

46

HISTORIA Y SOCIEDAD

Universidad Nacional de Colombia / Medellín, enero-junio de 2024
ISSN-L 0121-8417 / E-ISSN: 2357-4720 / DOI 10.15446/hys

30 años



Facultad de Ciencias Humanas y Económicas
Sede Medellín



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

Los proyectos ferroviarios en el Urabá antioqueño (1890-1920)*

Laura Jiménez-Ospina**

DOI: <https://doi.org/10.15446/hys.n46.109744>

Resumen | el objetivo de esta investigación fue analizar, a través de los proyectos ferroviarios concebidos entre 1890 y 1920, la constitución de la zona oriental del Urabá como un espacio fronterizo sobre el que las élites antioqueñas buscaban ejercer soberanía y anexar al territorio departamental para salir al mar. Para ello se revisaron, sistematizaron y analizaron diversas fuentes documentales: los informes del Cuerpo no. 2 de Ingenieros de la Comisión del Ferrocarril Intercontinental, leyes expedidas por el Congreso Nacional, resoluciones del Ministerio de Obras Públicas, ordenanzas de la Asamblea Nacional, decretos de la Gobernación de Antioquia y la Presidencia de la República y los informes elaborados por varias comisiones que estudiaron las posibles rutas para un ferrocarril hacia Urabá. De esta manera se mostró que entre 1890 y 1920 se promovieron tres proyectos que buscaban llevar una línea ferroviaria hacia el golfo de Urabá. El primero se articulaba con el Ferrocarril Intercontinental, cuyo fin era unir las Américas; el segundo vino con el especulador estadounidense Henry Granger; y el último fue impulsado por quienes después serían los grandes defensores de la Carretera al Mar: Carlos Cock y Camilo C. Restrepo. Así el Urabá se convirtió en una frontera para el departamento de Antioquia que debía ser *integrada* y sobre la cual se debía ejercer una soberanía, inicialmente a través del camino de Occidente, después por medio de los proyectos ferroviarios que se estudiaron en este artículo y finalmente con la Carretera al Mar. El proceso de anexión a la economía regional antioqueña se consolidaría con la llegada de la agroindustria del banano durante la segunda mitad del siglo XX.

Palabras clave | geografía histórica; geografía política; geografía económica; transporte ferroviario; infraestructura de transporte; frontera; ingeniería civil; Ferrocarril de Urabá; Ferrocarril Intercontinental; Ferrocarril de Occidente; Urabá; Antioquia; Colombia; siglo XIX; siglo XX.

* **Recibido:** 12 de julio de 2023 / **Aprobado:** 30 de octubre de 2023 / **Modificado:** 15 de diciembre de 2023. Artículo de investigación derivado de la tesis de maestría “De la cárcel de piedra al *Mare Nostrum*: el proyecto antioqueño para salir al Urabá a través de Dabeiba y Pavarandocito, 1886-1950”. Agradezco a Lina Marcela González Gómez por su acompañamiento en el desarrollo de dicho trabajo de grado, así como a los evaluadores, cuyos acertados comentarios mejoraron sustancialmente el texto, y a los editores de la revista *Historia y Sociedad* por su comprensión y colaboración en el proceso de publicación. La elaboración del texto no conto con financiación institucional.

** Historiadora por la Universidad Nacional de Colombia – Sede Medellín (Medellín, Colombia). Magíster en Historia por la misma institución. Asistente de investigación del Centro de Investigación de la Facultad de Enfermería de la Universidad de Antioquia para el proyecto Red N+ Creando Espacios Más Seguros (Medellín, Colombia)

 <https://orcid.org/0000-0002-6248-8318>  ljimenez@unal.edu.co

 **Cómo citar / How to Cite Item:** Jiménez-Ospina, Laura. “Los proyectos ferroviarios en el Urabá antioqueño (1890-1920)”. *Historia y Sociedad*, no. 46 (2024): 42-70. <https://doi.org/10.15446/hys.n46.109744>



Derechos de autor: Atribución-
NoComercial-SinDerivadas 4.0
Internacional (CC BY-NC-ND 4.0)

Hist.Soc. 46 (Enero-junio de 2024) / pp. 42-70
ISSN-L 0121-8417 / E-ISSN: 2357-4720 / DOI: <https://doi.org/10.15446/hys.n46.109744>

The Railway Projects in Urabá, Antioquia (1890-1920)

Abstract | this research sought to analyze, through railway projects conceived between 1890 and 1920, the constitution of the eastern zone of Urabá as a frontier space over which the elites of Antioquia sought to exercise sovereignty. They also tried to annex this zone to the departmental territory to ensure an access to the Caribbean Sea. For this purpose the research involved a comprehensive review, organization, and analysis of various documentary sources, including reports from the no. 2 Corps of Engineers of the Intercontinental Railway Commission, laws issued by the National Congress, resolutions from the Ministry of Public Works, ordinances from the National Assembly, decrees from the Government of Antioquia and the Presidency of the Republic, and reports prepared by several commissions that studied possible routes for a railway to Urabá. In this way it was shown that during the aforementioned period, Antioquia's elites actively advocated for three distinct railway projects aimed at establishing a rail line towards the Gulf of Urabá. The initial endeavor was part of the broader Intercontinental Railway connecting the Americas; the second project was proposed by American speculator Henry Granger, while the third was championed by Carlos Cock and Camilo C. Restrepo, advocates of what later became known as the "Carretera al Mar". Thus, Urabá emerged as a frontier region for the department of Antioquia, prompting efforts by its elites to integrate it into the modern economy and assert control over its territory. Initially, this was pursued through westward expansion, followed by the promotion of three railway projects detailed in this study, culminating in the "Carretera al Mar." The consolidation of Urabá's integration into the regional economy of Antioquia materialized with the advent of the banana agro-industry during the latter half of the 20th century.

Keywords | historical geography; political geography; economic geography; railway transport; transportation infrastructure; border; civil Engineering; Urabá Railway; Intercontinental Railway; Western Railway; Urabá; Antioquia; Colombia; nineteenth century; twentieth century.

Projetos ferroviários em Urabá antioqueño (1890-1920)

Resumo | o objetivo desta pesquisa foi analisar, por meio dos projetos ferroviários concebidos entre 1890 e 1920, a constituição da zona oriental do Urabá como um espaço fronteiro sobre o qual as elites antioquenas buscavam exercer soberania e anexar ao território departamental para acessar o mar. Para isso, foram revisadas, sistematizadas e analisadas várias fontes documentais: relatórios do Corpo nº 2 de Engenheiros da Comissão do Ferrovía Intercontinental, leis expedidas pelo Congresso Nacional, resoluções do Ministério de Obras Públicas, ordenanças da Assembleia Nacional, decretos da Governadoria de Antioquia e da Presidência da República, bem como os relatórios elaborados por várias comissões que estudaram as possíveis rotas para uma ferrovia até o Urabá. Dessa forma, foi demonstrado que entre 1890 e 1920 foram promovidos

três projetos que buscavam levar uma linha ferroviária até o golfo de Urabá. O primeiro estava ligado ao Ferrovía Intercontinental, cujo objetivo era unir as Américas; o segundo veio com o especulador estadounidense Henry Granger; e o último foi impulsionado por aqueles que mais tarde seriam os grandes defensores da Estrada do Mar: Carlos Cock e Camilo C. Restrepo. Assim, o Urabá tornou-se uma fronteira para o departamento de Antioquia que deveria ser integrada e sobre a qual deveria ser exercida soberania, inicialmente através da Estrada do Ocidente, depois por meio dos projetos ferroviários estudados neste artigo e, finalmente, com a Estrada do Mar. O processo de anexação à economia regional antioqueña seria consolidado com a chegada da agroindústria da banana durante a segunda metade do século XX.

Palavras-chave | geografia histórica; geografia política; geografia económica; transporte ferroviário; infraestrutura de transporte; fronteira; engenharia civil; Ferrovía de Urabá; Ferrovía Intercontinental; Ferrovía do Ocidente; Urabá; Antioquia; Colômbia; século XIX; século XX.

Introducción

El interés por conectar a Antioquia con el golfo de Urabá apareció desde el periodo colonial. En 1778, por ejemplo, se abrió un camino que salía de Urao, pasaba por el río Nendó y llegaba a las bodegas de Arquía, ubicadas cerca de la desembocadura del río Arquía en el río Atrato, donde se podía tomar una embarcación para dirigirse al pueblo de Bebará, cerca al río Atrato¹. Después de la Independencia se emprendieron múltiples proyectos regionales de apertura de diferentes vías, en 1825 se envió una expedición para buscar la salida al mar y el gobernador de Antioquia entre 1832 y 1836, Juan de Dios Aranzazu, manifestó ante la Asamblea Departamental en 1833 que el departamento estaba llamado a salir a los mares para ser parte de los pabellones del mundo mercantil². En años posteriores se abrieron varias rutas que salían a diferentes vertientes que desembocaban el río Atrato. Por ejemplo, Carlos Segismundo de Greiff abrió en 1848 un camino hacia Murindó que se conocía como el “camino de Don Carlos”. No obstante, el paso definitivo se dio en 1886 cuando el gobernador Marceliano Vélez promovió la construcción del camino de Occidente, que partía de Dabeiba y llegaba hasta Pavarandocito, un distrito municipal ubicado sobre las orillas del río Pavarandocito. Desde allí era posible tomar una barca que después arribaba a Turbo³.

1. Orián Jiménez y Felipe Gutiérrez, “Técnicas y rutas en la configuración del territorio antioqueño. Informe final de investigación presentado a la Dirección de Investigaciones Sede Medellín-DIME” (informe de investigación, Universidad Nacional de Colombia, 2004), 96-99.

2. James Parsons, *Urabá, salida de Antioquia al mar. Geografía e historia de su colonización* (Bogotá: Banco de la República - El Áncora, 1996), 45.

3. Luis-Fernando Múnera, *El puente de Occidente y la integración de Antioquia* (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2018), 90.

La construcción del camino de Occidente en 1886 hacía parte de un proyecto más grande que se puso en marcha desde Medellín hacia finales del siglo XIX para conectar a dicha ciudad con el circuito comercial del Caribe. Los componentes de este proyecto eran, primero, la ya mencionada vía. Segundo, la cesión de cien mil hectáreas de baldíos por parte de la nación al departamento de Antioquia en el extremo más occidental del territorio departamental, en Dabeiba y Pavarandocito (actualmente Mutatá), para que fueran administrados por las entidades gubernamentales antioqueñas. Se fomentaría la colonización y el poblamiento de esa zona con pobladores del departamento para que se constituyera en la punta de lanza de entrada al Urabá. Tercero, se disolvería el antiguo resguardo indígena de Cañasgordas, de esa forma esas tierras quedarían libres para el comercio y sus pobladores indígenas como mano de obra disponible para explotar.

