Véase: HERNÁNDEZ DE ALBA, Gonzalo. *Nueva Caledonia : una colonia escocesa en el Darién, fundada en 1698*. En: Revista Credencial Historia. (1991)
- ³⁸ MORENO DE ÁNGEL, Pilar. *Antonio de la Torre y Miranda viajero y poblador*. Bogotá : Planeta, 1993.
- ³⁹ MATILLA TASCÓN, Antonio. *Los viajes de Julián Gutiérrez al golfo de Urabá*. Sevilla : Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispano Americanos de la Universidad de Sevilla, 1545.
- ⁴⁰ RESTREPO, Antonio. *El derrumbe de la Casa Albingia*, y en RESTREPO, Antonio. *Duelo entre alemanes y gringos*. En: Lecturas Dominicales (jul., 5, 1998)
- ⁴¹ *Ibid.*, p. 2-3.
- ⁴² PARSONS, James. *Urabá : salida de Antioquia al mar*. Apartadó : Corpourabá, 1979. 164 p. También: BUCHELLI, Marcelo. *Empresas multinacionales y enclaves agrícolas : el caso de United Fruit en Magdalena y Urabá (1948-1968)*. Bogotá : Universidad de los Andes, 1994.
- ⁴³ Las Autodefensas Campesinas de Córdoba y Urabá (AUCC) surgieron en la década de 1980 como una respuesta de sectores vinculados a la región contra los grupos de guerrillas de la zona.
- ⁴⁴ El acceso a los servicios públicos básicos de Urabá son los más bajos de Antioquia. Su demanda es deficitaria en calidad y en cantidad, lo que deriva en el deterioro de la vida de la población. Incluso las diferencias son profundas entre los municipios de la misma región. Apartadó, Carepa y Chigorodó presentan las más altas coberturas; Vigía del Fuerte y Murindó prácticamente no cuentan con los servicios de acueducto y alcantarillado; Turbo, a pesar de estar ubicado en el eje bananero, y ser uno de los municipios de mayor historia e importancia en la región, ostenta una deficiente cobertura en alcantarillado que apenas alcanza al 18.6% de las viviendas del municipio y al 36.6% de las viviendas del casco urbano. Sobre la materia, ver Anuarios Estadísticos de Antioquia.
- ⁴⁵ La Madre Laura Montoya Upegui (1874-1949) nació en el municipio del suroeste antioqueño de Jericó, fundadora de la Congregación de Misioneras de María Inmaculada y Santa Catalina de Sena. Escritora mística. Desde joven se dedicó a evangelizar a las comunidades indígenas, fundando ranchos de misiones en Colombia (principalmente en Frontino, Dabeiba y tierras aledañas al río Atrato) y Ecuador.
- ⁴⁶ GALVIS, Jaime y MOJICA, Jairo. Geología. En: *Colombia Pacífico*. Bogotá : Fondo para la Protección del Medio Ambiente, 1993. 2 v.
- ⁴⁷ GENTRY, Alwyn H. Riqueza de especies y composición florística. En: *Colombia Pacífico*. Bogotá : Fondo para la Protección del Medio Ambiente, 1993. v. 2, p. 218
- ⁴⁸ INDERENA. Mapas de Reservas, Resguardos y Parques. En: *Colombia Pacífico*. Bogotá : Fondo para la Protección del Medio Ambiente, 1993. v. 2, p. 796
- ⁴⁹ ANDRADE, Op. cit., p. 831
- ⁵⁰ SÁNCHEZ, Heliodoro y HERNÁNDEZ, Jorge. El significado de los Parques Nacionales del Pacífico. En: *Colombia Pacífico*. Bogotá : Fondo para la Protección del Medio Ambiente, 1993. v. 2, p. 814
- ⁵¹ Véase STEINER, Claudia. Centinela de dos océanos : Urabá (1900-1960). En: *Colombia Pacífico*. Bogotá : Fondo para la Protección del Medio Ambiente, 1993. v. 2

- ⁵² Véase URIBE, María Teresa. *¿Urabá : Región o Territorio?* Medellín : Universidad de Antioquia, INER, 1992.
- ⁵³ Véase RESTREPO, Antonio. Urabá : formas de representación política. En: *La nueva representación política en Colombia*. Bogotá : FESCOL, 1997.
- ⁵⁴ Véase RESTREPO, Antonio. La cara oculta de Urabá. En: Revista *Credencial*. No. 108 (1995).
- ⁵⁵ Véase OBREGÓN, Mauricio. Canal del Atrato. En: Revista Colombiana de Ingeniería. No. 765 (1970).
- ⁵⁶ OBREGÓN, Mauricio. Colombia y las alternativas interoceánicas. En: *Colombia Pacífico*. Bogotá : Fondo para la Protección del Medio Ambiente, 1993. v. 2, p. 734 y ss.
- ⁵⁷ AUGURA y ANTIOQUIA. PLANEACIÓN DEPARTAMENTAL Fuente estadística y análisis económico.
- ⁵⁸ SOGREA (Perspectives d'Developpement agroindustriel dans la Region de Urabá), firma consultora francesa, entre otros.
- ⁵⁹ Aunque en el río Atrato, ya en 1685 se habló de los pueblos de Lloró, Negua y San Francisco de Atrato. WERNER CANTOR, Erik. *Ni aniquilados ni vencidos : los Emberá y la gente negra del Atrato bajo el dominio español, siglo XVIII*. Bogotá : Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2000. p. 29-30.

LOS ANALES DE LA ERRANCIA

- ⁶⁰ PÉREZ ARBELÁEZ, Enrique. *Alejandro de Humboldt en Colombia*. Bogotá : Empresa Colombiana de Petróleos, 1959. p. 206.
- ⁶¹ Manuel Linares Rivas.
- ⁶² ROMOLI, Op. cit., p. 15.
- ⁶³ MARTÍNEZ RIVAS, J. R. *Vasco Núñez de Balboa*. Madrid : Historia 16 Quorum, 1987. (Protagonistas de América)
- ⁶⁴ MORENO DE ÁNGEL, Op. cit., p. 173.
- ⁶⁵ HERRERA, Antonio de. *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y tierras firmes del mar océano*. Madrid, 1730. v. 4
- ⁶⁶ MARTÍNEZ RIVAS, Op. cit.
- ⁶⁷ ROMOLI, Op. cit.
- ⁶⁸ Ibid., p. 16-17
- ⁶⁹ ARCILA, Graciliano. Breve reseña histórica sobre Santa María de la Antigua del Darién. En: *Pregón*. Centro de Historia de Sonsón, Antioquia. Vol. 13, no. 94 (1990)
- ⁷⁰ DUBY, Georges. Año 1000, año 2000 : la huella de nuestros miedos. Santiago de Chile : Andrés Bello, 1995.
- ⁷¹ MARTÍNEZ RIVAS, Op. cit., p. 41.
- ⁷² ARCILA, Graciliano, Op. cit.
- ⁷³ MARTÍNEZ RIVAS, Op. cit.
- ⁷⁴ Ibid.
- ⁷⁵ ROMOLI, Op. cit.
- ⁷⁶ CASAS, Bartolomé de las. *Brevísima relación de la destrucción de las Indias*. Madrid : Sarpe, 1985. (Biblioteca de la Historia)

- ⁷⁷ FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo. *Historia general y natural de las Indias*. Madrid : J. Pérez de Tudela, 1959. 5 v. y CASTILLO MATHIEU, Nicolás del. *Sumario de la natural historia de las Indias*. Bogotá : Universidad Jorge Tadeo Lozano, 1995.
- ⁷⁸ MARTÍNEZ RIVAS, Op. cit., p. 84
- ⁷⁹ FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Op. cit.
- ⁸⁰ MARTÍNEZ RIVAS, Op. cit., p. 111.
- ⁸¹ Carta de Vasco Núñez de Balboa, al Rey, del 26 de octubre de 1515. En: MARTÍNEZ RIVAS y ROMOLI.
- ⁸² MARTÍNEZ RIVAS, Op. cit.
- ⁸³ “El síndrome de la desesperanza aprendida” es un planteamiento de quienes han trabajado por años en el Chocó, realizando labores comunitarias, sin resultados positivos, lo que les ha dado por pensar que la situación de inoperancia social se convirtió ya en un asunto de genética entre sus habitantes. Tesis bastante arriesgada, para explicar los continuos fracasos de las tareas de rehabilitación social acometidas en la región.
- ⁸⁴ VARGAS SARMIENTO, Patricia. *Los Emberá y los Cuna: impacto y reacción ante la ocupación española siglos XVI y XVII*. Bogotá : CEREC, 1993. p. 76.
- ⁸⁵ MATILLA TASCÓN, Antonio. *Los viajes de Julián Gutiérrez a Urabá*. Sevilla : Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispánicos Americanos, Universidad de Sevilla. Serie 1. Anuario No. 10 (1945).
- ⁸⁶ INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI. *Los nombres originales de los territorios, sitios y accidentes geográficos de Colombia*. Bogotá : El Instituto, 1995 y ACEVEDO LATORRE, Op. cit.
- ⁸⁷ CIEZA DE LEÓN, Pedro. *La crónica del Perú*. Madrid : Espasa-Calpe, 1962
- ⁸⁸ FRIEDE, Juan. *Documentos inéditos para la historia de Colombia*. Bogotá : Academia Colombiana de Historia, 1955.
- ⁸⁹ GERBI, Antonello. *La naturaleza de las Indias Nuevas*. México : Fondo de Cultura Económica, 1978.
- ⁹⁰ RECLUS, Eliseo. *Colombia*. Bogotá : Biblioteca de la Presidencia, 1958.
- ⁹¹ VARGAS SARMIENTO, Op. cit., p. 71.
- ⁹² PARSONS, James. *La colonización antioqueña en el occidente de Colombia*. Bogotá : Carlos Valencia, 1979
- ⁹³ SIMÓN, FRAY PEDRO. *Noticias históricas de las conquistas de Tierra Firme en las Indias Occidentales*. Bogotá : Banco Popular, 1982.
- ⁹⁴ Ver mapa de la dinámica del poblamiento español en el s. XVI. VARGAS SARMIENTO, Op. cit., p. 94
- ⁹⁵ VARGAS SARMIENTO, Op. cit., p. 130
- ⁹⁶ Informe de Antonio de Arévalo. Citado por MORENO DE ÁNGEL, Op. cit.
- ⁹⁷ ORTIZ, Sergio Elías. Nuevo Reino de Granada. Real Audiencia y Presidentes. En: *Historia Extensa de Colombia*. Bogotá : Lerner. 1966. v. 4, p. 35-36.
- ⁹⁸ RESTREPO, Vicente. *Estudio sobre las minas de oro y plata en Colombia*. Medellín : FAES, 1979.
- ⁹⁹ OSORIO GÓMEZ, Jairo. *El dulce camino del Darién*. Medellín : J. Osorio Gómez, editor. (Colección Biblioteca Popular de Urabá); 4

- ¹⁰⁰ Caciques e Indios. T. XIV, p. 239r AHN, sección Colonia.
- ¹⁰¹ Ver edición en español. Medellín : J. Osorio Gómez, editor, 1990. (Colección Biblioteca Popular de Urabá ; v. 3). Traducción de Vicente Restrepo.
- ¹⁰² OSORIO GÓMEZ, Op. cit.
- ¹⁰³ Ibid. p. 20
- ¹⁰⁴ PARSON, James. *Urabá : salida de Antioquia al mar*. Medellín : Banco de la República. s.f. 164 p.
- ¹⁰⁵ MORENO DE ÁNGEL, Op. cit., p. 177-179.
- ¹⁰⁶ FELICIANO RAMOS, Héctor R. Las relaciones ilícitas de los británicos con los indios de los territorios españoles durante el siglo XVIII. En: *Revista del Centro de Estudios avanzados de Puerto Rico y el Caribe*. No. 2 (ene.-jun. 1989). Citado por MORENO DE ÁNGEL, Op. cit.
- ¹⁰⁷ El 27 de septiembre de 1772 Manuel Camilo García, capitán de guerra de Lórica, informó a las autoridades de Cartagena que “los ingleses vienen en tres barquetas río arriba del arroyo Caimán”. Archivo Nacional de Colombia. Miscelánea Colonia. Tomo 139, F. 741. Citado por MORENO DE ÁNGEL, Op. cit., p. 180.
- ¹⁰⁸ URIBE, María Teresa, Op. cit., p. 20
- ¹⁰⁹ Informe de Antonio de Arévalo. En: MORENO DE ÁNGEL, Op. cit., p. 183-184.
- ¹¹⁰ CUERVO, Antonio B. 1892. Informe o descripción del Golfo del Darién e istmo del mismo nombre. Cartagena de Indias, 31 de marzo de 1761.
- ¹¹¹ CUERVO, Antonio B. 1892.
- ¹¹² *HISTORIA GENERAL de España y América: la España de las Reformas hasta el final del reinado de Carlos IV. América siglo XVIII: los primeros Borbones*. Madrid : Rialp, 1983-1985. v. 11.
- ¹¹³ Antonio B. Cuervo. Colección de documentos sobre la geografía y la historia de Colombia, diario de Arévalo, y sus planes de pacificación de indios. Bogotá, 1892. Citado por MORENO DE ÁNGEL, Op. cit.
- ¹¹⁴ Ibid., p. 182
- ¹¹⁵ TORRE Y MIRANDA, Antonio de la. *Diario de navegación por el río Atrato, 1779*. Archivo General de Indias. Sevilla. Sección Quito, No. 223. Ibid., p. 200.
- ¹¹⁶ Ibid.
- ¹¹⁷ Ibid.
- ¹¹⁸ Ibid.
- ¹¹⁹ SILVESTRE, Francisco. *Relación de la Provincia de Antioquia*. Medellín : Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia, 1988. v. 4.
- ¹²⁰ Esta ventaja geográfica, sumada a las riquezas del subsuelo, es lo que explicaría la lucha perpetua por el dominio del río y la región.
- ¹²¹ OSORIO GOMEZ, Op. cit.
- ¹²² Ibid., p. 18-19
- ¹²³ MORENO DE ÁNGEL, Op. cit.
- ¹²⁴ WERNER CANTOR, Op. cit.
- ¹²⁵ Ibid., p. 11.
- ¹²⁶ COLMENARES, Germán. Popayán: una sociedad esclavista 1680-1810. En: *Historia económica y social de Colombia*. Bogotá : La Carreta, 1979. Tomo 2, p. 40