Después de que se abriera el camino de Occidente y se pusiera en marcha el proyecto ya mencionado, se barajó la posibilidad de conectarse con el Urabá a través de un ferrocarril. Para finales del siglo XIX este medio de transporte empezó a ser considerado como una condición obligatoria para el crecimiento económico moderno⁴. Países como Colombia habían heredado del periodo colonial caminos transitados por mulas y cargadores humanos que, en comparación con el ferrocarril, eran sumamente lentos y con una capacidad de carga limitada⁵. Los proyectos para construir la vía férrea hacia Urabá empezaron a concebirse desde la década de 1860, ya que en 1864 una comisión liderada por Lucio Zuleta hizo los primeros estudios para analizar qué tan viable era la obra⁶. Posteriormente, y como se verá en las páginas siguientes, entre 1890 y 1920 se promovieron tres proyectos que buscaban llevar una línea ferroviaria hacia el golfo. El primero se articulaba con el Ferrocarril Intercontinental, cuyo fin era unir las tres Américas; el segundo vino con Henry Granger, un estadounidense que se dedicó a especular con títulos mineros en el Pacífico colombiano; y el último fue impulsado por quienes después serían los grandes defensores de la Carretera al Mar: Carlos Cock y Camilo C. Restrepo.

En este orden de ideas, el artículo se plantea como objetivo principal analizar, a través de los proyectos ferroviarios concebidos entre 1890 y 1920, la constitución de la zona oriental del Urabá como un espacio fronterizo sobre el que las élites antioqueñas buscaban ejercer soberanía y anexar al territorio departamental para salir al mar. Para el periodo de estudio varios autores han hecho trabajos de investigación sobre la historia del Urabá. Aunque en esta introducción no se pretende hacer un balance bibliográfico exhaustivo se rescatarán algunos de las obras más representativas. Claudia Steiner analiza el *encuentro colonial* que se dio entre el

4. Sandra Kuntz, "La experiencia ferroviaria en América Latina: una introducción", en *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*, coord. Sandra Kuntz (Ciudad de México: El Colegio de México, 2015), 32.

5. Juan-Santiago Correa, "Colombia", en *Historia mínima*, 137-138.

6. Carolina Horta-Gaviria, "Espacio salvaje y colonización de Urabá, 1840-1960" (tesis de doctorado, Universidad Nacional de Colombia, 2019), 85-86.

mundo andino de Antioquia y el costero del Urabá; el primero representado por funcionarios enviados después de 1905 para establecer un orden basado en las lógicas de la civilización y el progreso; y el segundo encarnado en los pobladores provenientes del Sinú, el Chocó y el Caribe⁷. María-Teresa Uribe sostiene que el Urabá es un territorio en construcción en disputa y que su historia no empieza ni termina con el banano. Por lo tanto, hace un recorrido histórico que empieza en el periodo colonial y se extiende hasta el siglo XX, allí habla sobre los procesos de colonización, además de los conflictos sociales y territoriales⁸.

Igualmente, con *Urabá, salida de Antioquia al mar*, James Parsons hizo el primer trabajo sistemático que se preguntó por la colonización de esa zona y se preocupó por entender su tránsito entre un “panorama natural” y un “panorama cultural”⁹. Luis Fernando González Escobar estudia desde una perspectiva de larga duración los cambios en los procesos de ocupación y poblamiento en el Darién. De esta manera, toma tres grandes periodos históricos: la “Conquista”, que se concentra en el siglo XVI; la “nación de los indios gentiles”, que muestra el proceso de expansión de los Cuna a través de la franja transísmica en el siglo XVII, y la “colonización criolla republicana”, donde se detallan las pugnas entre Antioquia, Cauca y Cartagena por el control territorial del Urabá y la separación de Panamá¹⁰. Por último, Carolina Horta Gaviria en su tesis doctoral analiza los procesos de colonización del Urabá antioqueño desde el periodo colonial hasta 1960 evidenciando la forma en la que el “espacio salvaje” se configuró como el arquetipo de paisaje en la zona y cómo fueron determinantes los procesos de colonialismo global e interno para la constitución de la región como una frontera¹¹.

Después de revisar la bibliografía ya mencionada se puede constatar que, aunque los proyectos ferroviarios han sido mencionados por varios investigadores, todavía hace falta una investigación que los analice en conjunto y busque comprender el rol que jugaron dentro de la historia del Urabá. Para llenar este vacío se revisaron, sistematizaron y analizaron

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

8. María-Teresa Uribe, *Urabá: ¿región o territorio? Un análisis en el contexto de la política, la historia y la etnicidad* (Medellín: Instituto de Estudios Regionales - Corpurabá, 1992).

9. Parsons, *Urabá, salida*.

10. Luis-Fernando González, *El Darién. Ocupación, poblamiento y transformación ambiental. Una revisión histórica. Parte I* (Medellín: Instituto Tecnológico Metropolitano, 2011).

11. Horta-Gaviria, “Espacio salvaje”. Otros textos importantes, pero que sobrepasan el periodo de este trabajo (de 1960 en adelante) son Fernando Botero-Herrera, *Urabá: colonización, violencia y crisis de Estado* (Medellín: Universidad de Antioquia, 1990); Clara-Inés García, *Urabá. Región, actores y conflicto* (Bogotá: Cerec, 1996); Víctor Negrete-Barrera, *Urabá: conflictos y educación rural* (Montería: Corporación Universitaria del Sinú, 1998); Secretariado Nacional de Pastoral Social, *Urabá: desplazamiento forzado en Antioquia* (Bogotá: Kimpres, 2001); Andrés-Fernando Suárez, *Identidades políticas y exterminio recíproco. Masacres y guerra en Urabá (1999-2001)* (Medellín: La Carreta, 2007); Clara-Inés García y Clara-Inés Aramburo, eds., *Geografías de la guerra, el poder y la resistencia. Oriente y Urabá antioqueños, 1990-2008* (Bogotá: CINEP - Instituto de Estudios Regionales, 2011); Clara-Inés Aramburo, “Región y orden: el lugar de la política en los órdenes regionales de Urabá” (tesis de maestría, Universidad de Antioquia, 2003); María-Elena Flórez-Ramírez, *Mutatá: conflicto, despojo y resistencia* (Medellín: Confiar, 2014).

diversas fuentes documentales: los informes del Cuerpo N°2 de Ingenieros de la Comisión del Ferrocarril Intercontinental, encargada de estudiar la mejor ruta para una vía ferroviaria panamericana que cruzara por territorio colombiano, leyes expedidas por el Congreso Nacional, resoluciones del Ministerio de Obras Públicas, artículos redactados por la Gobernación de Antioquia y publicados en el Repertorio Oficial, ordenanzas de la Asamblea Nacional, decretos de la Gobernación de Antioquia y la Presidencia de la República y los informes elaborados por varias comisiones que estudiaron las posibles rutas para un ferrocarril hacia Urabá.

Para finalizar esta introducción se debe anotar que, frente al concepto, *frontera*, en los estudios latinoamericanos se ha tomado a Frederick Jackson Turner como el referente más importante, pues a través de su investigación sobre la expansión de la frontera del Gran Oeste estadounidense llamó la atención sobre la manera en la que la ocupación de esa zona marcó procesos sociohistóricos como la formación de las instituciones y leyes estadounidenses. A pesar de su importancia, desde el siglo pasado fue criticado por su concepción evolucionista, determinista y lineal de la historia. Además, en las últimas décadas el estudio de las fronteras se ha expandido hacia otros tópicos. En consecuencia, aquí se entenderá la frontera como aquellos espacios de la geografía que se han configurado como: “Márgenes o periferias que evocan imágenes como las de tierra incógnita, territorios salvajes, de miedo, tierras de nadie o zonas rojas”¹². Estos territorios se conciben desde un orden territorial como lugares que deben ser *integrados* a la economía a través de su articulación a la red vial oficial, lo cual permitiría la circulación de bienes y mercancías¹³. Por consiguiente, el Urabá se convirtió en una frontera para el departamento de Antioquia que debía ser *integrado* y sobre el cual se debía ejercer una soberanía inicialmente a través del camino de Occidente, después por medio de los proyectos ferroviarios que se estudiarán en este artículo y finalmente con la Carretera al Mar. El proceso de anexión a la economía regional antioqueña se consolidaría con la llegada de la agroindustria del banano durante la segunda mitad del siglo XX, como lo evidencian los estudios de Fernando Botero¹⁴.

El Ferrocarril Intercontinental

Hacia finales del siglo XIX Estados Unidos, Europa y en menor medida otros países del mundo experimentaron entre 1873 y 1897 la “Larga Depresión”¹⁵, un periodo de crisis económica marcado por tres ciclos de contracción y crecimiento: de 1873 a 1879, 1882 a 1885 y 1891 a 1895. La tesis central del economista Rending Fels es que la raíz de estos

12. Margarita Serje, *El revés de la nación. Territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie* (Bogotá: Universidad de los Andes, 2011), 24.

13. Serje, *El revés*, 135-141.

14. Botero-Herrera, *Urabá: colonización*.

15. En inglés este periodo histórico se ha denominado *Long Depression* para diferenciarlo de la Gran Depresión (*Great Depression*) de 1929.

tres ciclos de crisis se encontraba en las perturbaciones monetarias, es decir, los procesos económicos que afectan la moneda de un país. Por ejemplo, la perturbación más importante durante la Larga Depresión fueron las crisis bancarias. En 1873, 1884 y 1893 se dieron varios pánicos financieros provocados porque los clientes de diferentes bancos sacaron de forma masiva sus fondos. Otra perturbación monetaria fue la política de compra de plata, promovida desde el gobierno estadounidense, que amenazó el patrón oro. El problema de la plata intensificó las crisis debido a que promovió la desconfianza en el sistema económico por parte de los inversores extranjeros, quienes durante las contracciones corrieron a sacar su capital de las entidades bancarias¹⁶.

Para esta investigación es importante hablar sobre dos de los ciclos que se dieron durante esta Larga Depresión: el de 1873 a 1879 y el de 1882 a 1885. El primero fue la contracción económica más fuerte en la historia de Estados Unidos, que alcanzó una duración de 65 meses de acuerdo con el Buró Nacional de Investigación Económica. Su principal detonante fue el deterioro de las oportunidades de inversión, especialmente en las industrias del ferrocarril y la construcción. Entre 1867 y 1873 se dio un *boom* en la construcción de ferrocarriles porque muchas empresas sobreestimaron las ganancias que vendrían y decidieron hacer grandes préstamos que después no fueron capaces de pagar. Desde 1873 hasta 1878 las rentabilidades de la industria ferroviaria descendieron estrepitosamente, provocando un efecto dominó cuyos coletazos se sintieron en todo el sistema económico, desde los sectores de explotación de materias primas hasta los bancos¹⁷.