- ¹²⁷ WERNER CANTOR, Op cit., p. 12.
- ¹²⁸ VARGAS SARMIENTO, Patricia. *La conquista tardía de un territorio aurífero. La reacción de los Emberá de la cuenca del Atrato a la conquista española*. Bogotá, 1984. 220 p. Tesis de grado, Universidad de los Andes. Citado por WERNER CANTOR.
- ¹²⁹ ISACSSON, Sven Erik. *Los indios cimarrones del Chocó, Colombia: tradiciones y documentación histórica de los Emberá desde la Colonia*. Arstryck : Gotemborg Etnografiska Museum, 1973.
- ¹³⁰ VARGAS SARMIENTO, Op. cit., p. 180-181
- ¹³¹ ISACSSON, Op. cit., p. 36.
- ¹³² WERNER CANTOR, Op. cit., p. 81.
- ¹³³ WEST, Robert C. *La minería de aluvión en Colombia durante el período colonial*. Bogotá : Imprenta Nacional, 1972. p. 12.
- ¹³⁴ El libro de Werner Cantor da buena cuenta de las luchas permanente de la población indígena, durante el s. XVIII, para hacer respetar su derecho a la propiedad de las tierras.
- ¹³⁵ AGN, Caciques e indios, 10, F.526 r.
- ¹³⁶ AGN. Visitas-Cauca, 5, f. 252 r. Citado por WERNER CANTOR, Op. cit., p. 31.
- ¹³⁷ Ibid., p. 31
- ¹³⁸ AGN. Miscelánea-Tributos, 7, f. 935 v. Citado por WERNER CANTOR, Op. cit., p. 32.
- ¹³⁹ Es lo que parece plantear Patricia Vargas en su estudio La conquista tardía.
- ¹⁴⁰ Negros y esclavos. Cauca, 4, ff. 558 r. –590 v. En: WERNER CANTOR, Op. cit.
- ¹⁴¹ Descripción del gobierno del Chocó. En: *CESPEDECLA*. Nos. 45-46. Suplemento no. 4 (ene.-jun. 1983). AGN Caciques e indios. 10, ff. 577 r. Y 582 v.
- ¹⁴² Colmenares, Germán. Popayán, pp. 46-50.
- ¹⁴³ WERNER CANTOR, Op. cit., p. 56.
- ¹⁴⁴ Los interesados en ampliar las noticias sobre los poderes locales en el Chocó, durante los s. XVII y XVIII, ver: Negros y Esclavos. WERNER CANTOR.
- ¹⁴⁵ Ibid.
- ¹⁴⁶ AGN. Caciques e indios, 14, f. 229 r.
- ¹⁴⁷ AGN. Caciques e indios, 14, f. 230 r.
- ¹⁴⁸ Ibid.
- ¹⁴⁹ AGN. Conventos, 39, f. 493 r. En: Ibid., p. 84.
- ¹⁵⁰ AGN. Conventos, 39, f. 493 r. En: Ibid., p. 84.
- ¹⁵¹ Ibid., p. 84
- ¹⁵² DESCRIPCIÓN DE LA PROVINCIA de Zitará y curso del río Atrato. 1777. En: *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia*. Vol. 8, no. 1 (mar. 1948), p. 35.
- ¹⁵³ WERNER CANTOR, Op. cit., p. 84
- ¹⁵⁴ AGN. Caciques e indios, 38, f. 773 v. En: Ibid.
- ¹⁵⁵ Ibid., p. 85.
- ¹⁵⁶ Werner Cantor da cuenta del fenómeno ampliamente, en *Ni aniquilados ni vencidos*, p. 129 y ss., para quienes deseen estudiar a fondo el asunto en mención.
- ¹⁵⁷ AGN. Caciques e indios, 11, f. 5 r. Citado por: Ibid., p. 132-133.
- ¹⁵⁸ VARGAS SARMIENTO, Patricia. *La conquista tardía de un territorio aurífero*, Op. cit.

- ¹⁵⁹ Ver AGN. Conventos, 39, f. 539 r., y citas de WERNER CANTOR, Op. cit., p. 138 y ss.
- ¹⁶⁰ AGN. Milicias y marina, 52, f. 288 r. En: Ibid., p. 141.
- ¹⁶¹ AGN. Caciques e indios, 10, f. 624 r. En: Ibid., p. 87.
- ¹⁶² Ibid., p. 87
- ¹⁶³ Ibid., p. 87
- ¹⁶⁴ VASCO L., Guillermo. Los Emberá-Chamí en guerra contra los cangrejos. En: *Selva humanizada*. Bogotá : Fundación FES, 1990.
- ¹⁶⁵ WERNER CANTOR, Op. cit., p. 129-165
- ¹⁶⁶ AGN. Milicias y Marina, 116, f. 254 r. Citado por: Ibid., p. 155
- ¹⁶⁷ Ibid., p. 189.
- ¹⁶⁸ Ibid.
- ¹⁶⁹ CARMONA, Sergio Iván. Los Emberá: gentes de río, de selva y de montaña. En: CORREA, Francois. *Encrucijada de la Colombia amerindia*. Bogotá : ICAN-Colcultura, 1993. p. 297.
- ¹⁷⁰ VARGAS SARMIENTO, Op. cit., p. 62
- ¹⁷¹ TOVAR, Hermes. *La estación del miedo o la desolación dispersa: el Caribe colombiano en el siglo XVI*. Santa Fe de Bogotá : Ariel, 1997. p. 209
- ¹⁷² Ibid., p. 236
- ¹⁷³ VARGAS SARMIENTO, Op. cit., p. 18
- ¹⁷⁴ ISACSSON insinúa que el nombre de Atrato viene de Tarabira, relacionado con el grupo Emberá, poblador de la región alta del río. ROMOLI, en cambio, relaciona el nombre de Darién con el río Tanela. De cualquier manera, es bastante arriesgada toda hipótesis, porque en la primera cartografía española, ya aparecen estos nombres.
- ¹⁷⁵ Graciliano Arcila, antropólogo antioqueño, quien trabajó en excavaciones en Santa María de la Antigua del Darién, desde la década de 1940, encontró un cráneo maya en el territorio chocono de Tanela, durante sus investigaciones posteriores.
- ¹⁷⁶ SEVERINO DE SANTA TERESA, Fray. *Historia documental de la Iglesia en Urabá y el Darién. Desde el descubrimiento hasta nuestros días*. Bogotá : Lelley, 1957
- ¹⁷⁷ CARDONA, Antonio María. La mitología Emberá: otros ojos para mirar el Universo. En: *Arqueología* : Revista de Estudiantes de Antropología. Vol. 3, no. 10 (jul. 1989); p. 183-184.
- ¹⁷⁸ VARGAS SARMIENTO, Op. cit.
- ¹⁷⁹ Tuira: diablo, según los indios Payas, frontera colombo-panameña, en visita realizada por el autor en 1990. Ver: OSORIO GÓMEZ, Op. cit.
- ¹⁸⁰ Los Emberá de la región son descendientes de “cimarrones”, según VARGAS SARMIENTO, Op. cit., p. 35.
- ¹⁸¹ Frontera fluida es aquella que sirve a dos o más sociedades, para hacer su vida cotidiana, o para realizar las avanzadas de nuevos poblamientos.
- ¹⁸² SAYAGO GUERRERO, Francisco. *Apuntes para una historia de Turbo*. Medellín : Jairo Osorio, editor. (Colección Biblioteca Popular de Urabá; vol. 2).
- ¹⁸³ WEST, Op. cit.
- ¹⁸⁴ JARAMILLO URIBE, Jaime. *Ensayos de historia social*. Bogotá : Tercer Mundo, 1989.
- ¹⁸⁵ COLMENARES, Germán. *Historia económica y social de Colombia 1537-1719*. Bogotá : La Carreta, 1979.

- ¹⁸⁶ Una visita personal al poblado, a mediados de la década de 1990, me evidenció esa peculiaridad de los negros de Pavarandocito en el universo de los morenos del Chocó y el Urabá antioqueño.
- ¹⁸⁷ WERNER CANTOR, Op. cit.
- ¹⁸⁸ AGN. Caciques e indios, 10, f. 510 r. En: Ibid.
- ¹⁸⁹ Anónimo. Descripción del Zitará. Citado por Ibid., p. 182
- ¹⁹⁰ WERNER CANTOR, Op. cit., p. 184 y ss.
- ¹⁹¹ En su investigación *Ni aniquilados ni vencidos*, Werner Cantor recupera varios casos de violencia ejercida contra las comunidades indígenas en los s. XVII, XVIII y XIX.

MOVILIDAD CONSTANTE EN TIERRAS DE FRONTERA

- ¹⁹² Paisa ha sido el término como se le conoce al habitante de Antioquia, y por extensión, a la gente de la colonización hacia el sur: Caldas, Quindío, Risaralda, el norte del Valle y el norte del Tolima.
- ¹⁹³ VARGAS SARMIENTO, Op. cit., p. 134
- ¹⁹⁴ Cualquier duda de legitimidad de sangre en las familias paisas, consúltese el archivo particular, y casi inédito, del genealogista Rodrigo Escobar Restrepo (quien vive recluido en su casa finca de Barbosa, Antioquia, excluido también de la “aristocracia” local, a la que pertenece).
- ¹⁹⁵ Ibid., p. 134
- ¹⁹⁶ COLMENARES, Op. cit.
- ¹⁹⁷ VARGAS SARMIENTO, Op. cit., p. 186
- ¹⁹⁸ Ibid., p. 191
- ¹⁹⁹ GÓMEZ BUENDÍA, Hernando. Semana No. 1021 (26 nov. 2001); p. 15.
- ²⁰⁰ Esta supuesta neutralidad contradice, sin embargo, el espíritu de la civilidad: “En una verdadera democracia todos los ciudadanos somos políticos”, dice Fernando Savater.
- ²⁰¹ URIBE, Op. cit.
- ²⁰² Descripción de la Provincia del Darién al norte y sur; medios de poblarla al sur y discurso reflexivo sobre la conquista. Archivo Histórico Nacional, Estadística VIII-i-folios 250R-267V. Transcripción: ÁLVAREZ, Víctor. Medellín : Universidad de Antioquia, 1991. (Mimeo)
- ²⁰³ URIBE, María Teresa y ÁLVAREZ, Jesús María. *Poderes y regiones: problemas en la constitución de la nación colombiana 1810-1850*. Medellín : Universidad de Antioquia, 1987.
- ²⁰⁴ Ibid.
- ²⁰⁵ La saga de la familia White tendrá que ser algún día recogida como complemento de la historia de colonización de Urabá. Una descendiente suya es Ministra de Educación del gobierno de Álvaro Uribe Vélez.
- ²⁰⁶ LEGRAND, Catherine. Colonización campesina en Colombia 1850-1950. Bogotá : Universidad Nacional, 1988 y MUÑOZ, Carlos. Problemas de Urabá : informe que rinde al señor gobernador el visitador fiscal. Medellín : Imprenta Oficial, 1931.
- ²⁰⁷ URIBE y ÁLVAREZ, Op. cit., p. 26
- ²⁰⁸ PARSONS, Op. cit., p. 45
- ²⁰⁹ URIBE y ÁLVAREZ, Op. cit., p. 43
- ²¹⁰ URIBE, Op. cit., p. 31

- ²¹¹ Jorge Eliécer Gaitán: disidente del Partido Liberal, asesinado en Bogotá en 1948. Sus partidarios fueron también víctimas de la intolerancia de los seguidores del Partido Conservador, quienes protagonizaron durante los años 1940/1960 crueles persecuciones contra sus adversarios políticos.
- ²¹² URIBE, Op. cit. p., 32
- ²¹³ Parsons habló de un inglés establecido en Turbo, desde 1858, quien compraba el caucho que le traían los colonos por los ríos León y Atrato (PARSONS, Op. cit., p. 47).
- ²¹⁴ UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA. Facultad de Ciencias Humanas. Programa de Historias Locales. PNR: Proyecto Urabá. Medellín : La Universidad, 1990
- ²¹⁵ Ver en *El dulce camino del Darién*, el recorrido por una de las rutas de ilegales, hecha por el autor en 1988, para entender ese camino de ilusiones al que tantos, y durante tanto tiempo, han perseguido.
- ²¹⁶ URIBE, María Teresa y ÁLVAREZ, Op. cit.
- ²¹⁷ URIBE, Op. cit., p. 41-42
- ²¹⁸ Ibid., p. 48-52
- ²¹⁹ Ibid., p. 89
- ²²⁰ Ver OSORIO GÓMEZ, Op. cit.
- ²²¹ Ver mapa de corrientes migratorias en: URIBE, Op. cit. p. 73
- ²²² FERNÁNDEZ Gómez, Alcides. *Alas sobre la selva*. Medellín : Misterium, 1976.
- ²²³ URIBE, Op. cit., p. 75
- ²²⁴ El patrón oro fue el principio motor que animó todas las aventuras de los españoles, al menos hasta la promulgación de las leyes nuevas en 1542: TOVAR, Op. cit., p. 139.
- ²²⁵ TOVAR, Op. cit.
- ²²⁶ Carta del adelantado Pascual Andagoya dirigida al emperador Carlos V, sobre su partida de Panamá y prosecución de su viaje y reconocimientos hasta Cali. Cali, 15 de septiembre de 1540. Madrid : Biblioteca Nacional. Manuscritos de América No. 19.267. Citado por Ibid., p. 53
- ²²⁷ Ibid., p. 107. Datos sobre comercio y vida cotidiana de Santa María de la Antigua, rescataores de oro de las sepulturas del Zenú, reparto de botines de San Sebastián de Buenavista y otros, se pueden consultar en los cuadros prolijos de TOVAR, p. 104 y ss.
- ²²⁸ El nuevo libro del “reinsertado” del EPL Mario Agudelo, *Qué pasa en Cuba que Fidel no se afeita* (Medellín : Fondo Editorial ITM, 2005), recoge los pormenores del desarrollo de COLDESA y su destrucción a manos de la guerrilla de entonces.
- ²²⁹ PARSONS, Op. cit., p. 46
- ²³⁰ Hasta la década de 1960, Urabá estuvo libre del influjo devastador de los huracanes y del llamado “Mal de Panamá”, en los cultivos de banano. A partir de 1965 la región ha sido víctima de los vendavales, como consecuencia, según expertos, del cambio en el uso de la tierra, y de la devastación de la que sufrió, no sólo en la llanura, sino también en la Serranía, lo que originó transformaciones climáticas.
- ²³¹ BUCHELI, Marcelo. *Empresas multinacionales y enclaves agrícolas: el caso de United Fruit en Magdalena y Urabá, Colombia (1948-1968)*. Bogotá : Universidad de los Andes, 1994.
- ²³² Le Grand, White y Gilhodes, por ejemplo.

- ²³³ Ibid., p. 11-12, y TIRADO MEJÍA, Álvaro. Historia política de Colombia En: *Viva la historia* (Programa de televisión). Instituto Tecnológico Metropolitano. Productor Jairo Osorio, 2002.
- ²³⁴ PARSONS, James. *Urabá: salida de Antioquia al mar*, Op. cit.
- ²³⁵ PARSONS, James. *La colonización antioqueña en el occidente de Colombia*, Op. cit. p. 127-135; BEJARANO, 1988 p. 48-53; y BUCHELI, Op. cit., p. 12
- ²³⁶ BUCHELI, Op. cit., p. 15
- ²³⁷ Ibid., p. 17
- ²³⁸ Ibid., p. 18
- ²³⁹ Informe de Naciones Unidas, 1957.
- ²⁴⁰ Clairmonte, p. 21-22. En: BUCHELI, Op. cit., p. 20.
- ²⁴¹ Ibid., p. 20
- ²⁴² CEPAL, 1958. p. 15. En: Ibid., p. 20-23
- ²⁴³ Ibid., p. 22-25
- ²⁴⁴ Ibid., p. 33
- ²⁴⁵ Ibid., p. 36
- ²⁴⁶ Ibid., p. 51

URABÁ: UN ENCUENTRO DE MORALIDADES

- ²⁴⁷ La iglesia en la colonización de Urabá amerita una investigación entera, aunque las obras de Fray Severino de Santa Teresa recogen un buen legado. En la aculturación indígena de la región habría que estudiar el papel de las misiones de capuchinos catalanes y jesuitas en el s. XIX, las misioneras de María Inmaculada y Santa Catalina de Sena (congregación fundada por la madre Laura Montoya), desde 1914, los padres Carmelitas, desde 1918, y las hermanas Carmelitas descalzas, desde 1925. A partir de 1940, empezaron a hacer presencia en Urabá legionarios de sectas no católicas, con la aparición del protestantismo en Murri y poblaciones cercanas.
- ²⁴⁸ PALACIOS, Marcos. *La clase más ruidosa y otros ensayos de política e historia*. Bogotá : Norma, 2002. p. 47
- ²⁴⁹ Parsons ya lo había anotado, en su estudio pionero de la colonización de Urabá: La población que llegó “no siente una obligación definida hacia los problemas sociales colectivos de esta región de crecimiento traumático. Su inmensa población transitoria, recién llegada y sin raíces en la tierra, se deja casi totalmente abandonada. Ninguna autoridad existente ha dado alguna indicación de que sea capaz de empezar a enfrentarse con los problemas enormes que han resultado de la abertura de la selva” (PARSONS. *La colonización antioqueña*, Op. cit. p. 140).
- ²⁵⁰ PALACIOS, Marcos. *Entre la legitimidad y la violencia*. Colombia 1875-1994. Bogotá : Norma.
- ²⁵¹ OSORIO GOMEZ, Op. cit.
- ²⁵² El virrey Antonio Caballero y Góngora en su relación de mando (1778-1789) cuenta que en 1730 «estuvieron ancladas en la bahía de la Candelaria [en las costas del Darién] seis meses y medio cuatro embarcaciones holandesas, haciendo comercio clandestino con el Chocó y Antioquia, y sacaron la prodigiosa cantidad de doce arrobas y media de oro». Eduardo Posada Carbó y Pedro María Ibáñez (comp.), *Relaciones de mando*, 1910. Humboldt también menciona algunos datos que recogió durante su viaje, sobre el contrabando de oro de las

- provincias de Cartagena, Mompo, Buga y Popayán, por esta vía (*Essai politique sur le royaume de la nouvelle Espagne*. Paris, 1825-1827).
- ²⁵³ PALACIOS. *Entre la legitimidad y la violencia*, Op. cit.
- ²⁵⁴ Tierra propicia para la ganadería, no puede hablarse tampoco de grandes haciendas ganaderas en Urabá, en el s. XIX, en términos de estancia donde el terrateniente tenía su centro de poder y decisiones. La humedad de Urabá fue un factor que imposibilitó durante ese tiempo el desarrollo de la ganadería: los cascos de los animales se pudrían fácilmente con el agua.
- ²⁵⁵ PALACIOS. Op. cit., p. 27.
- ²⁵⁶ Ibid.
- ²⁵⁷ Los archivos privados de don Luis Vélez, hombre pionero de Turbo, conservan algunas de esas monedas, que muestran el desarrollo que tuvo el ingenio, hasta 1944, cuando se produjo la última zafra.
- ²⁵⁸ “De Barú, Sispatá y Cartagena/ desafiando la furia del mar/ vino el negro y su linda morena/ a las selvas de Turbo a taguar”: del himno actual de Turbo.
- ²⁵⁹ El área del Golfo siempre fue tierra propia para la resistencia. Hacia 1572 una fuerza militar de cimarrones compuesta por casi tres mil hombres se dedicó a luchar tanto contra los indígenas como contra los españoles. Tenían establecida su capital en el alto Chucunaque, desde donde gobernaba su rey Bayamo [ROMOLI, Op. cit., p. 51]. A principios del s. XXI, cinco centurias después, el barrio más antiguo de Turbo, cuyos pobladores negros se consideran los fundadores del municipio, se llama Chucunate.
- ²⁶⁰ MUÑOZ, Carlos. *Problemas de Urabá*. Medellín : Imprenta Oficial, 1931. p. 101.
- ²⁶¹ STEINER, Op. cit., p. 22.
- ²⁶² Hermann Mayenberger, alemán representante de la firma Siemens-Baunion, visitante en 1933.
- ²⁶³ Novedades antioqueñas. Medellín. No. 43. (15 abr. 1905); p. 169. Citado por: STEINER, Op. cit., p. 14.
- ²⁶⁴ STEINER, Claudia. *Imaginación y poder. El encuentro del interior con la costa en Urabá, 1900-1960*. Medellín: Universidad de Antioquia, 2000.
- ²⁶⁵ “A Occidente, antioqueños, a Occidente” fue el grito libertario de los paisas, cuando recibieron a Urabá. Palabras finales de un artículo de Joaquín María Arbeláez, titulado “¡A Occidente!”, y publicado en el periódico *El colono de Occidente*, número 5 (15 de septiembre de 1905), del municipio de Frontino, Antioquia.
- ²⁶⁶ STEINER. *Imaginación y poder*. Op. cit., p. xix, introducción.
- ²⁶⁷ La provincia de Urabá. En: *El Colono de Occidente*. Frontino. No. 2 (1 ago. 1905).
- ²⁶⁸ Ver en el libro de la Steiner, *Imaginación y poder, el papel protagónico de las familias de Frontino en la colonización de Urabá*.
- ²⁶⁹ STEINER. *Imaginación y poder*. Op. cit., p. 3 y ss.
- ²⁷⁰ EL COLONO DE Occidente. Frontino. No. 1 (7 jul. 1905)
- ²⁷¹ Hamburg Columbian Bananen Gesellschaft, del Imperio Alemán.
- ²⁷² STEINER. *Imaginación y poder*, Op. cit., p. 47 (AHN. Ministerio de Industrias, Fondo Baldíos, t. 36, fol. 383).
- ²⁷³ R. García, 1995

- ²⁷⁴ Colombia exportó tagua hasta 1950, pero la escasez del producto se hace evidente a finales de los años 1920 (Informe oficial de Carlos Muñoz, 1931). Ya para entonces, habló el funcionario de la “ruina económica de los recolectores y la paralización del comercio”, entre los trabajadores de Riogrande, Micuro, Apartadó y Churidó.
- ²⁷⁵ STEINER. *Imaginación y poder*, Op. ci., p. 55.
- ²⁷⁶ *Ibid.*, p. 56.
- ²⁷⁷ *Ibid.*, p. 53.
- ²⁷⁸ Una hermosa recopilación de ese mundo fabuloso que ha poblado la región desde la Colonia, puede leerse en: *Urabá en hechos y gentes 1504/ 1980*, de Mario Escobar Velásquez (Medellín: Unibán, 1999, 430 p.). En la obra periodística y literaria de Adel López Gómez, pueden estudiarse algunos personajes de la primera mitad del s. XX, amos absolutos de la vida del golfo (Eusebio Campillo: cartagenero, dueño de haciendas en Guapá, comerciante de tagua, jefe del Partido Liberal en Turbo, diputado; Pedro Tobías Yabur: jefe conservador, asesinado en 1930; Nazir Yabur: propietario de la Hacienda Currulao, inmigrantes sirio-libanés; familia Abuchar: fundadora del ingenio Sautatá, en la margen occidental del río Atrato; entre otros). Steiner habla de Nazir Yabur como el cacique asesinado en 1930, a causa de una disputa de tierras (*Imaginación y poder*. p. 105).
- ²⁷⁹ Ver en Steiner (30/45) algunos de esos litigios, que la investigadora recoge del Archivo Histórico de Antioquia, Fondo Gobierno-Municipios, y que dan muestra clara de las dificultades entre los comerciantes cartageneros y las autoridades antioqueñas de Turbo.
- ²⁸⁰ Proyectos como el de la Unión Patriótica y las Farc, en los años 1980, fueron diseñados sobre la alternativa de independencia territorial de Antioquia.
- ²⁸¹ Los llamaban así por el material que explotaban: la raicilla de la ipecacuana, un producto que se comerciaba para los Estados Unidos.
- ²⁸² Rusia era en la época el mayor exportador de platino, pero su neutralidad en la guerra le impedía cumplir con el propósito de ser proveedor para las necesidades americanas.
- ²⁸³ PALACIOS. *Entre la legitimidad y la violencia*, Op. cit., p. 102.
- ²⁸⁴ POSSO FIGUEROA, Amalia Lú. Delfa García y Jesusita Blandón. En: *Veán vé, mis nanas negras*. Bogotá : Ediciones Brevedad, 2001. p. 160 y ss.
- ²⁸⁵ LLERAS, Alberto. *Memorias*. Bogotá : El Áncora, 1997. 272 p.
- ²⁸⁶ POSSO FIGUEROA, Op. cit., p. 168
- ²⁸⁷ En 1893, la producción nacional ya había sido la sexta parte de la de Costa Rica (PALACIOS. *Entre la legitimidad y la violencia*, Op. cit. p. 80).
- ²⁸⁸ *Ibid.*, p. 38-80
- ²⁸⁹ TIRADO MEJÍA, Op. cit.
- ²⁹⁰ PALACIOS. *Entre la legitimidad y la violencia*, Op. cit., p. 151-152.
- ²⁹¹ Latin America. Nueva York: The Odyssey, 1942, reproducido por PALACIOS. *Entre la legitimidad y la violencia*, Op. cit., p. 195.
- ²⁹² PALACIOS. *Entre la legitimidad y la violencia*, Op. cit., p. 226.
- ²⁹³ BAYER, Tulio. *Carretera al mar k 200*. Bogotá : El autor, 1960. 430 p.
- ²⁹⁴ *SEMANA* (7, abr., 1951); p. 10.
- ²⁹⁵ PALACIOS. *Entre la legitimidad y la violencia*, Op. cit., p. 235.
- ²⁹⁶ *Ibid.*, p. 235.

- ²⁹⁷ En 1985, el EPL armó las poblaciones turbeñas de El Dos, El Tres, Pueblo Nuevo, Nueva Antioquia, El Congo, San Pablo Tulapa, Punta de Piedra, Currulao, Pueblo Bello, Batatá y El Gallo, dentro de la estrategia de “guerrillas locales” (Carlos Miguel Ortiz. “*Actores y regiones de la violencia actual*. Colombia 70-90). También, Mario Agudelo. *Qué pasa en Cuba que Fidel no se afeita* (2005).
- ²⁹⁸ ROBLEDO, Emilio. *Bosquejo biográfico del señor oidor Juan Antonio Mon y Velarde, visitador de Antioquia 1785-1788*. Bogotá : Banco de la República, 1954. vol. 2
- ²⁹⁹ Contrariamente a lo recogido por algunos investigadores sobre este tema, la profesora Ana Agudelo de Marín, oriunda de Yolombó, todavía guarda en su memoria el recuerdo de su pueblo natal como la despensa agrícola de una vasta región antioqueña. La Proveedora, se le llamaba entonces a su tierra.
- ³⁰⁰ Una buena relación de las actividades de los antioqueños y las regiones que ocuparon durante esa época se puede encontrar en: TWINAM, Ann. *Mineros, comerciantes y labradores: las raíces del espíritu empresarial en Antioquia 1763-1810*. Medellín : FAES, 1995.
- ³⁰¹ AHA. Estadísticas y censos. Vol. 343, no. 6.538 (1808).
- ³⁰² URIBE y ÁLVAREZ, Op. cit., p. 155.
- ³⁰³ Mon y Velarde calculó en más de 60.000 habitantes la población de la provincia. Los censos de la época calcularon 46.466 personas para 1778, y 56.052 para 1787 (BOTERO GUERRA, Camilo. *Annuario Estadístico*. Medellín, 1888).
- ³⁰⁴ URIBE y ÁLVAREZ, Op. cit.
- ³⁰⁵ ROBLEDO, Op. cit., p. 78-125.
- ³⁰⁶ ÁLVAREZ, Víctor. La formación de la estructura agraria en Antioquia 1542-1790. En: Congreso de Historia Colombiana (3. : Nov. 1981 : Medellín). Medellín : Departamento de Historia, Universidad de Antioquia, 1981 (mimeógrafo).
- ³⁰⁷ URIBE y ÁLVAREZ. Op. cit., p. 106.
- ³⁰⁸ Ibid., p. 166.
- ³⁰⁹ SANTA, Eduardo. *La colonización antioqueña: una empresa de caminos*. Bogotá : Tercer Mundo, 1993. p. 12-13.
- ³¹⁰ PALACIOS, Marco. *El café en Colombia 1850-1870*. Bogotá : El Áncora 1983. Y NIETO ARTETA, Luis Eduardo. *El café en la sociedad colombiana*. Bogotá : El Áncora, 1987.
- ³¹¹ SANTA, Op. cit., p. 41-42.
- ³¹² ROBLEDO, Op. cit., p. 11.
- ³¹³ SAMPER, José María. *Ensayo sobre las revoluciones políticas y la condición de las repúblicas colombianas*. Bogotá : Centro, 1861.
- ³¹⁴ SANTA, Op. cit., p. 61-62.
- ³¹⁵ Ibid., p. 71.
- ³¹⁶ Ibid., p. 76
- ³¹⁷ Obaldía es el poblado panameño limítrofe, por el Atlántico, con la actual Colombia.
- ³¹⁸ COLOMBIA. Congreso Nacional. Leyes de 1834 a 1853. En: SANTA, Op. cit., p. 84-85.
- ³¹⁹ Ibid. p. 86
- ³²⁰ COLOMBIA. Congreso Nacional. Leyes de 1848 y 1849. En: Ibid.
- ³²¹ Ibid., p. 112.