La segunda contracción, ocurrida entre 1882 y 1885, también se caracterizó por una caída de la industria ferroviaria. Esta crisis inició de forma gradual, el negocio se deterioró lentamente en 1882 y 1883, mientras que en 1884 se dio un descenso precipitado debido al pánico bancario. A pesar de que entre 1879 y 1882 la construcción de ferrocarriles logró levantarse y tuvo un repunte, la crisis de la década de 1870 marcó a los inversores, quienes se volvieron conservadores y cautelosos. Por lo tanto, cuando en 1884 vieron que se avecinaba una nueva crisis, rápidamente retiraron sus capitales de los bancos. Esta vez los productores más afectados fueron los del acero y el hierro. También se sintieron los efectos en el sistema bancario, pero la recuperación fue mucho más rápida¹⁸.

Las crisis de finales del siglo XIX jugaron un papel fundamental en la política internacional de Estados Unidos, pronto se vio la necesidad de expandir los mercados hacia el exterior, especialmente hacia el sur del continente americano, es decir, en dirección a América Latina. En un contexto en el que las potencias extranjeras establecían nuevas

16. Rending Fels, "The Long-Wave Depression, 1873-97", *The Review of Economic and Statistics* 31, no. 1 (1949): 69-73.

17. Fred Moseley, "Depression of 1873-1879", en *Business Cycles and Depressions. An Encyclopedia*, ed. David Glasner (Nueva York: Garland Publishing, 1997), 148-149; Rending Fels, "American Business Cycles, 1865-79", *The American Economic Review* 41, no. 3 (1951): 325-349.

18. Alan L. Sorkin, "Depression of 1882-1885", en *Business Cycles*, 149-151.

colonias en África y Asia, Estados Unidos percibió este sistema imperial como un modelo para crear riquezas. Además, se creyó que de la misma forma en que los ferrocarriles habían permitido un acceso más amplio hacia la zona oeste de su territorio nacional, un ferrocarril panamericano serviría para extender su influencia hacia el sur. En consecuencia, se inició un proceso de reinención en el que América Latina se transformó en un espacio que podía ser subordinado y adherido a los intereses estadounidenses¹⁹. Gracias al cabildeo realizado durante varias décadas en el Congreso de Estados Unidos por Hinton Rowan Helper, quien concibiera la idea de un ferrocarril transcontinental en un incómodo viaje en barco hacia Buenos Aires, y James G. Blaine, un político con ambiciones de crear una unión hemisférica occidental; pronto se estructuraron dos planes, una conferencia a la que asistieran representantes de todos los países independientes del Hemisferio, y la creación de una comisión que visitara América Latina para conseguir apoyo para el ferrocarril y recopilar datos sobre el alcance que podría tener el comercio entre los países de América²⁰.

La conferencia se realizó en Washington D. C. en octubre de 1889 y fue conocida como la “Primera Conferencia Internacional”. Asistieron representantes de países como Argentina, Chile, México, Uruguay, Paraguay, Guatemala y Colombia. Para algunos, como los argentinos, fue un completo fracaso. Otros, como los mismos representantes estadounidenses, la interpretaron como un avance importante en su proyecto de unión hemisférica. Su desarrollo estuvo marcado por las controversias, pues los diplomáticos de diferentes países manifestaron serias dudas frente a los delegados estadounidenses, la mayoría de ellos importantes empresarios como Andrew Carnegie, uno de los grandes productores de acero del país, y Henry Gassaway Davis, un magnate de la industria ferroviaria y la explotación de carbón. Lo que temían algunos representantes latinoamericanos eran las verdaderas intenciones de la Conferencia, pues la veían más como una excusa para una expansión comercial con apoyo político por parte de Estados Unidos, que como un esfuerzo por crear una hermandad americana que evitara guerras como la de la Triple Alianza (1882) o la del Pacífico (1879-1883). Este evento consiguió tres resultados: un acuerdo de arbitraje realmente débil que ningún gobierno ratificó, cuyo fin era evitar guerras entre países americanos; una oficina financiada por el Congreso de Estados Unidos que se encargaría de recopilar información comercial, y la formación de la Comisión del Ferrocarril Intercontinental²¹.

La Comisión anteriormente mencionada empezó a sesionar en diciembre de 1890, estaba encabezada por tres prominentes industriales ferroviarios estadounidenses: Alexander Cassat, George Pullman y el ya mencionado Davis. Las reuniones estuvieron

19. Rosa Ficek, “Imperial routes, national networks and regional projects in the Pan-American Highway, 1884-1977”, *Journal of Transport History* 37, no. 2 (2016): 131, <https://doi.org/10.1177/0022526616654699>

20. Eric Rutkow, *The Longest Line on the Map: The United States, the Pan-American Highway, and the Quest to Link the Americas* (Nueva York: Scribner, 2019), ver especialmente los capítulos 2 y 3. Ebook.

21. Rutkow, *The United*, cap. 2. Ebook.

marcadas por el ausentismo de los delegados de diferentes países y las controversias, como la que se presentó alrededor del estudio preliminar de la ruta que tomaría el ferrocarril, elaborado por un integrante del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos. Los delegados argentinos, que eran ingenieros con experiencia en este tipo de construcciones, notaron que el proyecto era una línea roja recta que pasaba por el mapa de América sin tener en cuenta los accidentes geográficos de cada región, especialmente, los Andes. A pesar de las críticas se decidió tomar esa propuesta inicial como base y se organizaron tres subcomisiones que viajarían por todo el continente para trazar estudios más detallados²². El Cuerpo no. 1 de Ingenieros iría a Guatemala y se dirigiría hacia Nicaragua, el no. 2 cubriría el espacio entre Costa Rica y el norte de Ecuador, el no. 3 se encargaría del sur de Ecuador, Bolivia y Perú. Los tres grupos salieron de Nueva York en abril de 1891, el 2 y el 3 arribaron pocos meses después a Guayaquil y allí se separaron hacia sus destinos. El Cuerpo no. 2 estaba dirigido por William Shunk, un ingeniero de ferrocarriles de sesenta años que tenía amplia experiencia en Estados Unidos pero poco conocimiento sobre América Latina. El equipo también estaba compuesto por un ingeniero ayudante, un topógrafo, un ayudante, un portamira y un médico (figura 1).

Figura 1. Fotografía del Cuerpo no. 2 de Ingenieros de la Comisión del Ferrocarril Intercontinental, ca. 1891-1893

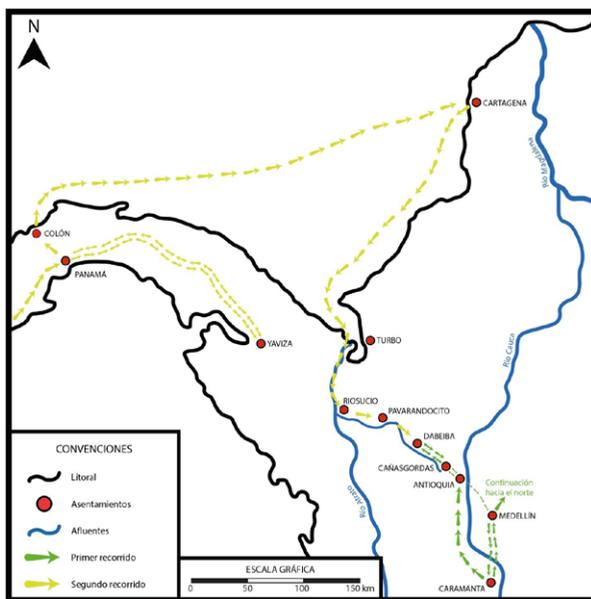


Fuente: Intercontinental Railway Commission, *Volume II. Report of Surveys and Explorations made by Corps No. 2 in Costa Rica, Colombia and Ecuador* (Washington: Intercontinental Railway Commission, 1896), 4.

22. Rutkow, *The United*, cap. 2. Ebook.

Para este artículo lo que interesa mencionar frente al trabajo realizado por el equipo que estuvo en Colombia es que su recorrido en Antioquia lo hizo en dos fases: la primera inició en Caramanta, subió a Medellín, regresó a Caramanta y de allí recorrió la orilla izquierda del río Cauca para salir a la ciudad de Antioquia. Desde allí tomó el camino de Occidente hasta Cañasgordas, regresó a Medellín y salió hacia el norte del departamento para estudiar las rutas que el ferrocarril podría tomar por el Caribe. La segunda fase se hizo desde el istmo de Panamá. Iniciaron el recorrido en David, oeste panameño, bajaron a Yavisa pasando por ciudad de Panamá, retornaron a esta última ciudad para dirigirse a Colón, tomaron un barco hacia Cartagena y de allí partieron rumbo al río Atrato para remontarlo hasta el río Sucio, pronto arribaron a Pavarandocito para ir a Cañasgordas por el camino de Occidente y después encaminarse hacia Medellín, desde donde continuarían su camino hacia el Caribe y Nueva York²³ (figura 2).

Figura 2. Recorridos seguidos por la comisión del Ferrocarril Intercontinental entre 1891 y 1893 a través de Centro América y la parte occidental de Colombia

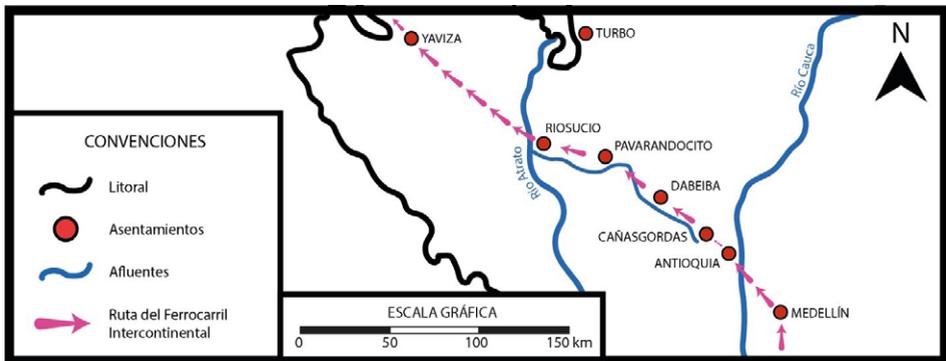


Fuente: elaboración propia a partir de Comisión del Ferrocarril Intercontinental, Volumen I, 239-262. Comisión del Ferrocarril Intercontinental, Volumen II, 269-279.

23. Comisión del Ferrocarril Intercontinental, *Volumen I. Informe general de las transacciones de la Comisión y de los estudios y exploraciones en Centro y Sud América, 1891-1898* (Washington: Comisión del Ferrocarril Intercontinental, 1898), 239-262; Comisión del Ferrocarril Intercontinental, *Volumen II. Informe general de las transacciones de la Comisión y de los estudios y exploraciones en Centro y Sud América, 1891-1898* (Washington: Comisión del Ferrocarril Intercontinental, 1898), 216-224 y 269-279.

Después de hacer estos recorridos el Cuerpo no. 2 propuso que la ruta que el Ferrocarril Intercontinental seguiría en la región del Darién y el Urabá iniciaría en Yavisa (Panamá), siguiendo la margen derecha del Tuira, adentrándose en el Darién hacia el cerro del Mono, cruzaría la cumbre del Cajón y la cordillera que separaba el litoral Pacífico de las ciénagas del Atrato. Como los terrenos atratenses eran fangosos, sería necesario construir terraplenes sostenidos por estacadas para tirar por allí los rieles. Para pasar el río Atrato se construiría un puente en Riosucio, las vías seguirían por el margen del río Sucio, cerca del camino de Occidente, a través de Pavarandocito, Dabeiba, Uramita, Cañasgordas y a través de un túnel en el Toyo llegaría a Medellín (figura 3)²⁴.

Figura 3. Ruta propuesta por el Cuerpo no. 2 de Ingenieros para el Ferrocarril Intercontinental en su paso por el Urabá, 1896



Fuente: elaboración propia a partir de Comisión del Ferrocarril Intercontinental, *Volumen II*, 222-224.

La ruta propuesta se puede explicar en el hecho de que el jefe del Cuerpo no. 2 estuvo asesorado por Juan Enrique White²⁵, quien personalmente lo acompañó por todo el camino de Occidente y le presentó algunas de las personalidades más importantes de

24. Comisión del Ferrocarril Intercontinental, *Volumen II*, 222-224.

25. White llegó a Colombia en 1870 para trabajar con su hermano Robert que ya llevaba un tiempo en el país; después de vivir un tiempo en el Cauca se trasladó a Antioquia en donde se desempeñó como director de la Escuela de Artes y Oficios de Medellín, superintendente de la *Frontino and Bolivia Gold Mining Company* en Frontino, presidente de la Junta Auxiliar del Camino de Occidente, ingeniero de la Zona Quinta (correspondiente a lo que hoy son el Occidente y el Urabá antioqueños) y cónsul de Gran Bretaña en Medellín. Además, poseía grandes extensiones de tierras y minas en el Urabá, Javier Mejía-Cubillos, *Diccionario biográfico y genealógico de la élite antioqueña y viejocaldense. Segunda mitad del siglo XIX y primera del XX* (Pereira: Red Alma Mater, 2012), 245; Asamblea Departamental de Antioquia, "Ordenanza no. 42 de 1926 sobre honores a la memoria de D. Juan Enrique White", en *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones ordinarias de 1926* (Medellín: Imprenta Oficial, 1926), 95-96.

la región como el maderero Rubén Ferrer. A través de estas conexiones se puede ver la forma en la que las élites regionales buscaban articularse a los proyectos transnacionales para usarlos como plataformas que permitieran impulsar sus propias empresas. En una carta de septiembre de 1891 enviada al gobernador de Antioquia, Baltasar Botero, White destacaba dos puntos: por una parte, afirmaba que era importante continuar el mantenimiento del camino de Occidente porque este serviría como vía auxiliar para la construcción de un ferrocarril que no sólo era de interés departamental, sino continental, pues era el que permitiría unir los dos mares. Por otra parte, si se daba el caso de que no se construyera la línea férrea interamericana, el informe que elaboraran los ingenieros extranjeros seguía siendo importante porque serviría para presentar el país y Antioquia al mundo: “Ninguna persona observadora ha venido a estos territorios sin volver persuadida del porvenir que encierran estas vertientes del Atrato: la lástima es que son pocos los que nos han visitado”²⁶.

El recorrido de las subcomisiones terminó hacia finales de 1892 con grandes sobrecostos, los informes fueron publicados entre 1896 y 1898, justo a tiempo para la Segunda Conferencia Panamericana, que se realizaría en México en 1901. Teniendo como trasfondo el contexto de un país dirigido por la dictadura de Porfirio Díaz, quien desde su ascenso al poder había promovido la modernización del sistema de vías ferroviarias del país, muchos delegados llegaron con un entusiasmo renovado por apoyar la construcción del Ferrocarril Intercontinental. Uno de sus mayores defensores fue el representante de Colombia, Rafael Reyes, quien sería presidente entre 1904 y 1909. En la sesión del 30 de diciembre Reyes habló sobre las exploraciones que años antes había hecho con sus dos hermanos en las selvas del Amazonas. También hizo alusión a la forma en la que sus viajes habían servido para llevar la civilización a esta región de Colombia que para él era un paraíso virgen poblado por tribus caníbales. De igual manera, expuso un mapa de México, Centroamérica y América del Sur en el cual se representaba la ruta que tendría el Ferrocarril Intercontinental, sus posibles conexiones con ríos navegables, las zonas habitadas por “indios salvajes”, las minas de oro, cobre y hulla, las rutas seguidas por él y sus hermanos en sus exploraciones, las zonas en las que se producía caucho y cacao silvestres y las sabanas naturales que se podían destinar para ganadería y terrenos de agricultura²⁷ (figura 4).

26. Juan Enrique White, “Carta del Sr. D. Juan Enrique White al Sr. D. Baltasar Botero U.,” *Repertorio Oficial*, 24 de septiembre de 1891, 5786.

27. Rafael Reyes, *A través de la América del Sur. Exploraciones de los hermanos Reyes* (Bogotá: Flota Mercante Grancolombiana, 1979), 17-34.

Figura 4. Mapa que muestra las exploraciones hechas por los hermanos Reyes en la América del Sur y la línea del proyectado Ferrocarril Intercontinental presentado por Rafael Reyes, delegado de Colombia a la 2.ª Conferencia Internacional Americana en México, diciembre de 1901



Fuente: Felipe Martínez-Pinzón, “Héroes de la civilización. La Amazonía como cosmópolis agroexportadora en la obra del General Rafael Reyes”, *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 40, no. 2 (2013): 163; Reyes, *A través de la América*, 41.

El relato de Reyes acerca de sus expediciones amazónicas buscaba evidenciar ante los representantes de los otros países americanos la importancia de conectar los ríos navegables, especialmente los más importantes de América del Sur (Orinoco, Amazonas y La Plata), con un sistema ferroviario intercontinental que permitiera el transporte multimodal a través de toda la geografía del continente. Sus propuestas para alcanzar “la mayor trascendencia para la civilización” eran dos: permitir que la navegación por los ríos más importantes fuera libre para todas “las banderas del mundo” y apoyar la construcción del Ferrocarril Intercontinental a través de concesiones generosas de minas y baldíos²⁸. La segunda propuesta planteada por Reyes estaba basada en el modelo de concesiones que se había utilizado durante el siglo XIX en Colombia para que un Estado carente de recursos monetarios pudiera fomentar la construcción de vías, ferrocarriles y obras de infraestructura. El principal problema de dicho modelo era que permitía la concentración de grandes cantidades de tierra en las manos de pocos propietarios, consolidando una estructura de tenencia latifundista que privilegiaba las haciendas.

A pesar de los ánimos infundidos por el comerciante colombiano en su discurso y la constante lucha de diferentes personajes de la política internacional americana por sacar adelante el proyecto del Ferrocarril Intercontinental, hacia finales de la década de 1920 una nueva empresa empezó a ganar espacio, para finalmente reemplazar la idea del Ferrocarril y convertirse en la nueva ruta que conectaría el continente: la Carretera Panamericana. Por lo tanto, el proyecto del Ferrocarril Intercontinental nunca llegó a concretarse. El movimiento *Good Roads*, que surgió en Estados Unidos poco después del avance acelerado de las vías férreas para construir carreteras que permitieran conectar las zonas rurales con el resto del país, se volvió todo un éxito, pues permitió la construcción de una amplia red de carreteras que después permitió el crecimiento de la industria automotriz. Una vez conquistado el plano nacional, los grandes artífices del movimiento *Good Roads* fijaron su vista en América Latina y la idea panamericana de una ruta que interconectara todos los países del continente. De esta manera, entre la década de 1920 y 1930 el *lobby* desarrollado por políticos e industriales estadounidenses en las conferencias panamericanas, permitió que la idea de una carretera se presentara como una propuesta más viable y barata que los ferrocarriles. En 1927 un periódico chileno resumía lo anterior a través de la siguiente declaración:

Pensar en construir un ferrocarril de tal magnitud [como el Panamericano], de extensión fantástica y costo fabuloso, en una época de automóviles y aviones es pensar muy poco en el progreso moderno. Hace treinta años el tren era la forma más rápida y sencilla para el transporte terrestre. Hoy los rieles están empezando a ser un obstáculo y un anacronismo. Las líneas de ferrocarril son difíciles de construir en un territorio como el que se encuentra en las Américas, exigiendo enormes costos y sin producir valor

28. Reyes, *A través de la América del Sur*, 34-40.

económico para rutas de grandes distancias... Sería mucho más racional y siguiendo las ideas de nuestro tiempo, pensar en una [autopista de larga distancia], una obra mucho más sencilla de ejecutar y de un costo infinitamente menor... que resolvería la comunicación continental a través del automóvil.²⁹

La Concesión Granger

Así como las primeras propuestas de un ferrocarril hacia Urabá, planteadas a finales del siglo XIX, no lograron llevarse a cabo, lo mismo ocurriría con otros dos intentos que tendrían lugar en las primeras dos décadas del siglo XX: primero el de la Concesión Granger, que se describirá en este fragmento, y en segundo lugar una última propuesta impulsada desde la Asamblea Departamental y la Gobernación por un grupo de políticos encabezados por Camilo C. Restrepo, de la cual se hablará en la siguiente sección. A través de la Ley 18 de 1905 se aprobó un contrato entre el Ministerio de Obras Públicas y Henry Granger, el estadounidense especulador de títulos mineros que se mencionó al principio de este escrito, para la construcción y la explotación de una línea férrea que saliera de Medellín y llegara a Ciudad Reyes, como pasaría a llamarse Necoclí, ubicada sobre el golfo de Urabá³⁰. Según este contrato, a Granger se le entregaría, a cambio de la elaboración de los estudios, la construcción y la puesta en marcha del ferrocarril, además del levantamiento de un puerto que dispusiera de edificios para aduana y resguardos nacionales, el privilegio sobre la línea durante 99 años; podía tomar las zonas de terreno aledañas a la carrilera que necesitase para construir el ferrocarril, las estaciones, los anexos y las materias primas (madera por ejemplo) que se necesitaran; fue exonerado de los derechos de importación y exportación para todo tipo de materiales: aparatos telegráficos, máquinas, herramientas, materiales, mobiliario y todo lo que se requiriera para la obra y puesta en funcionamiento. La empresa Colombia Rail Road, creada para operar el ferrocarril, no tendría que pagar impuestos nacionales, departamentales o municipales; y, por último, se le entregarían treinta mil hectáreas de baldíos (diez mil en Ciudad Reyes, cinco mil en el bajo Atrato y quince mil en donde Granger tenía su finca Yankolombia, en la banda occidental del Golfo)³¹.