- ³²² SCHENCK, Friedrich von. *Viajes por Antioquia en el año de 1880*. Bogotá : Banco de la República, 1953. p. 49.
- ³²³ Ibid., p. 49-50.
- ³²⁴ OSORIO GÓMEZ, Jairo. *Apatentados, quindianos y chiveros: la otra colonización de Urabá*. Medellín : Fiestas de Amores, 1994.
- ³²⁵ RESTREPO, Gabriel Adolfo. Un Urabá posible. En: FAJARDO, Darío. *Colonización de la selva húmeda tropical*. Bogotá : Corporación Araracuara, 1991.
- ³²⁶ RAMÍREZ TOBÓN, William. *Urabá: los inciertos confines de una crisis*. Santafé de Bogotá : Planeta, 1997. p. 74
- ³²⁷ En 1988 Urabá tenía 350.000 hectáreas ganaderas y apenas 20.000 sembradas en banano. Sin embargo, Urabá era en esa época el gran fondo de tierras de 500.000 hectáreas aptas para el desarrollo futuro agroindustrial de Antioquia.
- ³²⁸ En 1964 se creó Sintrabanano, primer sindicato de la industria bananera. Ya en 1963 se había creado en Turbo, Sindebras, la organización de braceros del puerto.
- ³²⁹ GÓMEZ PÉREZ, Fernando. *Chocó 500 años de espera*. Medellín : Lealón, 1980. p. 118; SIERRA, Luis Eduardo. *El cultivo del banano, producción y comercio*. Pereira : Gráficas Olímpica, 1993. p. 16.
- ³³⁰ Durante muchos años de los s. XIX y XX, la familia Ospina (una casta de ex presidentes, empresarios y líderes políticos) se ufano de viajar entre Medellín y la costa Atlántica sin salirse de los potreros de sus fincas. Los mafiosos sólo han continuado la tradición de la dirigencia nacional.
- ³³¹ Confesos narcotraficantes antioqueños que se acogieron a la ley.
- ³³² ORTIZ, Carlos Miguel. *Tendencias en el desarrollo municipal y violencia en Colombia 1985-1993* : Informe final. Bogotá : CES, 1995.
- ³³³ COLOMBIA. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN y CORPOURABÁ. *Plan de Desarrollo de Urabá: diversificación y bienestar hacia la industrialización*. Medellín : Corpourabá, 1984, p. 39-40.
- ³³⁴ COLOMBIA. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. *Plan de inversiones para el desarrollo social y de la justicia en Urabá y zonas de influencia*. Bogotá : El Departamento, marzo 19 de 1993. p. 4.
- ³³⁵ COLOMBIA. PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA. *Plan Regional de Rehabilitación: estrategias y realizaciones 1986-1990* : Departamento de Antioquia. Bogotá : PNR, 1990. p. 22.
- ³³⁶ RAMÍREZ TOBÓN, Op. cit., p. 80.
- ³³⁷ Esta historia de “la esquina roja de Colombia”, como la llamaba la prensa en 1987 (por las continuas masacres de trabajadores y colonos en la época), y el papel de los grupos ilegales en Urabá puede estudiarse en extenso en el mismo William Ramírez, Carlos Miguel Ortiz (*Actores y regiones de la violencia actual. Colombia 1970/90 y Urabá, tras las huellas de los inmigrantes 1955-1990*), María Victoria Uribe y Teófilo Vásquez, María Teresa Uribe, Clara Inés García, Claudia Steiner, entre otros autores, dedicados al análisis de la región a raíz del período sangriento de 1975/1990.
- ³³⁸ RAMÍREZ TOBÓN, Op. cit., p. 115
- ³³⁹ Presenció en Chigorodó y Currulao, por ejemplo, muertes de tecnólogos y trabajadores bananeros, a manos de chilapos que les dispararon con rabia a esos pobres hombres, una y otra vez, hasta descargar sus cartuchos, tan sólo porque eran prototipos de paisanos del

interior, saciando así una venganza urdida desde el recuerdo de sus antepasados, pero escuchados en el telón de fondo de las luchas guerrilleras.

- ³⁴⁰ URIBE OSPINA, J. M. Informe de la Prefectura de la Provincia de Urabá dirigido al Sr. Gobernador del Departamento. Medellín, Turbo, de junio de 1911. AHA, Fondo Gobierno-Municipios, t. 7862, leg. 79, fol. 75, 1911.
- ³⁴¹ Ver: OSORIO GÓMEZ. *Apatentados, quindianos y chiveros*, Op. cit.
- ³⁴² STEINER. *Imaginación y poder*, Op. cit., p. 61. La noticia de heridos y muertos en el grupo de paisas afincados en las bananeras del Magdalena, la trajo el periódico *El Bateo*, de Medellín, el 27 de agosto de 1910.
- ³⁴³ Hermann Mayenberger, 1933. En: STEINER. *Imaginación y poder*, Op. cit., p. 65.
- ³⁴⁴ URIBE OSPINA, Juan Manuel. Informe de la Prefectura de Urabá. AHA, Fondo Gobierno-Municipios, t. 7862, leg. 79, fol. 74, 1911. Sobre las dificultades de entronizar una moral antioqueña en la región, ver: STEINER. *Imaginación y poder*, Op. cit., capítulo 3.
- ³⁴⁵ Fueron los casos de los alcaldes de Murindó y Chigorodó. *Ibid.*, p. 76.
- ³⁴⁶ Una de las equivocaciones de los blancos y los colonos, producto de esa ética equívoca, ha sido la persecución desalmada contra los indígenas, habitantes seculares del territorio.

CHIVEROS QUINDIANOS EN APARTADÓ: UN MODELO DE POBLAMIENTO

- ³⁴⁷ Maltrato a los colombianos. En: *El Tiempo*. Bogotá. (15, sep., 1915)
- ³⁴⁸ Esta memoria de la fundación de Apartadó, desde la mirada de los “chiveros” quindianos, se hizo a partir de los testimonios orales de habitantes de la región.
- ³⁴⁹ Fotografía sin referencia de autor, conservada en los Archivos de la Biblioteca Pública Piloto de Medellín.
- ³⁵⁰ GÓMEZ MARTÍNEZ, Fernando. *Los que son y los que fueron*. Medellín : Biblioteca Pública Piloto, 1980. 336 p.
- ³⁵¹ MEJÍA RESTREPO, Héctor. *Don Gonzalo Mejía, 50 años de Antioquia*. Bogotá : El Sello, 1984. 354 p.
- ³⁵² GÓMEZ MARTÍNEZ, Op. cit.
- ³⁵³ MEJÍA RESTREPO, Op.cit. *El Colombiano*. Medellín. Vol. 20, no. 5523. (11 ene. 1932); p. 9
- ³⁵⁴ OSORIO GÓMEZ. *Apatentados, quindianos y chiveros*, Op. cit., p. 27
- ³⁵⁵ MEJÍA RESTREPO, Op. cit.
- ³⁵⁶ STEINER, Op. cit., p. 28-31
- ³⁵⁷ RESTREPO URIBE, Jorge. *Medellín, su origen, progreso y desarrollo*. Medellín : Servigráficas, 1981. Reproducido en: OSORIO GÓMEZ. *El dulce camino del Darién*, Op. cit., p. 13
- ³⁵⁸ El alineamiento vertical de la “carretera al mar” fue el más quebrado de todas las carreteras de la época, en Antioquia, con pendientes prolongadas que muchas veces superaron el 10%, y con zonas en condiciones geológicas difíciles de superar y mantener adecuadamente. Conectó, entonces, a 24 municipios antioqueños con Medellín.
- ³⁵⁹ Testimonio de don Medardo Moreno, *in situ*, 1993.
- ³⁶⁰ Testimonio de doña Delia Cuelo, *in situ*, 1993.
- ³⁶¹ El General Gustavo Rojas Pinilla dio un golpe de Estado para intervenir la violencia político partidista de la época, que produjo una cifra alta e indeterminada de asesinados en el país. En su ascensión al poder, una de las primeras medidas adoptadas por su régimen fue

la amnistía general para los miembros de los partidos Conservador y Liberal involucrados en hechos de sangre.

³⁶² *El Colombiano* (1, feb., 1962)

³⁶³ William Martínez Flórez, testimonio recogido *in situ*, 2000

³⁶⁴ Durante la primera invasión de pobladores recién llegados a Apartadó (1963) se contabilizaron 193 ranchos. Para la segunda, hubo 85 más, y en la tercera invasión, en abril de 1964, el cura párroco de la época testimonió 418 casas, si así podían llamarse esos cobertizos de madera y lata levantados en una noche. (Estudio Económico de Indales).

³⁶⁵ *El Colombiano* y *El Tiempo*, septiembre de 1962.

³⁶⁶ PARSONS, Op. cit., p. 99

³⁶⁷ En 1964, “la carretera Medellín-Turbo es prácticamente intransitable en invierno. Existe una pista para aviones en Chigorodó y otra para DC-3 en Turbo... La pista de este municipio es anegadiza, por eso su uso en invierno es muy restringida” (Informe del Servicio de Erradicación de Malaria).

³⁶⁸ LÓPEZ GÓMEZ, Adel. *Cuentos del lugar y la manigua* (Bogotá, 1940) y Crónicas de prensa, periódico *La Patria*, de Manizales (1960-1990). En: Sala Antioquia, Biblioteca Pública Piloto, Medellín.

³⁶⁹ Agosto de 1964: valor consumo de licores nacionales en el corregimiento de Apartadó: \$37.983.50; licores extranjeros: \$3.267, cerveza de ½ botella: \$88.260. A diciembre del mismo año: licores nacionales \$65.290, licores extranjeros \$13.321, cerveza de ½ botella \$196.800. A marzo de 1965, el consumo de licores nacionales subió a \$67.596.20, mientras el de licores extranjeros fue de \$7.537.50 y el de cerveza de ½ botella a \$139.200 (Anuarios Estadísticos de Antioquia 1960/1976).

³⁷⁰ El testimonio con don Óscar Elejalde se grabó en 1994, en la mayoría de la finca La Chinita, Apartadó. El viejo cacique murió pocos años más tarde, sin abandonar sus convicciones políticas. Este recuerdo es el homenaje justo a un trabajador de Urabá.

³⁷¹ En 1965, los jornales agrícolas de Urabá eran posiblemente los mejores de Antioquia —entre \$20 y \$25 diarios—, pero el costo de la vida también era el más alto del Departamento, con relación a los salarios.

³⁷² “Hay una tendencia muy clara de emigrantes de ciertas comunidades de las tierras frías a reunirse nuevamente en Urabá. Por ejemplo, el 13% de la muestra de El Tres venía del municipio de Caramanta, al occidente del río Cauca, en el límite con Caldas. El Tres tiene también un número desproporcionado de colonos del Departamento de Caldas, quienes son en realidad antioqueños de tierra fría por su cultura y por sus tradiciones” (PARSONS, Op. cit., p. 130).

³⁷³ INGENIEROS INDUSTRIALES ASOCIADOS. Estudio Económico para la instalación de una planta eléctrica, 1965. (En Sala Antioquia, Biblioteca Pública Piloto de Medellín)

³⁷⁴ *Ibid.*

³⁷⁵ Anuario Estadístico de Antioquia y otros informes. En: Sala Antioquia BPP de Medellín

³⁷⁶ Informe de Frank Zuluaga y otros, para la Electricidad de Antioquia S. A. En: Sala Antioquia, Biblioteca Pública Piloto de Medellín.

³⁷⁷ Pueblos del departamento del Quindío, al sur de Antioquia.

³⁷⁸ En 1965, la población de Riogrande eran 600 habitantes, Currulao 1.800, El Tres 1.200, Zungo 300 y Carepa 250 personas. Además, en Zungo estaban ubicados el campamento de Carreteras Nacionales y un puesto de Lanceros del Ejército colombiano. En enero de ese

- año, un retén establecido en el caserío registró el paso de 650 vehículos/día, que se movilizaron entre Apartadó y Chigorodó.
- ³⁷⁹ En 1965, las dos estaciones de servicio recién instaladas en Apartadó vendieron en promedio \$3.500 diarios de gasolina, a \$1.80 el galón, y \$1.000 diarios en ACPM, a \$1.70 el galón. El valor de un litro de kerosene, de uso corriente para el alumbrado, y también de combustible, era de \$2.50 (Anuarios Estadísticos de Antioquia).
- ³⁸⁰ Saiza: población recostada sobre la serranía de Abibe.
- ³⁸¹ En 1965, la autoridad máxima del corregimiento la ejercía un inspector militar del Ejército, nombrado por el Gobierno para tal fin. Después, entre 1976 y 1981, ya erigido como Municipio, dos mayores y tres capitanes del Ejército volverían a ejercer la autoridad como Alcaldes, debido a las perturbaciones de orden público provocadas por el manejo corrupto de los políticos locales, de la delincuencia y los primeros brotes guerrilleros.
- ³⁸² Circasia: otro pueblo del Quindío.
- ³⁸³ Apenas en 1986 –dieciocho años después de ordenado como Municipio y a 20 de las primeras exportaciones de la fruta– se creó la Inspección del Trabajo en Apartadó, pero sólo logró implementarse en 1989, pues nadie aceptaba el cargo para la región, por los peligros que implicaba el oficio.
- ³⁸⁴ La Ordenanza aprobada señaló la extensión del nuevo municipio en 670 km cuadrados. Sus límites fueron: al norte y occidente con Turbo; al sur con Carepa, y al oriente con la serranía de Abibe, que separa a su vez al Departamento de Antioquia de Córdoba.
- ³⁸⁵ BUCHELI, Op. cit.
- ³⁸⁶ “En Urabá se perdió el respeto por la vida y a cualquiera lo matan por motivos insignificantes. El problema ya no es de guerrillas, sino de creciente delincuencia común”: Presidente de la Asociación de Productores Bananeros de Urabá (Augura) En: *El Colombiano*. Medellín, 1979.
- ³⁸⁷ En 1976, además de Apartadó, el Gobierno también nombró alcaldes militares para los municipios de Turbo, Chigorodó y Mutatá, para contrarrestar la oleada de violencia producida en la región por la delincuencia y los grupos guerrilleros.
- ³⁸⁸ A partir de la elección de alcaldes populares en Colombia (1988), el comportamiento de los burgomaestres mejoró un poco con los nuevos órganos de control de la función pública. Sin embargo, no son pocos los casos en donde los alcaldes de la región han ido a parar a la cárcel acusados por distintos delitos contra el patrimonio común y usurpación de funciones.
- ³⁸⁹ La Unión Patriótica fue el ala política de la guerrilla izquierdista de las Farc. Diezmada la UP por el asesinato de la mayoría de sus cuadros principales, durante su corta existencia participó en varias elecciones populares para alcaldes y corporaciones públicas.
- ³⁹⁰ Desde la reinserción del EPL a la vida civil (con el nombre de Esperanza, Paz y Libertad), este proyecto político ha obtenido varias alcaldías populares en la región, garantizando de entrada un cierto equilibrio de fuerzas deliberantes y civilistas en Urabá.
- ³⁹¹ KRAUS, Karl. *Contra los periodistas y otros contras*. Madrid : Taurus–Santillana, 1992