Henry Granger era un minero estadounidense que se instaló en Colombia en 1894, cuando superaba los veinte años. Pronto se convirtió en uno de los hombres con más concesiones mineras en el Chocó. Claudia Leal ha estimado que tenía 113 títulos y Wilmar Alexander Cano encontró informes estatales que calculaban unos 121. En cualquier caso,

29. Rutkow, *The United*, cap. 3. Ebook. Traducción de la autora.

30. El nombre de la ciudad se concibió en honor al presidente de Colombia que gobernó durante el periodo en el que se firmó el contrato: Rafael Reyes Prieto, Horta-Gaviria, "Espacio salvaje", 89.

31. Asamblea Nacional Constituyente y Legislativa, "Ley 18 de 1905 (abril 11) por el cual se aprueba un contrato (Ferrocarril del Darién a Medellín)", *Diario Oficial*, 29 de abril de 1905, 1, <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1573878>

Granger fue, junto con Benjamin S. Pray, uno de los mayores especuladores extranjeros de minas en el Pacífico, pues desde 1897 hasta 1899 logró obtener los títulos de 76 minas que apenas puso a producir. Además, después de 1906 consiguió otros 37 títulos a nombre de su esposa colombiana Adelaida Cervera de Granger, ya que con la separación de Panamá en 1903 el gobierno colombiano prohibió la concesión de minas en el Pacífico a agentes extranjeros, especialmente aquellos provenientes de Estados Unidos, pues se temía que a través de este mecanismo otros países lograran apoderarse de las costas. Granger consiguió que los títulos que estaba tramitando para ese momento pasaran a nombre de su esposa, así logró apoderarse de vastas extensiones del Chocó³². Uno de los episodios que demuestra el poder alcanzado por Granger fue el ocurrido con la Anglo Colombian Development Company. Hacia finales de la década de 1890 uno de los títulos que el minero consiguió estaba ubicado sobre los últimos diez kilómetros del río Condoto, en donde se encontraba quizás el depósito de platino más grande del país para ese momento. Luego, en 1912, sin tener en cuenta los derechos que ya tenía Granger, a la Anglo Colombian se le entregó una nueva concesión para dragar el río Condoto. Tan pronto como trajeron la draga para explotar el lecho fluvial, Granger, que había conseguido el respaldo de una compañía minera ubicada en Nueva York, demandó a la Anglo ante el gobierno colombiano. En un rifirrafe de resoluciones y cartas este asunto no solo pasó por la rama judicial, sino que escaló hasta el ejecutivo. Sin embargo, el Estado no logró darle solución y se desentendió del tema. Al final, Granger y la Anglo llegaron a un acuerdo para crear la Compañía Minera Chocó Pacífico, que posteriormente se convirtió en la empresa minera más poderosa de la región³³.

Ahora bien, entre julio de 1905 y agosto de 1906 la Gobernación de Antioquia reportó a través del Repertorio Oficial los diferentes progresos que llevaba el ferrocarril: el 9 de julio de 1905 se inició la obra, según informó el alcalde de Turbo; en julio de 1906 llegó el vapor Waldemar cargado de rieles y en agosto de 1906 se inauguraron los primeros cinco kilómetros de la línea³⁴. Durante los próximos tres años no se tuvieron más noticias de la construcción hasta que en 1909 el Ministerio de Obras Públicas, mediante una resolución, declaró la caducidad del contrato celebrado con Granger. A pesar de los informes de avance que se presentaron, después de un estudio se descubrió que la “inauguración” de las obras no había sido sino el transporte de algunos materiales al sitio donde se iniciaría la vía

32. Claudia Leal, “La Compañía Minera Chocó Pacífico y el auge del platino en Colombia, 1897-1930”, *Historia Crítica* 1, no. 39 esp. (2009): 155-157, <https://doi.org/10.7440/histcrit39E.2009.08> Wilmar Cano, “Ríos en disputa: minería, conflictos territoriales y comercio de oro en el Chocó (1907-1939)” (tesis de maestría, Universidad de Antioquia, 2015), 75.

33. Claudia Leal, “Disputas por tagua y minas: recursos naturales y propiedad territorial en el Pacífico colombiano, 1870-1930”, *Revista Colombiana de Antropología* 44, no. 2 (2008): 423-424, <https://doi.org/10.22380/2539472X.1063>

34. Gobernación de Antioquia, “Ferrocarril de Urabá”, *Repertorio Oficial*, 31 de julio de 1905, 6046; “Ferrocarril de Urabá”, *Repertorio Oficial*, 10 de septiembre de 1906, 7381; “Ferrocarril de Urabá”, *Repertorio Oficial*, 25 de agosto de 1906, 7310.

férrea. Por lo tanto, los trabajos nunca empezaron. Además, en mayo de 1907 se presentaron los planos y estudios ante el Ministerio de Obras Públicas, estos fueron examinados por la Sección de Ingeniería del Ministerio y la Sociedad Colombiana de Ingenieros, llegando a la conclusión de que no debían aceptarse, aunque la fuente primaria no deja claro por qué los ingenieros del gobierno nacional declararon inaceptables los planos³⁵.

La Comisión Exploradora y la Comisión Técnica del Ferrocarril de Urabá (1913-1920)

Al igual que lo hizo con el camino de Occidente, Juan Henrique White fue un férreo defensor de la construcción de un ferrocarril que llegara al Urabá antioqueño. Como se mencionó anteriormente, se encargó de acompañar al cuerpo de ingenieros que hizo los estudios del Ferrocarril Intercontinental cuando estuvo en la zona y redactó diversos informes en los que alababa las ventajas que traería este medio de transporte. Mantenía el discurso de que los antioqueños debían abrirse paso al mar a través del Occidente y no del Magdalena, y señalaba que una vía férrea era idónea para esto por tres razones: primero, en los países que no estaban industrializados los ferrocarriles servían como motor para el avance de la colonización y la exploración de nuevos mercados. Segundo, los fletes para transportar las mercancías saldrían mucho más económicos a largo plazo a través de esta ruta que de la que seguía hacia el río Magdalena. Tercero, el acceso al canal de Panamá era más expedito a través del golfo de Urabá que desde puertos como Cartagena o Barranquilla: “La unión es la fuerza e identificando nuestros intereses con el Departamento y la Nación vecinos, y aun con las dos Américas, el éxito es más seguro que si Antioquia se encierra entre su caracol de montaña en contra de sus propios intereses”³⁶. Después de los estudios preliminares realizados por el cuerpo de ingenieros del Ferrocarril Intercontinental y el fracaso de la construcción de una vía férrea hacia el Urabá por parte de Henry Granger, en 1913 este proyecto volvió a ser rescatado por la Asamblea Departamental de Antioquia a través de la Ordenanza 3 de ese año. En ella solicitaban al gobernador la creación de una sección de ingenieros que se encargara de examinar cuáles podían ser las mejores rutas para un

35. Ministerio de Obras Públicas, “Resolución por la cual se declara la caducidad del contrato celebrado por el Ministerio de Obras Públicas con el señor Henry G. Granger el día 20 de Febrero de 1905, aprobado por la Ley 18 del mismo año, para la construcción, equipo y explotación de una línea férrea que partiendo del golfo de Urabá debía terminar en la ciudad de Medellín”, en *Contrato celebrado por el señor Henry G. Granger para la construcción y explotación de una línea de ferrocarril del golfo de Urabá ó Darién á la ciudad de Medellín y Resolución por la cual se declara la caducidad de dicho contrato* (Bogotá: Imprenta Nacional, 1909), 14-16.

36. Juan Henrique White, *Compilación de leyes, decretos, resoluciones y demás documentos importantes relacionados con las 100 000 hectáreas que el departamento tiene en la región de Urabá publicados por orden de la Gobernación* (Medellín: Imprenta Oficial, 1913), 63; *Informe del señor ingeniero de la zona 5.ª sobre el proyecto del ferrocarril de Urabá* (Medellín: Imprenta Oficial, 1915), 5-6.

ferrocarril que saliera hacia el Urabá. En estos nuevos estudios también se debían incluir propuestas de lugares adecuados para fundar una nueva colonia y una descripción detallada de las riquezas naturales de las regiones del Atrato y el Urabá³⁷. Buscando darle fuerza a esta empresa, el Congreso de Colombia, por medio de la Ley 64 de 1913 declaró la construcción de esta vía como objeto de utilidad, necesidad y conveniencia públicas nacionales. Por lo tanto, en caso de que el gobierno departamental fallara en gestionar la obra, sería el mismo gobierno nacional el que asumiría la labor³⁸.

En 1914 el gobernador de Antioquia Carlos Cock creó una Comisión Exploradora que se encargaría de revisar las posibles rutas que podría tomar el Ferrocarril³⁹. Esta Comisión debía elaborar un informe en el que se presentaran planos, perfiles longitudinales y transversales de todas las obras (obras de arte, línea férrea, puentes, muelles, viaductos, túneles, etc.), el presupuesto del costo de la línea férrea y la infraestructura asociada a ella. Toda la documentación se debía presentar ante el Ministerio de Obras Públicas⁴⁰. El ingeniero jefe fue Luis F. Osorio, nombrado a través del Decreto 559 de 1914 de la Gobernación de Antioquia⁴¹. En un informe enviado por Osorio a la Gobernación en 1914 hacía una fuerte crítica a la Ley 64 de 1913, que declaró el ferrocarril como asunto de interés nacional, y a la Ordenanza 3 de 1913, que solicitaba la creación de dos comisiones de investigación que revisaran cuáles eran las mejores rutas para tirar los rieles hacia el Urabá y hasta qué puerto del Golfo debía llegar el ferrocarril. Para él era inconcebible que tanto en la Ley como en la Ordenanza fueran imperativos dos puntos: construir la línea dentro de los límites de Antioquia y fijar como punto final el golfo de Urabá. Creía que ambos eran errores de legisladores y ejecutivos que nunca habían visitado la región, pues alguien que conociera el lugar podría darse cuenta de que existían rutas mucho más idóneas que pasaban por los límites del departamento de Bolívar y terminaban en puertos con mejores aguas. A pesar de estas salvedades y después de realizar un trabajo de campo que se redujo a las zonas central, norte y parte del occidente de Antioquia (valle de Aburrá, Puerto Valdivia, Yarumal, Campamento, Angostura, Ituango y Mutatá),

37. Asamblea Departamental de Antioquia, "Ordenanza no. 3 (de 25 de marzo de 1913) sobre prolongación del Ferrocarril de Antioquia y exploración de la región de Urabá", en *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones de 1913* (Medellín: Imprenta Oficial, 1913), 5-6.