BORGES HABLÓ

- ³⁹² Jorge Luis Borges. *Otras inquisiciones*. Biblioteca *El Tiempo*. Bogotá, Casa Editorial El Tiempo, 2001, p. 51
- ³⁹³ Nathaniel Hawthorne. *Twice-Told Tales*. Citado por Borges en: *Otras inquisiciones*.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- ACEVEDO LATORRE, Eduardo. Atlas de mapas antiguos de Colombia siglos XVI a XIX. 4. ed. Bogotá : Arco, 1997.
- ÁLVAREZ, Víctor, transcriptor. Descripción de la Provincia del Darién al norte y sur; medios de poblarla al sur y discurso reflexivo sobre la conquista. Archivo Histórico Nacional, Estadística VIII-i-folios 250R-267V. Medellín : Universidad de Antioquia, 1991. (Mimeo)
- ÁLVAREZ ÁLVAREZ, Guillermo et al. Cultura Urbana en Colombia. Medellín : Etcétera, 1993. 315 p.
- ANTIOQUIA. GOBERNACIÓN. Anuarios Estadísticos del Departamento de Antioquia 1970-1980
- APARTADÓ. ALCALDÍA. Balances, boletines e informes 1974-1994. Apartadó, 1994
- APARTADÓ. SECRETARÍA DE TRANSPORTES Y TRÁNSITO. GRUPO UR. Estudio de factibilidad Red Semafórica. Apartadó : La Secretaría, 1993
- ASOCIACIÓN DE BANANEROS DE URABÁ. Informe y balance 1993. Medellín : La Asociación, 1993. 70 p.
- BAYER, Tulio. Carretera al mar, K 200. Bogotá : El autor, 1960. 430 p.
- BORGES, Jorge Luis. Otras inquisiciones. Bogotá : El Tiempo, 2001
- BOTERO HERRERA, Fernando. Urabá, colonización, violencia y crisis del Estado. Medellín : Universidad de Antioquia, 1990. 202 p.
- BREW, Roger. El desarrollo económico de Antioquia desde la Independencia hasta 1920. Bogotá : Banco de la República, 1977
- BUCHELI, Marcelo. Empresas multinacionales y enclaves agrícolas : el caso de United Fruit en Magdalena y Urabá, Colombia (1948-1968). Bogotá : Universidad de los Andes, 1994. (Monografía. Facultad de Administración)
- CARDENAL, Ernesto. El estrecho dudoso En: Poesía. Bogotá : Letra Latinoamericana, 1980. p. 129

- COLOMBIA. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Plan Regional de Rehabilitación : estrategias y realizaciones, 1986-1990. Bogotá : La Presidencia, 1990.
- CORPES DE OCCIDENTE e INGEOMINAS. Plan de Desarrollo de Urabá con énfasis ambiental. Medellín : Universidad de Antioquia, 1994. 2 v.
- CORPOURABÁ. Plan Trienal 1998–2000. Medellín : Corpourabá, 1998.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN y CORPOURABÁ. Plan de Desarrollo de Urabá : diversificación y bienestar hacia la industrialización. Medellín : El Departamento, 1984.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Plan de inversiones para el desarrollo social y de la justicia en Urabá y zonas de influencia. Bogotá : El Departamento, 1993.
- ESCOBAR VELÁSQUEZ, Mario. Urabá en hechos y gentes 1504/1980. Medellín : Unibán, 1999. 430 p.
- DUBY, Georges. Año 1000, año 2000 : la huella de nuestros miedos. Santiago de Chile : Andrés Bello, 1995.
- FERNÁNDEZ GÓMEZ, Alcides. Alas sobre la selva. Medellín : Ediciones Misterium, 1976
- GÓMEZ MARTÍNEZ, Fernando. Los que son y los que fueron. Medellín : Biblioteca Pública Piloto de Medellín, 1980. 336 p.
- INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI. Los nombres originales de los territorios, sitios y accidentes geográficos de Colombia. Bogotá : El Instituto, 1995.
- JARAMILLO RUIZ, Julio Martín. Monografía de Apartadó. 1994. 256 p.(Copia en computador)
- LÓPEZ GÓMEZ, Abel. Crónicas de prensa. En: La Patria. Manizales. (1960-1990) (Sala Antioquia. Biblioteca Pública Piloto de Medellín)
- LÓPEZ GÓMEZ, Adel. Cuentos del lugar y la manigua. Bogotá, 1940
- MATILLA TASCÓN, Antonio. Los viajes de Julián Gutiérrez a Urabá. Sevilla : Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispanos Americanos, Universidad de Sevilla. Serie 1. Anuario No. 10 (1945).
- MEJÍA RESTREPO, Héctor. Don Gonzalo Mejía, 50 años de Antioquia. Bogotá : Sello Editores, 1984. 354 p.
- MUÑOZ, Carlos. Problemas de Urabá : Informe al señor Gobernador. Medellín : Imprenta Oficial, 1931. 185 p.
- NIETO ARTETA, Luis Eduardo. El café en la sociedad colombiana. Bogotá : Áncora, 1987
- OSORIO GÓMEZ, Jairo. Apatentados, quindianos y chiveros : la otra colonización de Urabá. Medellín : Fiestas de Amores, 1994
- _____ El dulce camino del Darién. Medellín : Colección Biblioteca Popular de Urabá, 1990. 80 p.
- PALACIOS, Marco. El café en Colombia, 1850-1870. Bogotá : Áncora 1983.
- PARDO PARDO, Alberto Geografía económica y humana de Colombia. Bogotá : Tercer Mundo, 1979. 562 p.
- PARSONS, James J. Urabá : salida de Antioquia al mar. Medellín : Banco de la República. 164 p. Periódico El Colombiano. Medellín : 1916/ 1958-1965
- POVEDA RAMOS, Gabriel. Antioquia, pioneros de siempre Medellín : Interprint, 1990. 104 p.

- RESTREPO, José Manuel. Ensayo sobre la geografía, producciones, industria y población de la provincia de Antioquia en el Nuevo Reino de Granada. En: Semanario del Nuevo Reino de Granada. Bogotá (1809).
- ROBLEDO, Emilio. Bosquejo biográfico del señor oidor Juan Antonio Mon y Velarde, visitador de Antioquia 1785-1788. Bogotá : Banco de la República, 1954. V. 2
- SAMPER, José María. Ensayo sobre las revoluciones políticas y la condición de las repúblicas colombianas. Bogotá : Centro, 1861.
- SANTA, Eduardo. La colonización antioqueña : una empresa de caminos. Santa fe de Bogotá : Tercer Mundo, 1993.
- SÁYAGO, Francisco. Apuntes para una historia de Turbo. Medellín : Colección Biblioteca Popular de Urabá, 1988 (Jairo Osorio, editor)
- SCHENCK, Friedrich von. Viajes por Antioquia en el año de 1880. Bogotá : Banco de la República, 1953.
- SIERRA GARCÍA, Jaime. Antioquia, pasado y futuro. Medellín : Politécnico Colombiano 1980, 376 p.
- STEINER, Claudia. Imaginación y poder : el encuentro del interior con la Costa en Urabá, 1900-1960. Medellín : Universidad de Antioquia, 2000.
- UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA, INER. Urabá : potencialidades y restricciones biofísicas para el desarrollo regional. Medellín : Universidad de Antioquia, 1991. 51 p.
- URIBE ÁNGEL, Manuel. Geografía general y compendio histórico del Estado de Antioquia en Colombia. París : Imprenta de Víctor Goupy y Jourdan, 1885. 783 p.
- URIBE, María Teresa y ÁLVAREZ, Jesús María. Poderes y regiones: problemas en la construcción de la nación colombiana 1810-1850. Medellín : Universidad de Antioquia, 1987.
- VARIOS AUTORES. Imágenes y reflexiones de la cultura en Colombia : regiones, ciudades y violencia. Bogotá : Instituto Colombiano de Cultura, 1991. 446 p.
- VILLEGAS, Jorge. Colonización de vertiente en el siglo XIX. Medellín : CIE, Universidad de Antioquia, 1977.
- WAFFER, Lionel. Los viajes de Lionel Waffer al Golfo del Darién. Medellín : Jairo Osorio, editor, 1988. Colección Biblioteca Popular de Urabá.
- Testimonios orales de personajes y habitantes de la vida de Urabá. Grabaciones en audio. Archivo personal, 1994

OTRA BIBLIOGRAFÍA SOBRE CHOCÓ Y URABÁ REFERENCIADA

ANDAGOYA, Pascual de. Relación de los sucesos de Pedrarias Dávila en la Tierra Firme y los descubrimientos en el Mar del Sur 1514-1541. En: CUERVO. Colección de documentos inéditos sobre la geografía y la historia de Colombia. Bogotá : Ediciones D. J. J., 1982.

DESCRIPCIÓN DE LA PROVINCIA de Zitará y curso del río Atrato. 1777. En: Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia. Vol. 8, no. 1 (mar. 1948) (Ubicación de asentamientos indígenas, de minas y rutas de comercio interno)

DESCRIPCIÓN SUPERFICIAL de la provincia de Zitará, con sucinto relato de sus poblaciones, establecimiento de sus minas y ríos de mayor nombre. En: Céspedes. No. 45-46, suplemento No. 4 (ene.-jun. 1983)

ARCILA Robledo, Gregorio. Las misiones franciscanas en el Chocó En: Boletín de Historia y Antigüedades. Vol. 7, no. 15 (1959)

BERROCAL, Hoyos, Joaquín. Historia de Urabá. Montería, 1982 (mimeógrafo).

CARDONA, Antonio María. La mitología Embera : otros ojos para mirar el universo. En: Arqueología : Revista de Estudiantes de Antropología. Universidad Nacional. Vol. 3, no. 10 (julio 1989)

CARMONA, Sergio Iván. Los Embera: gente de río, de selva y de montaña. Bogotá : ICAN, 1993

COLMENARES, Germán. Popayán : una sociedad esclavista, 1680-1810. En: Historia económica y social de Colombia. Bogotá : La Carreta, 1979. v. 2

GÓMEZ, Antonio. El cosmos : religión y creencias de los indios Cuna. En: Boletín de Antropología. (sep. 1969)

GÓMEZ Pérez, Fernando. Chocó 500 años de espera. Medellín : Lealón, 1980.

HERRERA, Antonio de. Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y tierras firmes del mar océano. Madrid, 1730. Vol. 4.

ISACSSON, Sven Erik. Los indios cimarrones del Chocó, Colombia : tradiciones y documentación histórica de los Embera desde la Colonia. Arstryck : Gotemborg Etnografiska Museum, 1973.

(Aquí el autor plantea la situación socioeconómica crítica de los indígenas como elemento principal de emigración de los pueblos, y describe el asunto del cimarronismo)

_____. Territorio y régimen agrario de una tribu selvática bajo la dominación española. Tierra, tradición y poder en Colombia : enfoques antropológicos. Bogotá : Biblioteca Básica Colombiana, 1976. (Sistema de producción agrícola de los indios emberas, cambios territoriales y políticos en el interior de la comunidad indígena bajo el dominio colonial).

_____. Biografía atrateña. La formación de un topónimo indígena bajo el impacto español. Chocó, Colombia. Berlín : Ibero Amerikanisches Institut Preubisher Kulturbesitz, 1975. (El autor relaciona la forma como el nombre de Atrato fue extendiéndose desde la cabecera del río hasta abarcar a fines del siglo XVII todo su curso. Las migraciones de los Emberas –Citaras– tienen que ver con la extensión del nombre)

LÓPEZ DE GOMARRA, Francisco. Historia General de las Indias. Barcelona : Obras Maestras, 1954

MARTÍNES RIVAS, J. R. Vasco Núñez de Balboa. Madrid : Historia 16 Quorum, 1987. Protagonistas de América. (Biografía del descubridor del Océano Pacífico)

McFARLANE, Anthony. El comercio exterior del Virreinato de la Nueva Granada: conflictos en lo económico de los Borbones, 1783-1789. En: Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura. No. 6-7 (1971-1972); p. 69-116

MUÑOZ DE ARJONA, Pedro. Descripción del Gobierno del Chocó, sus pueblos de indios, el número de éstos, reales de minas, número de negros y esclavos para su Laboreo. En: CESPEDECIA. No. 45-46. Suplemento. No. 4 (ene.-jul. 1983); p. 457-461

ORTEGA RICAURTE, Enrique. Historia documental del Chocó. Bogotá : Kelly, 1954.

ORTIZ, Carlos Miguel. Tendencias en el desarrollo municipal y violencia en Colombia 1985-1993 : Informe final. Santa Fe de Bogotá : CES, 1995.

PARSON, James. Urabá : salida de Antioquia al mar. Medellín : Instituto de Integración Cultural, s.f.

POSADA CARBÓ, Eduardo y IBÁÑEZ, Pedro María. Relaciones de mando, 1910 : Memorias presentadas por los gobernantes del Nuevo Reino de Granada. Bogotá : Biblioteca Nacional. 1910. Vol. 8

POSSO FIGUEROA, Amalia Lú. Vean vé, mis nanas negras. Bogotá : Brevedad, 2001

RAMÍREZ TOBÓN, William. Urabá : los inciertos confines de una crisis. Santafé de Bogotá : Planeta, 1997.

REQUEJO Y SALCEDO, Juan. Relaciones históricas y geográficas de América Central. En: Colección de Documentos Referentes a la Historia de América. Madrid, 1908.

RESTREPO, Gabriel Adolfo. Un Urabá posible. En: FAJARDO, Darío. Colonización de la selva húmeda tropical. Bogotá: Corporación Araracuara, 1991.

RODRÍGUEZ, Frederick. Cimarron revolts an pacification in New Spain, the Isthmus of Panama an colonial Colombia, 1503-1800. Ann Arbor University Microfilm International, 1979

ROMERO, Mario Diego. Poblamiento y sociedad en el pacífico colombiano : siglos XVI y XVII. Cali : Facultad de Humanidades, Universidad del Valle, 1995

SIERRA, Luis Eduardo. El cultivo del banano, producción y comercio. Pereira : Gráficas Olímpica, 1993.

SIMÓN, Fray Pedro. Noticias históricas de las conquistas de Tierra Firme en las Indias Occidentales. Bogotá : Banco Popular, 1982 (Descripción de poblaciones y comportamientos sociales durante el período inicial de la colonización española).

SHARP, William Frederick. Forsaken But for Gold: An Economic Study of the Mining and Slavery in the Colombian-Chocó 1680-1810. Ann Arbor, University Microfilms International, 1983. (Características globales de la colonización española en la región. Estudio económico sobre esclavitud y minería en el Chocó, en el período en mención. Evolución demográfica de la población negra, formas de discriminación padecida por los negros libres en la Nueva Granada).

_____. La rentabilidad de la esclavitud en el Chocó. 1680-1810. En: Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura. No. 8 (1976)

TOVAR, Hermes. La estación del miedo o la desolación dispersa : El Caribe colombiano en el siglo XVI. Santafé de Bogotá : Planeta, 1997

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

VARGAS SARMIENTO, Patricia. Construcción territorial en el Chocó : historias regionales. Bogotá : Ministerio de Cultura, 1999. V. 1.

_____. Jaibaná : los verdaderos hombres. Bogotá : Biblioteca Banco Popular, 1985.

_____. La conquista tardía de un territorio aurífero : La reacción de los Embera de la cuenca del Atrato a la conquista española. Bogotá, 1984. Trabajo de grado. Universidad de los Andes

_____. Los Embera y los Cuna : impacto y reacción ante la ocupación española, siglos XVI y XVII. Santafé de Bogotá : Instituto Colombiano de Antropología, 1992. (Impacto y reacción de los Embera (Citaras) y de los Cuna a la conquista española durante los siglos XVI y XVII. Dinámica territorial en el momento de la invasión española y sus transformaciones, poblamiento español entre 1510 y 1570, y transformaciones territoriales de la cuenca del Atrato, a partir de la información de las crónicas y los archivos comparada con la tradición oral de los Embera, los Waunana y los Cuna)

VASCO L., Guillermo. Los Embera-Chamí en guerra contra los cangrejos : selva humanizada. Bogotá : ICAN, 1990. (Descripción de la forma del cultivo del maíz entre los Embera-Chamí. Sistema de rocería, tala de árboles para protección de semillas y de la capa vegetal: mengua la lluvia constante y directa sobre el terreno).

VÉLEZ VÉLEZ, Luis Fernando. Relatos tradicionales de la Cultura Catía. Medellín : Secretaría de Desarrollo de la Comunidad, División Acción Comunal, 1982.

WERNER CANTOR, Erik. Ni aniquilados ni vencidos : los Embera y la gente negra del Atrato bajo el dominio español. Siglo XVIII. Bogotá : Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2000

WEST, Robert C. The Pacific Lowland of Colombia. Baton Rouge : Louisiana State University, 1957 (Historia del Chocó, características ambientales y geográficas de las cuencas de los ríos San Juan y Atrato, y de la región de Barbacoas. Evolución demográfica de población indígena y negra del Pacífico, procesos de inmigración de los grupos, desde la Colonia hasta el siglo XIX. Función económica de los indios y negros en la minería de aluvión).

BIBLIOGRAFÍA RECOMENDADA*

ACEVEDO DUQUE, Albeiro. La producción bananera en Urabá: ¿una economía de enclave? En: Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo. Medellín. No. 13 (Ene -Mar. 1984); p. 30-36. CCM CIE UNIBÁN

ACOSTA, Jaime. Urabá en paz : una visión deseable de largo plazo. En: Revista Nacional de Agricultura. No.911 (abr. -jun. 1995); p. 74-85. AUGURA UNIBÁN

ÁLVAREZ, Sabina. Historias de Urabá y Augura en su contexto. En: Augura. Vol. 9, no. 2 (1983); p. 35-52. AUGURA, CIE UNIBÁN

ANTIOQUIA. DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN. Posibilidad de exportación a través de un puerto en Urabá. Medellín : Imprenta Departamental, 1987. 50 p. CIE

ANTIOQUIA. DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN. Región de Urabá: análisis de la situación actual: diagnóstico y pautas generales de desarrollo. Medellín : El Departamento, 1979. 590 p. CCM CIE INER

ANTIOQUIA. GOBERNACIÓN Y COLOMBIA. DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN. Urabá : portafolio de proyectos. En: Mesa de Cooperación Internacional (2: 1997 nov. 27). Bogotá : La Mesa, 1997. 77 h. + disquete FUNDAUNIBÁN

ANTIOQUIA. GOBERNACIÓN. Imagen de Urabá. Medellín : La Gobernación, 1989. 30 p. AUGURA

* Esta es una selección de alguna bibliografía existente sobre la Región. En ella hay un marcado interés por los estudios sociales y económicos realizados hasta la fecha, que ayudarían a entender las razones de los conflictos humanos de Urabá en los últimos 40 años, y a sustentar los distintos poblamientos de la zona a lo largo del siglo XX. En algunos títulos, las siglas mayúsculas al final de la anotación, indica el Centro de Investigación, la Biblioteca o el Instituto o entidad en la cual se consigue el volumen reseñado.

- ANTIOQUIA. GOBERNACIÓN. Urabá : un esfuerzo colosal. Medellín : Imprenta Departamental. 190 p. CORPOURABÁ
- ANTIOQUIA. GOBERNACIÓN; DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN Y CONSEJERÍA PRESIDENCIAL PARA ANTIOQUIA. Mesa de cooperación internacional Urabá : Portafolio de proyectos. Bogotá : Departamento Nacional de Planeación, 1986. 220 p. AUGURA
- ANTIOQUIA. PLANEACIÓN DEPARTAMENTAL. Municipio de Apartadó : información general, servicios públicos, proyecto de saneamiento integral. Medellín : Planeación Departamental, 1995. 21 p. UNIBÁN
- ANTIOQUIA. SECRETARÍA DE AGRICULTURA. Plan indicativo integral de desarrollo pecuario Urabá antioqueño. Medellín : La Secretaría, 1988. 179 p. CIE
- ANTIOQUIA. SECRETARÍA DE AGRICULTURA; CORPOURABÁ. Proyecto integral de la guadua. Primera fase : estudio general de la situación actual y potencial de la guadua. Medellín: Imprenta Departamental. 111 p., ilus. + mapas CORPOURABÁ
- ANTIOQUIA. SECRETARÍA DE ASUNTOS AGROPECUARIOS Y RECURSOS NATURALES. Proyecto de establecimiento y manejo de cobertura vegetal en microcuencas. Medellín : Corpourabá, s.f. 84 p., ilus. CORPOURABÁ
- APARTADÓ : Hipocentro de la región de Urabá. Fase II. Medellín, 1997. FUNDAUNIBÁN
- ARANGO, Mario. Estudio sobre Urabá, 1976. Medellín : SENA, 1976. 26p. AUGURA CIE
- ARCILA V., Graciliano. Santa María la Antigua del Darién. Bogotá : Presidencia de la República, 1986. 177 p. UNIBÁN
- AUGURA. Caracterización socioeconómica región de Urabá. Medellín : La Asociación, 1996. - 22 p. UNIBÁN
- AUGURA. El cultivo del banano, eje del desarrollo de Urabá. En: Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo. Medellín. No. 13 (ene.-mar. 1984); p. 24-29 CCM CIE UNIBÁN
- AUGURA. El problema de la vivienda y su posibilidad en la región de Urabá. En: Augura. Vol. 13, no.2 (1987); p. 5-22 AUGURA CIE- UNIBÁN
- AUGURA. El reflejo de la crisis bananera en la región de Urabá. En: Carta Informativa. Medellín. No. 1 (feb. 1995); p. 9 AUGURA UNIBÁN
- AUGURA. Huelga bananera en Urabá. En: Boletín Informativo Augura. No. 143 (jun. 1987), p. 1 AUGURA CIE UNIBÁN
- AUGURA. Indicadores sociales en la industria del banano. En: Revista Nacional de Agricultura. No. 878 (mar. 1987); p. 155-161 AUGURA CIE UNIBÁN
- AUGURA. La economía bananera y la organización sindical. En: Augura. Vol. 13, no.2 (1987); p. 23-32 AUGURA CIE UNIBÁN
- AUGURA. Papel de la empresa privada en el desarrollo de Urabá: estrategias básicas para el decenio de los años 90. En: Reunión de Trabajo (1988 : nov. 23-25 : La Ceja). Medellín : Augura, 1989. 90 p. AUGURA INER UNIBÁN
- AUGURA. Plan de desarrollo económico y social de Urabá 1. En: Augura. Vol. 9, no. 2 (1983); p. 11-17 AUGURA CIE UNIBÁN

- AUGURA. Plan Urabá : marzo 1993-Septiembre 1994. En: Carta informativa Augura. No. 5 (oct. 1994); p. 4-5 AUGURA CIE UNIBÁN
- AUGURA. Programas de inversión social 1990-1995. Medellín : La Asociación, 1996. 25 p. FUNDAUNIIBÁN
- AUGURA. Propuesta para el desarrollo de la región de Urabá 1982-1986. Medellín. La Asociación, 1982. 13 h. AUGURA
- AUGURA; CÁMARA DE COMERCIO DE MEDELLÍN Y UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA, DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGÍA. Vida y cultura en Urabá. Medellín : Augura, 1991. 12 p. UNIBÁN
- AVENDAÑO, Genaro. Urabá, tierra prometida. En: Mercatec. No.23 (1993); p. 15-17 ANDI UNIBÁN
- BELTRÁN, Harvey. Urabá : la verdad de cada cual. Bogotá : Castillo, 1996. 224 p. AUGURA CCM UNIBAN
- BENAVIDES LEGARDA, Eduardo. Urabá: gobierno, guerrilla y multinacionales en el proceso socio-económico de producción bananera. Medellín, 1996. 292 p. Tesis (sociólogo) Universidad de San Buenaventura AUGURA INER UNIBÁN
- BOTERO HERRERA, Fernando. Urabá : colonización, violencia y crisis del Estado. Medellín : Universidad de Antioquia, 1990.- 200p. - (Colección Clio de historia colombiana) CIE CORPOURABÁ INER UNIBÁN
- BOTERO, Fernando y SIERRA, Diego Miguel. El mercado de fuerza de trabajo en la zona bananera de Urabá. Medellín : Lealón, 1981. 189 p. AUGURA CIE CORPOURABÁ INER UNIBÁN
- BOTERO, Fernando. La evolución de la economía bananera en la década de los ochenta : la experiencia colombiana. Medellín : Universidad de Antioquia, CIE, 1987. 33 p. CIE
- BOTERO, Fernando. Urabá: un rompecabezas con solución. En: ANTIOQUIA. GOBERNACIÓN. Realidad Social. Medellín : Gobernación, 1990. p. 193-231. CIE
- BOYEC, Charles. Aspectos de la planificación urbano rural En: Revista Corpourabá - Medellín. – V. 1, no. 1 (Oct. -Dic. 1980); p. 22-28 CIE
- CÁMARA DE COMERCIO DE MEDELLÍN. Urabá: presente y futuro. Medellín : La Cámara, 1977. - 52 p. CCM UNIBÁN
- CÁRDENAS, Héctor Jaime. Análisis de los presupuestos, tendencias e ingresos reales y gastos de los municipios de la región de Urabá. En: Revista Corpourabá. Vol. 1, no. 1 (oct.-dic. 1980); p. 82-115 CIE
- CASTRILLÓN S., J. Octavio. Urabá : 500 años. Medellín : Pregón, 1993. 112 p. AUGURA
- COLOMBIA. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN Y GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA. Urabá : portafolio de proyectos. Medellín : Imprenta Departamental, 1997. - 220 p. CORPOURABÁ INER
- COLOMBIA. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Plan de inversión para el desarrollo social y de la justicia en Urabá y zonas de afluencia. Bogotá : El Departamento, s.f. 68 p. CORPOURABÁ
- COLOMBIA. MINISTERIO DE AGRICULTURA E INDERENA. Estudio sobre aspectos físicos, sociales y económicos de la región de Urabá y su incidencia sobre los recursos naturales renovables. Bogotá : Inderena, 1986. 76 p. CORPOURABÁ

- COLOMBIA. MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE; CORPOURABÁ Y CORPORACIÓN PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE DE URABÁ. *Hacia el desarrollo humano sostenible*. Medellín : Trama y Color. 52 p. CORPOURABÁ
- COLOMBIA. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA, DELEGACIÓN PRESIDENCIAL PARA URABÁ. *Urabá : resultados positivos*. Bogotá : Imprenta Nacional, 1993. 32 p. AUGURA
- COMISIÓN ANDINA DE JURISTAS, SECCIONAL COLOMBIANA. *Urabá*. Bogotá : Códice, 1994. 135 p. (Informes regionales de derechos humanos) AUGURA
- COMISIÓN TÉCNICA DE URABÁ. *Informes para la Asamblea de 1920*. Medellín: Imprenta Oficial, 1920. 143 p. UNIBÁN
- COMITÉ COORDINADOR DE ENTIDADES DEL SECTOR SOCIAL. *Miremos hacia el Darién*. Medellín : El Comité, 1980. 26 p. AUGURA
- CORPORACIÓN REGIONAL DE DESARROLLO DE URABÁ. *Urabá requiere una economía de desarrollo sostenido : diagnóstico y estrategia de su plan de desarrollo*. En: *Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo*. No. 11 (jul.-sep. 1983); p. 52-63 CCM CIE INER UNIBÁN
- CORPOURABÁ et al. *Plan de desarrollo de San Pedro de Urabá*. Apartadó : La Corporación, s.f. 249 p. CORPOURABÁ
- CORPOURABÁ et al. *Plan de desarrollo de Necoclí*. Apartadó : La Corporación, s.f. 700 p. CORPOURABÁ
- CORPOURABÁ et al. *Plan de desarrollo del municipio de Chigorodó*. Medellín : Universidad Nacional de Colombia, 1989. 20 p. CIE
- CORPOURABÁ et al. *Plan de desarrollo municipio de Dabeiba*. Medellín : Universidad de Antioquia. 124 p. + cuadros CORPOURABÁ
- CORPOURABÁ et al. *Plan de desarrollo para el municipio de Murindó*. Apartadó : La Corporación, s.f. 197 p. CORPOURABÁ
- CORPOURABÁ. *Aprovechamiento sostenido y preservación de recursos renovables. Cuenca Media del río Atrato-Chocó*. Apartadó : La Corporación, s.f., 76 p. CORPOURABÁ
- CORPOURABÁ. *Bases generales para el Plan integral de desarrollo económico y social de Urabá y Corpourabá*. Medellín : Corpourabá, 1972? 105p. CIE CORPOURABÁ
- CORPOURABÁ. *Bibliografía existente en el CIRU sobre el puerto de Urabá*. En: *Revista Corpourabá*. Vol. 1, no. 1 (oct.-dic. 1980); p.123-127 CIE
- CORPOURABÁ *Diagnóstico de la región de Urabá*. Medellín : Corpourabá, 1984. 288 p. CIE UNIBÁN
- CORPOURABÁ. *Diagnóstico general de los recursos naturales*. Apartadó : La Corporación. - 50 p. CORPOURABÁ
- CORPOURABÁ. *Diagnóstico Urabá: violencia, migración y poblamiento en Urabá*. Apartadó: La Corporación. 76 p. CORPOURABÁ
- CORPOURABÁ. *El puerto de Urabá : un puerto para el país*. En: *Revista Corpourabá*. Medellín. Vol. 1, no. 1 (oct.-dic. 1980); p. 116-120 CORPOURABÁUNIBÁN
- CORPOURABÁ. *Estrategia para el desarrollo de la región*. En: *Estudio para la orientación del desarrollo integral de la región del Darién colombiano*. Medellín: La Corporación, 1979. p. 23-27, 78-91, 109-122 CIE