38. Congreso de Colombia, "Ley 64 de 1913 (noviembre 12) sobre construcción de una vía férrea y auxilio a otra", *Diario Oficial*, 18 de noviembre de 1913, 2, www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1615851

39. Gobernación de Antioquia, "Decreto no. 549 de 1914 (3 de enero) por el cual se crea una Comisión para estudios preliminares de una vía", en *Informe del Secretario de Hacienda al Sr. Gobernador* (Medellín: Imprenta Oficial, 1914), 91-92.

40. Presidencia de la República de Colombia, "Decreto 99 de 1914 (enero 24) por el cual se organiza la Comisión de Ingenieros de que trata la Ley 64 de 1913 para que practique los estudios del trazado y el presupuesto de costo del ferrocarril de Urabá a Medellín", *Diario Oficial*, 4 de febrero de 1914, 4, <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1022297>

41. Gobernación de Antioquia, "Decreto no. 559 de 1914 (febrero 12) por el cual se reforma el marcado con el número 549, de 3 de enero último y se hacen unos nombramientos", en *Informe número 1 del ingeniero jefe de la Comisión Exploradora del Ferrocarril de Urabá*, Luis F. Osorio (Medellín: Imprenta Oficial, 1914), 11-14.

recomendó seguir la ruta que subía por el cañón del río Cauca hasta Antioquia y desde allí continuaba hacia el Urabá, es decir, empezaba en los límites del sur del departamento, subía por todo el río a través de Anzá y llegaba a Antioquia para después continuar un recorrido parecido al del camino de Occidente (figura 5)⁴².

La zona occidental y suroccidental del departamento no pudo ser estudiada por el equipo liderado por Osorio, ya que recibieron órdenes de suspender los trabajos que estaban haciendo y entregar los documentos que tuvieran listos. En su informe final Osorio recomendaba examinar en campo la ruta del Cauca. La interrupción de los estudios pudo deberse al cambio de gobernador, pues Carlos Cock fue relevado por Pedro José Berrío, sin embargo, no se encontraron en los archivos indicios que permitan dar cuenta de las razones⁴³. Después de que finalizaran las labores de la Comisión Exploradora, la Asamblea Departamental exigió, por medio de la Ordenanza 31 de 1919, la conformación de una Comisión Técnica compuesta por cinco ingenieros que se encargaran de revisar todos los planos, informes y presupuestos que se hubieran realizado hasta la fecha sobre el ferrocarril de Urabá. Sus objetivos eran preparar un estudio técnico y económico sobre cada una de las vías posibles, hacer una comparación entre las ventajas y desventajas que existieran para cada ruta y emitir una opinión acerca de la vía que debía adoptarse al final⁴⁴.

El 24 de mayo 1919 se instaló la Comisión Técnica del Ferrocarril de Urabá, compuesta por Camilo C. Restrepo⁴⁵, como presidente, Germán Uribe H.⁴⁶, Carlos Cock⁴⁷, Teodosio Ramírez⁴⁸ y Carlos Gartner. Meses después se integró a la Comisión Francisco Rodríguez Moya ante la renuncia de Carlos Cock. Las reuniones se realizaron hasta el 1 de junio de 1920, en ellas se estudiaron los informes realizados por la Comisión del Ferrocarril

42. Osorio, *Informe número 1*, 54-55.

43. Pedro José Berrío era hijo del antiguo gobernador de Antioquia Pedro Justo Berrío, quien promoviera la construcción del ferrocarril que salía al Magdalena. Fue gobernador de Antioquia en tres ocasiones: 1911 a 1912, 1914 a 1918 y 1926 a 1929. En su segundo periodo autorizó el establecimiento de Laura Montoya y sus misioneras en Dabeiba. Durante su tercera gobernación, entre 1926 y 1929 fomentó la construcción del túnel que permitía el paso por el alto de La Quebra y se iniciaron las obras de la Carretera al Mar, José-Roberto Vásquez, "Pedro José Berrío", *Revista Universidad Pontificia Bolivariana* 27, no. 97 (1965): 343-345; Mejía-Cubillos, *Diccionario*, 64.

44. Asamblea Departamental de Antioquia, "Ordenanza no. 31 (de 25 de abril de 1919) por la cual se dictan algunas disposiciones relativas al estudio del Ferrocarril de Urabá", en *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones de 1919* (Medellín: Imprenta Oficial, 1919), 53-55.

45. Fue gobernador de Antioquia entre 1929 a 1930. Estudió ingeniería en Estados Unidos y se desempeñó como jefe ingeniero del Ferrocarril de Antioquia y gerente del Ferrocarril de Amagá. Con su cuñado Gonzalo Mejía apoyó fuertemente la construcción de la Carretera al Mar. Mejía-Cubillos, *Diccionario*, 156.

46. Estudió en la Escuela de Minas y estuvo vinculado al Ferrocarril de Antioquia durante más de treinta años. Fue ministro de Obras Públicas en el gobierno de Olaya Herrera y participó en algunas guerras, como la de los Mil Días. Luis-Álvaro Gallo, *Diccionario biográfico de antioqueños* (Bogotá: S. e., 2008), 700.

47. Estudió en la Escuela de Minas y se desempeñó allí como subdirector y profesor. Fue director de la Escuela de Artes y Oficios, superintendente del Ferrocarril de Antioquia y senador de la República. También fue gobernador en los siguientes periodos: 1913-1914 y 1930-1932. Mejía-Cubillos, *Diccionario*, 80.

48. Fue miembro de la Sociedad Antioqueña de Ingenieros. Mejía-Cubillos, *Diccionario*, 292.

Intercontinental, la Comisión Exploradora del Ferrocarril de Urabá y otro realizado por una sección de ingenieros que hizo trabajo de campo en el suroeste del departamento, en el río Barroso⁴⁹. Al final, se presentaron dos dictámenes porque no lograron establecer un criterio común. Uno redactado por la *Mayoría*, integrada por cuatro de los cinco ingenieros: Restrepo, Uribe, Ramírez y Gartner; el otro dictamen venía de la *Minoría*, es decir, Francisco Rodríguez Moya⁵⁰. Ambos puntos de vista presentaban perspectivas muy diferentes de cómo debía desarrollarse Antioquia a futuro y cuáles eran las actividades comerciales a las que se debía apostar⁵¹. El primer punto de disenso entre la *Mayoría* y la *Minoría* tenía que ver con la ruta que debía tomar el ferrocarril, para los primeros lo mejor era que se mantuviera dentro de los límites del departamento. Por otro lado, Rodríguez Moya creía que era necesario recolectar más datos para juzgar bien cuál podía ser la mejor ruta. Este asunto surgió cuando se discutió el artículo tercero de la Ley 43 de 1919, el cual establecía que:

En caso de que un ferrocarril departamental tenga que ocupar territorios de otro Departamento, Intendencia o Comisaría, la entidad respectiva puede construir la carrilera y sus accesorios y explotar la obra, previo acuerdo con los Gobernadores correspondientes, si fueren Departamentos, o con el Gobierno Nacional, si fueren intendencias o Comisarías, en las mismas condiciones en que por las leyes y ordenanzas vigentes puede construir y explotar dentro de los límites del Departamento.⁵²

Los ingenieros de la *Mayoría* argumentaban que, si se tiraba la línea férrea por el bajo San Jorge y las tierras del Sinú, la elección del puerto marítimo de llegada quedaría en manos de la Asamblea Departamental y la Gobernación de Bolívar, afectando seriamente los intereses de Antioquia de construir uno sobre el golfo de Urabá⁵³. En cambio, la *Minoría* creía que todavía no existían datos suficientes para formarse un criterio completo que permitiera definir cuál era la mejor dirección, la conveniencia, la finalidad y las características que pudiera tener el proyecto para el departamento y la nación. Afirmaba que los estudios topográficos más completos con los que contaba la Comisión se reducían a unas pocas

49. No se encontró la referencia específica de este último informe.

50. Estudió en la Facultad de Minas y también trabajó allí como profesor. Entre los cargos públicos que ocupó se encuentran secretario de Hacienda, ministro de Agricultura y Comercio, gerente del Banco de la República en Medellín, etc. Llegó a ser concejal de Medellín, diputado en Antioquia, senador y representante en la Cámara, Alonso Palacios, "Francisco Rodríguez Moya. Ingeniero, político, economista y humanista polifacético", *Repertorio Histórico de la Academia Antioqueña de Historia* 112, no. 192 (2018): 165-182.

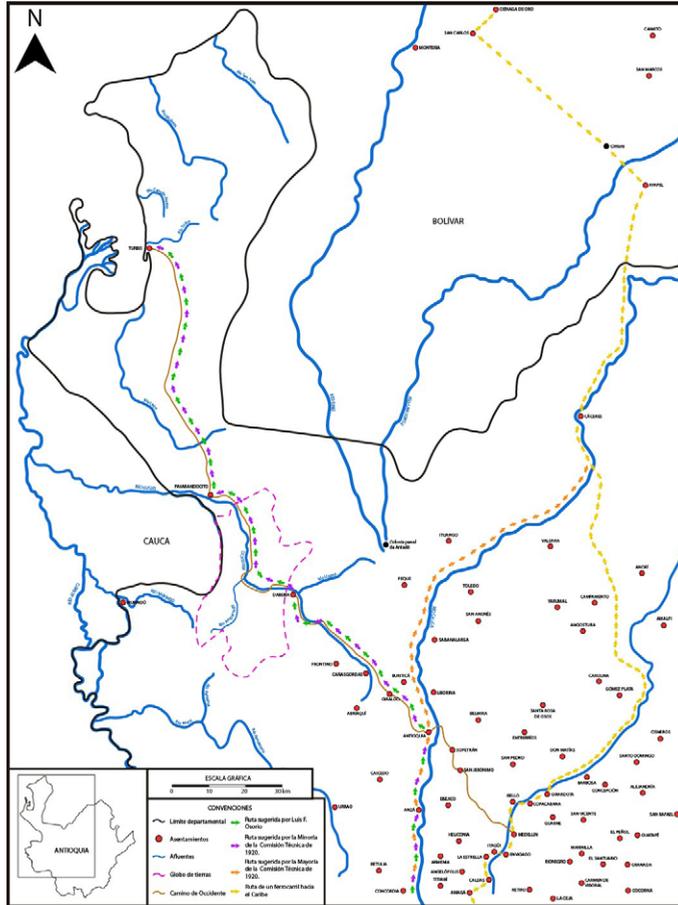
51. Comisión Técnica de Urabá, *Informes de la Comisión Técnica de Urabá para la Asamblea de 1920* (Medellín: Imprenta Oficial, 1920).