- CORPOURABÁ. Estudio socioeconómico y físico de la serranía de Abibe y de sus áreas aledañas (región de Urabá). Medellín : Corpourabá, 1977. 120 p. + 4 mapas AUGURA
- CORPOURABÁ Evaluación de los sistemas de fincas en la región de San José de Apartadó. Apartadó: La Corporación. 99 p. CORPOURABÁ
- CORPOURABÁ. Generalidades de Urabá. En: Revista Corpourabá. Vol. 3, no.6 (ene.-sep. 1982); p. 3-133 CIE
- CORPOURABÁ. Golfo de Urabá : recomendaciones para el estudio del futuro puerto. Apartadó : La Corporación. 66 p. CORPOURABÁ
- CORPOURABÁ. Importancia de la carretera Medellín-Turbo. En: Augura. - Medellín. Vol. 4, no. 2 (1978); p. 14-18 AUGURA CIE UNIBÁN
- CORPOURABÁ. Informe preliminar del estudio socioeconómico del Río Mulatos. Medellín : La Corporación. - 200 p., parte II CORPOURABÁ
- CORPOURABÁ. Informe retrospectivo : situación actual y perspectivas del programa Cimur. Apartadó : La Corporación. 50 p. CORPOURABÁ
- CORPOURABÁ. Informe sobre zonas de desastres : región de Urabá. Medellín : La Corporación. - 50 p. CORPOURABÁ
- CORPOURABÁ . La carretera al mar y el puerto de Urabá en el desarrollo de Antioquia. En: Encuentro Antioqueño de Economistas Antioquia. Una vía hacia el desarrollo colombiano. Medellín, 1979. 41 p. ANDI CIE
- CORPOURABÁ. La producción de yuca en Urabá. En: Revista Corpourabá. Vol. 2, no. 4 (jul.-sep. 1981); p. 6-10 CIE
- CORPOURABÁ. Memorias Segundo Foro Ecológico de Urabá. Apartadó : La Corporación. 72 p. CORPOURABÁ
- CORPOURABÁ. Plan ambiental municipal : manual de planificación 1. Medellín : Ediciones Gráficas. 63 p. CORPOURABÁ
- CORPOURABÁ. Plan de desarrollo de Urabá : diversificación y bienestar hacia la industrialización. Medellín : La Corporación, 1985. 368p. ANDI CIE INER UNIBÁN
- CORPOURABÁ. Plan trienal: 1998-2000. Apartadó : Corpourabá, 1998. 77 p.
- CORPOURABÁ. Plan vial de Chigorodó. En: Revista Corpourabá. Vol. 2, no.2 (ene. -mar. 1981); p. 22-28 CIE
- CORPOURABÁ. Programa de desarrollo integral para la economía campesina de Urabá. Medellín : La Corporación. 60 p. CORPOURABÁ
- CORPOURABÁ. Programa de desarrollo urbano. En: Revista Corpourabá. Vol. 1, no. 1 (oct. -dic. 1980); p. 19-21 CIE
- CORPOURABÁ. Propuesta técnica para los estudios administrativo-fiscal y de plan integral de desarrollo urbano de Apartadó. Medellín : La Corporación, 1981 ca. 70 p. CIE
- CORPOURABÁ. Puerto en Urabá. En: Augura. Vol. 4, no.2 (1978); p. 20-25 AUGURA CIE UNIBÁN
- CORPOURABÁ. Seminario Internacional de Economía Campesina y Pobreza. Paipa : Corpourabá, s.f. 370 p. CORPOURABÁ

- CORPOURABÁ. Sistema nacional ambiental en el proceso de reestructuración del Estado para la gestión ambiental. Apartadó : La Corporación, s.f. 52 p. CORPOURABÁ
- CORPOURABÁ. Una política de desarrollo urbano para Chigorodó. Medellín : La Corporación, 1979. 37 p. ANDI
- CORPOURABÁ. Urabá : 1978, una nueva política de desarrollo. Medellín : La Corporación, 1977. 16 p. AUGURA CIE
- CORPOURABÁ. Urabá : ante el reto del desarrollo regional. Medellín : La Corporación, 1972. 29 p. CIE
- CORPOURABÁ; COLOMBO HOLANDES Y PROYECTO INTEGRAL DE DESARROLLO DE URABÁ. Manual planificación de fincas : elaboración de planes de producción dentro del contexto microregional para la economía campesina de Urabá. Apartadó : Corpourabá. 60 p. CORPOURABÁ
- CREADA ZONA franca industrial y comercial de Urabá : Ley 16 de enero de 1986. Bogotá, 1986. - 7 h. UNIBÁN
- DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN, División de Estadísticas Básicas. Ficha municipal. 1986. Medellín : DAP, 1986 CIE
- DEVIS MORALES, Fernando. Presente y futuro del negocio bananero. En: SEMANA DE LA AGRICULTURA (5. : 1998). Memorias. Apartadó : Unibán, 1998 p. 23-35
- DIAGNÓSTICO y perspectivas de la economía solidaria en Urabá. Apartadó : CORDESU, 36 p. CORPOURABÁ
- ECHEVERRI, Luz Marina. Los planes de desarrollo municipales y su implementación en la región central de Urabá. En: Augura. Vol. 18, no 1 (1995); p. 30 –38 AUGURA CIE UNIBÁN
- ECHEVERRI, Rodrigo y GÓMEZ, Hernán Darío. Urabá : potencialidades y restricciones biofísicas para el desarrollo regional. Medellín : Universidad de Antioquia, INER, 1991. 51 p. CIE UNIBÁN
- ECHEVERRY G., Hernán Darío y GÓMEZ, Rodrigo. Potencialidades restricciones biofísicas para el desarrollo regional. Medellín : Universidad de Antioquia, INER, 1991. 51 p. ANDI
- ESPINOSA, Fabián y LOBO, Alvaro. Las pequeñas empresas urbanas en el desarrollo regional de Urabá : anexo metódico. Medellín : Corpourabá, 1981? 41 p. + mapas CCM CIE
- FUNDAUNIBÁN Y SENA, REGIONAL ANTIOQUIA. Análisis del sector microempresarial en Urabá. Medellín : La Fundación, 1997. 25 p. CCM FUNDAUNIBÁN
- GALLEGO, J. E. y SIERRA , L. F. Diez proyectos de diseño industrial para la zona bananera de Urabá. En: Augura. Vol. 11, no.2 (1985); p.61-72 AUGURA CIE UNIBÁN
- GÁLVEZ, Aída. Los Carmelitas Descalzos en la Prefectura Apostólica de Urabá, 1918-1945. Medellín (feb. 28 2000) 2 audiocasetes (120 min.) : son.
- GARCÍA, Clara Inés. Urabá: región, actores y conflicto 1960-1990. Medellín : Universidad de Antioquia, Iner, 1996. 288 p. AUGURA INER UNIBÁN
- GARCÍA, Clara Inés. Urabá : conflictos que hacen región. Medellín : Universidad de Antioquia, Iner, 1995. 49 h. CIE INER
- GARCÍA, Pío. Colombia frente al reto del mercado agrícola internacional : provisiones del mercado y precios para los productos de Urabá. Medellín : Universidad de Antioquia, INER, 1991. 121p. CORPOURABÁ INER

- GONZÁLEZ P., Humberto. Evaluación de los bosques del medio Atrato. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, s.f. 326 p. : ilus. CORPOURABÁ
- GONZÁLEZ, Alberto; SIERRA, Francisco Iván y USUGA, Humberto. Estudio socioeconómico de la región de Urabá. Medellín : s.n., 1966. 223 p. CIE
- GONZÁLEZ, Juan Manuel et al. Diagnóstico del subsector ganadero de Urabá. Medellín : ICA, 1983. 164p. + 5 mapas. CIE
- GREIFF MORENO, Carlos de. Una propuesta para Urabá. Medellín : Colegio de Altos Estudios Quirama, 1996. 41p. CCM
- GREIFF, Carlos de. Factores geopolíticos y de integración : El Darién y el mundo En: Augura. No. 15 (1989); p. 29-35 AUGURA CIE UNIBÁN
- Informe de la carretera al mar a julio de 1986 : Antioquia 2000 para Colombia en el siglo XXI. Medellín, 1986. 3 h. UNIBÁN
- INFORME NÚMERO uno del ingeniero Jefe de la Comisión Exploradora del Ferrocarril de Urabá al señor Gobernador del Departamento L. F. Osorio. Medellín : Imprenta Oficial, 1914, 61 p. UNIBÁN
- INSTITUTO COLOMBIANO DE AGRICULTURA; CRECED Y PNR. Proyecto de diversificación de cultivos en la zona de Urabá. Carepa : El Instituto, s.f. 65 p. CORPOURABÁ
- INVERSIÓN EXTRANJERA en Urabá. En: Estrategia Económica y Financiera. Bogotá. No. 136 (sep. 1989); p. 6-7 CIE
- JARAMILLO, Julio Martín. Apartadó tierra de todos. Apartadó : s.n., 1997. 288 p. AUGURA, UNIBÁN
- JIMÉNEZ V., Gerardo. Algunas características socioeconómicas y demográficas de la población del Darién. Medellín: Corpourabá, 1979. 80 p. CIE
- JIMÉNEZ, Álvaro. Hacia la planeación del desarrollo urbano en Urabá. En: Revista Corpourabá. Vol. 2, no. 2 (ene. -mar. 1981); p. 101-105 CIE
- JIMÉNEZ, G. Diagnóstico de la región de Urabá. En: Revista Corpourabá. Medellín. Vol. 1, no. 1 (Oct.-Dic. 1980); p. 29-40 CIE
- KASSEN, Taissir. Geología, ocurrencias minerales, aguas subterráneas y recursos calcáreos. Medellín: OEA, 1978. 134p. + map. CIE
- LA PRODUCCIÓN de banano en la zona de Urabá. En: Carta Informativa. No. 5 (Dic. 1993); p. 21-27 AUGURA CIE UNIBÁN
- LLERAS RESTREPO, Carlos. La situación de Urabá. En: Nueva Frontera. Bogotá No. 627 (Abr. 1987); p. 5-7 CIE
- LOBO, Alvaro Augusto y POSADA, Carlos Esteban. Crecimiento económico de Urabá. Medellín: A. A. Lobo, 1983. 72p. CIE
- LOPERA, Aracelly y PIEDRAHÍTA YEPES, Jaime, asesor. Las administraciones municipales de Urabá. Medellín : Universidad de Antioquia, Facultad de Ciencias Económicas, 1983. 222 p. CIE UNIBÁN
- MARIN, G. Desarrollo económico, sindicalismo y proceso de paz en Urabá. Bogotá : Universidad de los Andes, Facultad de Administración, 1986. 120 p. UNIBÁN

- MARTÍN, Gerardo. Desarrollo empresarial e historia de las relaciones laborales en el sector bananero de Urabá En: Augura. Medellín. Vol. 12, no. 1 (1986); p. 61-62 AUGURA CIE UNIBÁN
- MEJÍA ARANGO, Lázaro. Urabá y el siglo XXI. Apartadó : El Autor, 1989. 20 h. AUGURA
- MESA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL DE URABÁ. Proyecto : Acciones para el fortalecimiento de los derechos humanos y la democracia en la región de Urabá. Medellín : Gobernación de Antioquia, 1997. p. varía. FUNDAUNIBÁN
- MONSALVE Gil et al. Incidencias culturales en la aplicación de la metodología del programa de economía campesina en Urabá. En: Revista Fiscal. No. 17 (ene. 1988); p. 96-106 CIE
- NO SE OLVIDE: Urabá es parte de Colombia. En: Re-Lecturas. Vol. 1, no. 1 (may. 1986); p. 6-17 CIE
- ORGANIZACIÓN INDÍGENA DE ANTIOQUIA. Diagnóstico de las comunidades indígenas de Urabá. Medellín : OIA. 171 p. CORPOURABÁ
- ORGANIZACIÓN INDÍGENA DE ANTIOQUIA. Prediagnóstico para el plan de etnodesarrollo de Urabá. Medellín : OIA, s.f. 78 p. + mapas CORPOURABÁ
- PALACIOS B, Manuel. Historia de Carepa. Apartadó : Gráficas Urabá. 125 p. CORPOURABÁ
- PARSONS, James J. Urabá : salida de Antioquia al mar; geografía e historia de la colonización. Medellín : Corpourabá, 1979. 164p. ANDI CCM CIE INER UNIBÁN
- PIEDRAHITA, Francisco. Industrialización de Urabá. En: Augura. Vol. 5, no. 1 (1979); p. 28-37. Trabajo presentado en el Encuentro de Dirigentes de Urabá, julio de 1978 ANDI AGURA CIE UNIBÁN
- PIEDRAHITA, Jaime. Hacia una política de desarrollo rural en Urabá. En: Augura. Medellín. Vol. 9, no. 2 (1983); p. 93-100 AUGURA CIE UNIBÁN
- PLAN DE OBRAS en Urabá. En: Augura. No. 38 (sep. -oct. 1970); p. 3-6 AUGURA CIE UNIBÁN
- PLANEAMIENTO Y ADMINISTRACIÓN de los recursos hidráulicos en Urabá. En: Augura. Vol. 12, no. 1 (1986); p. 17-35 AUGURA CIE UNIBÁN
- PRIMERO ANTIOQUIA, 1995-1997 : subregión Urabá. Medellín : s.n., 1997 67 p. AUGURA
- PROGRAMA DE AYUDA AGRÍCOLA INTEGRAL. La mujer como agente de desarrollo en la familia y en las comunidades agrícolas campesinas y pesqueras artesanales de Urabá. Medellín : Corpourabá. 53 p. CORPOURABÁ
- PROGRAMA PARA EL DESARROLLO de la economía campesina de urabá pec. caracterización veredal. Apartadó : Corpourabá, 1986. 451 p. CORPOURABÁ
- PROGRAMA PARA EL DESARROLLO DE LA ECONOMÍA CAMPESINA DE URABÁ. Subproyecto agroforestal microrregión San Pedro de Urabá. Apartadó : Corpourabá, s.f. 69 p.
- PROGRAMA PARA el desarrollo rural de Urabá, DRU. Apartadó : Corpourabá. 120 p. CORPOURABÁ
- PROYECTO DARIÉN, COLOMBIA-OEA. Proyecto Darién : estudio para la orientación del desarrollo integral de la región del Darién colombiano: informe interino. Medellín : s.n., 1977. 171p. ANDI CIE UNIBÁN
- PROYECTO DE ASESORÍA para el estudio de necesidades y diseños de centros de desarrollo comunal en Urabá, presentado a Cordura. Medellín : s.n., 1985. 23 p. UNIBÁN