52. Congreso de Colombia, "Ley 43 de 1919 (octubre 25) sobre fijación del itinerario de una vía pública", *Diario Oficial*, 28 de octubre de 1919, 125, <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/30036404>

53. "Actas Comisión Urabá", en AHA, Fondo: Gobernación de Antioquia, Sección: Ferrocarril de Antioquia, t. 620, 42-43.

investigaciones realizadas en Cáceres y otra por la línea del Porce, hasta Zaragoza, además de los ya mencionados estudios realizados por la Comisión del Ferrocarril Intercontinental y el de una sección de ingenieros que recorrió Urrao (figura 5)⁵⁴.

Figura 5. Mapa de las rutas de los ferrocarriles propuestos para el Urabá antioqueño, 1890-1920



Fuente: elaboración propia a partir de Comisión del Ferrocarril Intercontinental, *Volumen I*, 239-262; Comisión del Ferrocarril Intercontinental, *Volumen II*, 216-224, 269-279; “Actas Comisión Urabá”, en Archivo Histórico de Antioquia (AHA), Medellín-Antioquia, Fondo: Gobernación de Antioquia, Sección: Ferrocarril de Antioquia, t. 620, 1-107; Comisión Técnica de Urabá, *Informes*.

54. Comisión Técnica de Urabá, *Informes*, 44.

El segundo punto en el que las perspectivas divergían era alrededor de las actividades económicas a las que debía apostarle la Antioquia del porvenir. La *Mayoría* sostenía que se debía asegurar el mercado del café porque para ese momento era el único cultivo que se producía en buenas cantidades para la exportación, por lo tanto, un ferrocarril hacia el mar era la forma más expedita para garantizar un costo bajo para el transporte. Además, era necesario abrir nuevas tierras que permitieran cultivar otros productos como el tabaco, el algodón, el azúcar o el cacao que diversificaran la oferta económica para dejar de depender de un solo artículo exportable⁵⁵. Las poblaciones más importantes de Antioquia se encontraban en las hoyas y vertientes de los ríos Cauca, Porce y Nare, por ello era importante comunicar estas zonas entre sí y con el exterior a través de vías férreas. En consecuencia, se debían construir tres líneas, una por cada río, y la más importante era la del Cauca por ser la tierra más “feraz” para la agricultura, así que se le debía dar toda la prioridad. Una vez se terminara esta se debían emprender dos tareas: primero, conectar el ferrocarril del Cauca con el Urabá por una ruta que se estudiaría en el futuro; y segundo, se debía emprender la expansión del ferrocarril de Antioquia hacia el norte, es decir, el Caribe. Los ingenieros de la *Mayoría* creían que el futuro estaba en la agricultura porque para ellos los únicos que podían “exportar trabajo” eran los “pueblos civilizados”, como el estadounidense o el inglés. Por el contrario, en Colombia era primordial fomentar la explotación de materias primas hasta alcanzar un estadio de civilización que permitiera la industrialización:

Está bien que fomentemos las industrias fabriles, cuerdamente escogidas, y que les otorguemos cierta moderada protección en nuestro sistema de aduanas, pero no debemos olvidar que todas las naciones han principiado su civilización explotando primeramente sus riquezas naturales y enviándolas como materia prima a otras naciones para su consumo o su fabricación posterior; sólo cuando en un país la población, por lo numerosa, o por la pobreza de sus tierras, sobrepasa al número de brazos necesarios para la explotación del suelo, empieza la exportación del trabajo en forma de manufacturas [...].⁵⁶

Esta mirada de la *Mayoría* no era nueva en Colombia, en realidad se basaba en la Teoría de las Ventajas Comparativas de David Ricardo, defendida también por algunos pensadores económicos liberales del siglo XIX como Florentino González y Salvador Camacho Roldán. Ambos creían que existía una diferenciación de países que producían materias primas agrícolas y otros que producían bienes industriales manufacturados. Claramente Colombia se encontraba en los primeros y por ello se debía promover el cultivo de productos agrícolas

55. Comisión Técnica de Urabá, *Informes*, 9.

56. Comisión Técnica de Urabá, *Informes*, 10.

que tuvieran alta demanda en el mercado mundial como el café⁵⁷. Para Rodríguez Moya, por el contrario, era más importante fomentar las manufacturas⁵⁸, por ello mientras la *Mayoría* creía que era más provechoso abrir la trayectoria a través del río Cauca, que apenas había sido colonizado, él sostenía que lo mejor era mantener la ruta que ya existía a través del valle de Aburrá y después conectarse con el Urabá desde el boquerón de San Cristóbal. Para él, abrir nuevos frentes de avance agrícola, significaba desgastar recursos humanos y económicos que se podían invertir en el enriquecimiento *in situ* de los núcleos que ya se habían poblado⁵⁹. Apostarle principalmente a la actividad agrícola significaba atar la suerte del departamento a las cotizaciones en el mercado mundial de los productos que se exportaran. Ya la experiencia de los cafeteros había demostrado que estos precios eran relativamente volátiles, así que vivían en una zozobra constante ante la perspectiva de perder los recursos invertidos en sus cultivos. Por eso, para Rodríguez Moya lo mejor era asegurar las rutas que ya existían a través del ferrocarril del Porce y su salida a Urabá⁶⁰. En un texto que evaluaba los informes brindados por la Comisión Técnica, el ingeniero Alejandro López, quien después diseñó el túnel de La Quebra cuando hizo su carrera de Ingeniería Civil en la Escuela Nacional de Minas⁶¹, validaba los puntos aportados por la *Minoría*, ya que por una parte creía que la ruta debía pasar a través del Porce pues era allí y en el Oriente antioqueño donde se asentaba el 43 % de la población departamental⁶².

Además, era necesario impulsar la industria fabril, pues permitía mayores ganancias y un crecimiento económico más alto que la explotación de materias primas⁶³. Lo más importante no era crear nuevos centros de producción, sino darle fuerza y consolidar los que ya existían. También creía que los estudios que se habían hecho hasta el momento eran insuficientes. Al final, la Asamblea Departamental se inclinó por el concepto emitido por la *Mayoría* de la Comisión Técnica. A través de la Ordenanza 86 de 1920 se adoptó la vía por la hoy del Cauca para la construcción del ferrocarril de Urabá⁶⁴. Este acto administrativo

57. Mauricio Ramírez-Gómez, "Pensadores económicos de la segunda mitad del siglo XIX en Colombia" (Documentos de trabajo Economía y Finanzas, Universidad EAFIT, 2004), 3-4, 14-15.

58. Comisión Técnica de Urabá, *Informes*, 71.

59. Comisión Técnica de Urabá, *Informes*, 70.

60. Comisión Técnica de Urabá, *Informes*, 70.

61. El ferrocarril que salía a Puerto Berrío estaba interrumpido en un tramo entre las estaciones Santiago y Limón debido al alto de La Quebra, un accidente geográfico cuyas pendientes impedían el cruce de los vagones. En su paso por la Escuela de Minas el ingeniero Alejandro López diseñó, como tesis de grado, el túnel que atravesaría dicho alto. La construcción se hizo en 1929. Alejandro López, *El paso de la Quebra en el Ferrocarril de Antioquia. Tesis para optar grado* (Medellín: Imprenta del Departamento, 1899), <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll10/id/1107>

62. Comisión Técnica de Urabá, *Informes*, 95.

63. Comisión Técnica de Urabá, *Informes*, 99.

64. Asamblea Departamental de Antioquia, "Ordenanza no. 86 (de 12 de junio de 1920) por la cual se dictan algunas disposiciones sobre ferrocarriles", en *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones de 1920* (Medellín: Imprenta Oficial, 1920), 247-249.

es el último indicio que se encontró en los archivos sobre el ferrocarril, fue emitido el 12 de junio de 1920 y a pesar de que también le daba continuidad a la Comisión Técnica de ingenieros, la última acta de sesión de esa corporación fue fechada el 1 de junio de 1920⁶⁵. El proyecto que uniría al Urabá con el centro del departamento a través de un camino de hierro se esfumó de las instancias gubernamentales sin dejar más rastro que una ordenanza. Este fue el resquicio final de los proyectos ferroviarios en el Urabá antioqueño, que después serían reemplazadas por el sueño de una autopista: la Carretera al Mar.

Conclusiones

La aspiración de conectar al centro de Antioquia con el mar Caribe por otro camino que no fuera el río Magdalena y pasara por el Urabá data del periodo colonial y buscó hacerse realidad a través de la construcción de caminos y proyectos ferroviarios. Sin embargo, solo pudo materializarse en la segunda mitad del siglo XX con la apertura de la Carretera al Mar. Además, desde el periodo colonial, el Urabá se convirtió en una zona de frontera, pero durante el periodo de la República, especialmente hacia finales del siglo XIX y principios del XX, la dirigencia antioqueña adoptó un discurso que hablaba sobre la necesidad de integrar a dicho espacio a la economía regional. Por ello se iniciaron múltiples proyectos relacionados, además de la construcción de caminos o los ya mencionados proyectos ferroviarios, con la disolución de los resguardos indígenas del Occidente antioqueño, el establecimiento de misiones para *civilizar* a esos mismos nativos y la promoción de la colonización y el poblamiento de dicho espacio por parte de colonos venidos del interior del departamento. Sería para la segunda mitad del siglo XIX cuando se lograría anexar el Urabá a las lógicas del ordenamiento territorial pensado desde Medellín a través de la agroindustria del banano. El problema de esa visión que plantea como fronteras, zonas rojas, tierras de nadie, espacios salvajes, etc., a ciertos territorios de la geografía nacional y regional es que desconoce los procesos de territorialización que son distintos a los de las entidades estatales. Se deja de lado la lectura de otros contextos, como el indígena, el afrodescendiente o el de la población campesina. Por ello es importante que investigaciones futuras se pregunten por otros procesos de configuración territorial.