- PROYECTO EMPRESARIAL campesino para la producción y exportación de plátano y banano en Urabá. Bogotá : s.n., 1990. 32 h. UNIBÁN
- QUINTERO, Jaime y JARAMILLO O., Luis Carlos. La planificación concertada y la ejecución conjunta : una propuesta para la gestión de Corpourabá en la región de Urabá. Medellín : Corpourabá. 92 p. CORPOURABÁ
- RAMÍREZ TOBÓN, William. Urabá : los inciertos confines de una crisis. Bogotá : Planeta, 1997. 174 p. AUGURA UNIBÁN
- RAMÍREZ TOBÓN, William. Urabá: territorialidad privada y crisis regional. En: Revista Andi. No. 144 (ene.-feb. 1997); p. 34-37 ANDI CCM CIE UNIBÁN
- RAMÍREZ, Margarita y CUADROS, Fabio. El sector económico de Urabá. En: Augura. Vol. 8, no. 2 (1982); p. 5-11 AUGURA CIE UNIBÁN
- RAMÍREZ, Margarita. Consolidación de la actividad bananera de Urabá. En: Augura. Vol. 9, no.2 (1983); p. 77-91 AUGURA UNIBÁN
- RAMÍREZ, Margarita. La actividad bananera en Urabá 1981. En: Augura. Medellín. Vol. 8, no. 1 (1982); p. 5-19 AUGURA CIE UNIBÁN
- RAMÍREZ, Marta Cecilia y LÓPEZ, Gloria Eugenia Procedencia del trabajador bananero. En: Augura. No. 15 (1989); p. 37-47 AUGURA CIE UNIBÁN
- REHABILITACIÓN ECONÓMICA y social de la zona geográfica de Urabá : Decretos 666 y 667 de 1987 En: Revista del Banco de la República. Vol. 60, no.714 (abr. 1987); p. 27-31 CIE
- RESTREPO G., Francisco. Urabá : ventana al siglo XXI. En: SEMANA DE LA AGRICULTURA. (5: 1998). Memorias. Apartadó : Unibán, 1998 p. 125-127
- REY DE M., Nohra. El sector bananero de Urabá : perspectivas económicas actuales y de mediano plazo. Medellín : Augura, 1990. 66p. CIE CORPOURABÁ UNIBÁN
- ROJAS O., Carlos y SUÁREZ BRICEÑO, Alix. Urabá en cifras. Medellín : Universidad de Antioquia, CIE, 1992. 97 p. CIE INER
- ROJAS, Carlos y SUÁREZ, Alix Urabá : conozcamos nuestros municipios. Medellín : Universidad de Antioquia, CIE, 1992. 78p.
- RUIZ, Guillermo. Estudios sobre los sistemas tradicionales de cultivo en las áreas PAAI. En: Revista Corpourabá. Vol. 2, no.2 (ene.-mar.1981); p. 51-100 CIE
- SÁNCHEZ, Orlando. Información básica sobre la cabecera municipal de Arboletes y sobre el corregimiento de San Juan de Urabá. Medellín : Departamento Administrativo de Planeación, 1971. 23 p. ANDI
- SAYAGO, F. Apuntes para una historia de Turbo. Medellín: Ediciones Gráficas, 1988. 118 p. UNIBÁN
- SENA. Centro Multisectorial de Apartadó. Diagnóstico sector microempresarial de Urabá. Apartadó : SENA, 1996. 34 p. FUNDAUNIBÁN
- SENA. Estudio sobre Urabá, 1976. Medellín : SENA, 1976. 25 h. AUGURA
- SINDEBRAS. Informe del Sindicato de Braceros de Urabá. Apartadó : El Sindicato, 1987. 44 h. UNIBÁN

- SITUACIÓN BANANERA de Urabá : un reto para todo el mundo, 1980. Medellín : Augura, 1979. 26 h. ANDI AUGURA
- STEINER, Claudia. Imaginación y poder : el encuentro del interior con la costa de Urabá, 1900-1960. Medellín : Universidad de Antioquia, 2000. 159 p.
- STEINER, Claudia; PEÑA, Harwey y RESTREPO, Gabriel. Urabá : un cruce de caminos. Bogotá : Dane, 1989. 2 v. CORPOURABÁ INER
- TAHAL CONSULTING ENGINEERS. Propuesta para un estudio de factibilidad del desarrollo agropecuario de 30.000 habitantes en la región de Urabá. Medellín : Augura, 1986. 51 p. AUGURA
- TRIANA HAROLD, Enrique. Aspectos generales de las comunidades indígenas de Antioquia y establecimiento de una metodología para la implementación de unidades de producción agroforestal : informe de Avance I. Apartadó : Corpourabá. 122 p. CORPOURABÁ
- UN PROCESO POR LA PAZ DE URABÁ. En: Recomendaciones del Informe de la Comisión Verificadora de los Actores Violentos en Urabá. Bogotá : CINEP, 1995. p. varía. FUNDAUNIBÁN
- UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA, INER Y CORPOURABÁ. Actualización Plan de Desarrollo de Urabá. Medellín : Universidad de Antioquia. 130 p.
- UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA, INER; CORPOURABÁ Y CORPES DE OCCIDENTE. Plan de desarrollo de Urabá con énfasis en lo ambiental. Medellín : Universidad de Antioquia, INER, 1994. 4 v. AUGURA CORPOURABÁ INER
- UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA, INER. Informes regionales de derechos humanos : Urabá. Medellín : El Instituto. 184 p. CORPOURABÁ
- UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA, Centro de Investigaciones para el Desarrollo. Evaluación del programa de economía campesina PEC Urabá. Medellín : La Universidad, 1991. 250 p. CORPOURABÁ INER
- UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA, SECCIONAL MEDELLÍN. Plan regulador para Carepa. Medellín : Corpourabá, 1987. 232p. AUGURA CIE CORPOURABÁ
- UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA, SECCIONAL MEDELLÍN. Plan regulador Municipio de Turbo : compendio, propuestas. Medellín : La Universidad, 1988. - 58 p. AUGURA UNIBÁN
- UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA, SECCIONAL MEDELLÍN. Plan vial para la zona central de la región de Urabá. Medellín : La Universidad, 1987. 144 p. + mapas. CIE CORPOURABÁ
- UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA. Consideraciones para el diseño y puesta en marcha de un organismo para el desarrollo empresarial de Urabá. Bogotá : La Universidad, s.f. 154 p. CORPOURABÁ
- UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA. Historia local de Urabá. Medellín : La Universidad. 2 v., parte I y II CORPOURABÁ
- UNIVERSIDAD NACIONAL, FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS. Programas de historias locales en regiones PNR : proyecto Urabá. Medellín : La Universidad, 1990. 2 v. + 10 mapas. AUGURA
- UNIVERSIDAD NACIONAL. FACULTAD DE ARQUITECTURA. La arquitectura regional en el Urabá antioqueño. Informe de Avance I. Medellín : La Universidad. 201 p. CORPOURABÁ

URIBE DE H. María Teresa. Urabá : ¿región o territorio? : Un análisis en el contexto de la política, la historia y la (¿).Medellín : Universidad de Antioquia, 1992. - 273p. : mapas. ANDI AUGURA CIE CORPOURABÁ INER UNIBÁN

USMA O, José Alejandro y MESA, Saúl. Diagnóstico y recomendaciones para el sector agropecuario de Urabá : un enfoque espacial. Medellín, 1992. 112 p. CIE

VÁSQUEZ F, Héctor. Urabá : la necesidad de un pacto social. En: Revista de la ENS. No. 9 (Ago. 1987); p. 8- 11. CIE

VELÁSQUEZ, Fabio. La economía de colonización en Urabá : un enfoque tendencial : estudio de dos casos. Medellín : Universidad de Antioquia, 1982. 52 p. CIE CORPOURABÁ

VÉLEZ DE VÁSQUEZ, María Mercedes. Tratamiento aduanero preferencial para ciertas zonas del país. En: Revista Andi. No. 114 (ene.-feb. 1992); p.25-27. ANDI CCM UNIBÁN

VÉLEZ G., Elías. Bases para un mejoramiento del nivel de vida de los habitantes de Urabá. Medellín : s.n., 1961. 35 p. ANDI

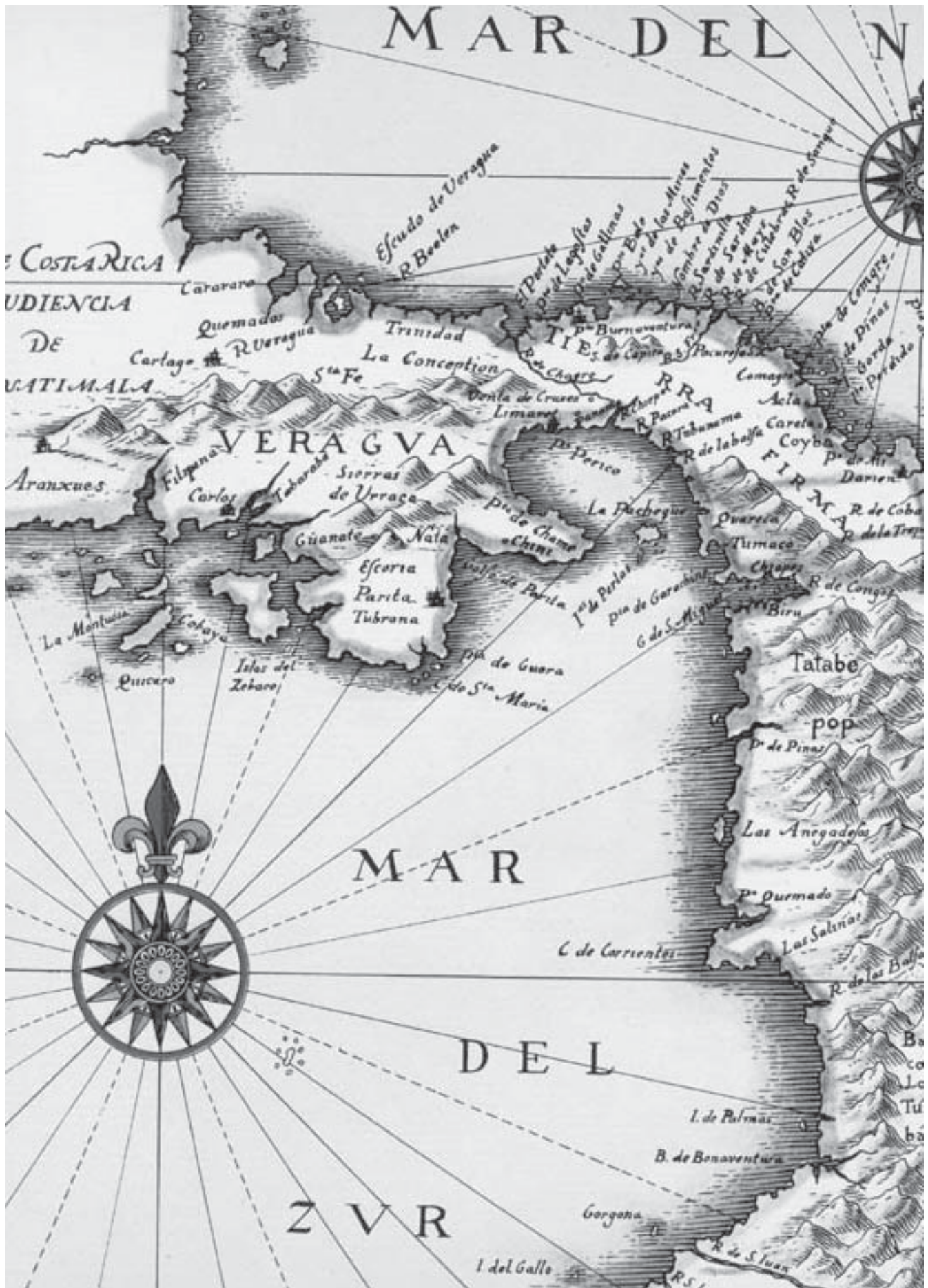
VÉLEZ M., Patricia. La situación educativa y el ordenamiento urbano de los municipios de la zona bananera de Urabá. En: Boletín Informativo Augura. No. 150 (jun.-jul. 1988); p. 10 AUGURA CIE UNIBÁN

VOLVER A URABÁ : consigna de quienes quieren su progreso. En: Carta Informativa. No. 2 (may. 1997); p. 8-13 AUGURA CIE UNIBÁN

ZAPATA, Heriberto. San Pedro de Urabá. Medellín : Copiyepes, 1982. 20 p. CIE

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN: UN RÍO DE SANGRE	17
LOS RASGOS DEL RETRATADO	21
UNA ECONOMÍA DE COLONIZACIÓN	32
LOS ANALES DE LA ERRANCIA	41
CONTRABANDO E ILEGALIDAD	51
LA PROVINCIA DE CITARÁ	56
OTROS FACTORES DE ERRANCIA	68
LOS NEGROS EN EL POBLAMIENTO DE LA REGIÓN	75
MOVILIDAD CONSTANTE EN TIERRAS DE FRONTERA	79
EL NUEVO URABAENSE EN LA ECONOMÍA NACIONAL	89
MOVILIDAD ECONÓMICA EN LOS HECHOS FUNDACIONALES	91
EL DESPLAZAMIENTO CONTINUO DE URABÁ	95
DE LA SUBSISTENCIA A LA INDUSTRIALIZACIÓN	96
URABÁ: UN ENCUENTRO DE MORALIDADES	103
CHIVEROS QUINDIANOS EN APARTADÓ: UN MODELO DE POBLAMIENTO	139
BORGE HABLÓ	187
AGRADECIMIENTOS	189
RETRATOS DE URABÁ	191
NOTAS	281
BIBLIOGRAFÍA	301





Terra Firma et Novum Regnum Granatense et Popayán. Guillermo Blaeuw, 1635 (fragmento)