Ahora bien, una de las posibles explicaciones para que el último proyecto ferroviario hacia el Urabá quedara archivado pudo estar relacionado con que otras obras del departamento adquirieron mayor relevancia, como el ferrocarril hacia el río Magdalena. Sin embargo, esta será una veta de la investigación que deberá seguirse en el futuro. Por otra

65. "Actas Comisión Urabá", en AHA, Fondo: Gobernación de Antioquia, Sección: Ferrocarril de Antioquia, t. 620, 107.

parte, también es necesario darle un rostro más claro a esas élites que promovieron los intereses antioqueños hacia el Urabá. Si bien sobresalen nombres como Juan H. White, Carlos Cock o Camilo C. Restrepo, existen otros que todavía es necesario conocer, pues a través de su rastreo se podrían comprender muchos de los procesos promovidos por las entidades estatales, ya que en el caso de Antioquia muchas veces la élite política y económica eran la misma. Las propuestas ferroviarias que se discutieron más arriba no son los únicos proyectos que nunca llegaron a materializarse en el Urabá antioqueño, desde el periodo colonial esa región y el Occidente antioqueño han sido el objeto de cavilaciones y ensoñaciones de muchos, quienes la han visto como una tierra de salvación en la que se encuentra el futuro del departamento. Entre las múltiples propuestas que se han lanzado se encuentran proyectos de colonización truncados, la construcción de puentes y vías que se han demorado décadas, puertos internacionales fantasmas y canalizaciones del río Atrato imaginarias. Pareciera, que como otras zonas del país como los Llanos Orientales, el Amazonas o el Pacífico, el Urabá estuviese condenado a vivir entre las aspiraciones del futuro y las empresas irrealizables del presente.

Bibliografía

Fuentes primarias

Archivos

- [1] Archivo Histórico de Antioquia (AHA), Medellín-Colombia. Fondo: Gobernación de Antioquia, Sección: Ferrocarril de Antioquia.

Documentos impresos y manuscritos

- [2] Asamblea Departamental de Antioquia. “Ordenanza no. 3 (de 25 de marzo de 1913) sobre prolongación del Ferrocarril de Antioquia y exploración de la región de Urabá”. En *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones de 1913*, 5-6. Medellín: Imprenta Oficial, 1913.
- [3] Asamblea Departamental de Antioquia. “Ordenanza no. 31 (de 25 de abril de 1919) por la cual se dictan algunas disposiciones relativas al estudio del Ferrocarril de Urabá”. En *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones de 1919*, 53-55. Medellín: Imprenta Oficial, 1919.
- [4] Asamblea Departamental de Antioquia. “Ordenanza no. 86 (de 12 de junio de 1920) por la cual se dictan algunas disposiciones sobre ferrocarriles”. En *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones de 1920*, 247-249. Medellín: Imprenta Oficial, 1920.

- [5] Asamblea Departamental de Antioquia. “Ordenanza no. 42 de 1926 sobre honores a la memoria de D. Juan Henríque White”. En *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones ordinarias de 1926*, 95-96. Medellín: Imprenta Oficial, 1926.
- [6] Asamblea Nacional Constituyente y Legislativa. “Ley 18 de 1905 (abril 11) por el cual se aprueba un contrato (Ferrocarril del Darién a Medellín)”. *Diario Oficial*, 29 de abril de 1905. 1, <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1573878>
- [7] Comisión del Ferrocarril Intercontinental. *Volumen I. Informe general de las transacciones de la Comisión y de los estudios y exploraciones en Centro y Sud América*, 1891-1898. Washington: Comisión del Ferrocarril Intercontinental, 1898.
- [8] Comisión del Ferrocarril Intercontinental. *Volumen II. Informe general de las transacciones de la Comisión y de los estudios y exploraciones en Centro y Sud América*, 1891-1898. Washington: Comisión del Ferrocarril Intercontinental, 1898.
- [9] Comisión Técnica de Urabá. *Informes de la Comisión Técnica de Urabá para la Asamblea de 1920*. Medellín: Imprenta Oficial, 1920.
- [10] Congreso de Colombia. “Ley 64 de 1913 (noviembre 12) sobre construcción de una vía férrea y auxilio a otra”. *Diario Oficial*, 18 de noviembre de 1913, 2. www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1615851
- [11] Congreso de Colombia. “Ley 43 de 1919 (octubre 25) sobre fijación del itinerario de una vía pública”. *Diario Oficial*, 28 de octubre de 1919, 125. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/30036404>
- [12] Gobernación de Antioquia. “Ferrocarril de Urabá”. *Repertorio Oficial*, 31 de julio de 1905, 6046.
- [13] Gobernación de Antioquia. “Ferrocarril de Urabá”. *Repertorio Oficial*, 25 de agosto de 1906, 7310.
- [14] Gobernación de Antioquia. “Ferrocarril de Urabá”. *Repertorio Oficial*, 10 de septiembre de 1906, 7381.
- [15] Gobernación de Antioquia. “Decreto no. 549 de 1914 (3 de enero) por el cual se crea una Comisión para estudios preliminares de una vía”. En *Informe del Secretario de Hacienda al Sr. Gobernador*, 91-92. Medellín: Imprenta Oficial, 1914.
- [16] Gobernación de Antioquia. “Decreto no. 559 de 1914 (febrero 12) por el cual se reforma el marcado con el número 549, de 3 de enero último y se hacen unos nombramientos”. En *Informe número 1 del ingeniero jefe de la Comisión Exploradora del Ferrocarril de Urabá*, Luis F. Osorio, 11-14. Medellín: Imprenta Oficial, 1914.
- [17] Intercontinental Railway Commission. *Volume II. Report of Surveys and Explorations made by Corps No. 2 in Costa Rica, Colombia and Ecuador*. Washington: Intercontinental Railway Commission, 1896.
- [18] López, Alejandro. *El paso de la Quiebra en el Ferrocarril de Antioquia. Tesis para optar grado*. Medellín: Imprenta del Departamento, 1899. <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll10/id/1107>

- [19] Ministerio de Obras Públicas. “Resolución por la cual se declara la caducidad del contrato celebrado por el Ministerio de Obras Públicas con el señor Henry G. Granger el día 20 de Febrero de 1905, aprobado por la Ley 18 del mismo año, para la construcción, equipo y explotación de una línea férrea que partiendo del golfo de Urabá debía terminar en la ciudad de Medellín”. En *Contrato celebrado por el señor Henry G. Granger para la construcción y explotación de una línea de ferrocarril del golfo de Urabá ó Darién á la ciudad de Medellín y Resolución por la cual se declara la caducidad de dicho contrato*, 14-16. Bogotá: Imprenta Nacional, 1909.
- [20] Presidencia de la República de Colombia. “Decreto 99 de 1914 (enero 24) por el cual se organiza la Comisión de Ingenieros de que trata la Ley 64 de 1913 para que practique los estudios del trazado y el presupuesto de costo del ferrocarril de Urabá a Medellín”. *Diario Oficial*, 4 de febrero de 1914, 4. <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1022297>
- [21] Reyes, Rafael. *A través de la América del Sur. Exploraciones de los hermanos Reyes*. Bogotá: Flota Mercante Grancolombiana, 1979.
- [22] White, Juan Henrique. “Carta del Sr. D. Juan Henrique White al Sr. D. Baltasar Botero U.”. *Repertorio Oficial*, 24 de septiembre de 1891, 5786.
- [23] White, Juan Henrique. *Compilación de leyes, decretos, resoluciones y demás documentos importantes relacionados con las 100 000 hectáreas que el departamento tiene en la región de Urabá publicados por orden de la Gobernación*. Medellín: Imprenta Oficial, 1913.
- [24] White, Juan Henrique. *Informe del señor ingeniero de la zona 5.ª sobre el proyecto del ferrocarril de Urabá*. Medellín: Imprenta Oficial, 1915.

Fuentes secundarias

- [25] Aramburo, Clara-Inés. “Región y orden: el lugar de la política en los órdenes regionales de Urabá”. Tesis de maestría en Ciencia Política, Universidad de Antioquia, 2003.
- [26] Botero-Herrera, Fernando. *Urabá: colonización, violencia y crisis de Estado*. Medellín: Universidad de Antioquia, 1990.
- [27] Cano, Wilmar. “Ríos en disputa: minería, conflictos territoriales y comercio de oro en el Chocó (1907-1939)”. Tesis de maestría, Universidad de Antioquia, 2015.
- [28] Correa, Juan-Santiago. “Colombia”. En *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*, coordinado por Sandra Kuntz, 137-138. Ciudad de México: El Colegio de México, 2015.
- [29] Fels, Rending. “The Long-Wave Depression, 1873-97”. *The Review of Economic and Statistics* 31, no. 1 (1949): 69-73.
- [30] Ficek, Rosa. “Imperial routes, national networks and regional projects in the Pan-American Highway, 1884-1977”. *Journal of Transport History* 37, no. 2 (2016): 129-154. <https://doi.org/10.1177/0022526616654699>

- [31] Flórez-Ramírez, María-Elena. *Mutatá: conflicto, despojo y resistencia*. Medellín: Confiar, 2014.
- [32] Gallo, Luis-Álvaro. *Diccionario biográfico de antioqueños*. Bogotá: S. e., 2008.
- [33] García, Clara-Inés. *Urabá. Región, actores y conflicto*. Bogotá: Cerec, 1996.
- [34] García, Clara-Inés y Clara-Inés Aramburo, eds. *Geografías de la guerra, el poder y la resistencia. Oriente y Urabá antioqueños, 1990-2008*. Bogotá: CINEP - Instituto de Estudios Regionales, 2011.
- [35] González, Luis-Fernando. *El Darién. Ocupación, poblamiento y transformación ambiental. Una revisión histórica. Parte I*. Medellín: Instituto Tecnológico Metropolitano, 2011.
- [36] Horta-Gaviria, Carolina. "Espacio salvaje y colonización de Urabá, 1840-1960". Tesis de doctorado, Universidad Nacional de Colombia, 2019.
- [37] Jiménez, Orián y Felipe Gutiérrez. "Técnicas y rutas en la configuración del territorio antioqueño. Informe final de investigación presentado a la Dirección de Investigaciones Sede Medellín-DIME". Informe de investigación, Universidad Nacional de Colombia, 2004.
- [38] Kuntz, Sandra. "La experiencia ferroviaria en América Latina: una introducción". En *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*, coordinado por Sandra Kuntz, 9-62. Ciudad de México: El Colegio de México, 2015.
- [39] Leal, Claudia. "Disputas por tagua y minas: recursos naturales y propiedad territorial en el Pacífico colombiano, 1870-1930". *Revista Colombiana de Antropología* 44, no. 2 (2008): 423-424. <https://doi.org/10.22380/2539472X.1063>
- [40] Leal, Claudia. "La Compañía Minera Chocó Pacífico y el auge del platino en Colombia, 1897-1930". *Historia Crítica* 1, no. 39 esp. (2009): 150-164. <https://doi.org/10.7440/histcrit39E.2009.08>
- [41] Martínez-Pinzón, Felipe. "Héroes de la civilización. La Amazonía como cosmópolis agroexportadora en la obra del General Rafael Reyes". *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 40, no. 2 (2013): 145-167.
- [42] Mejía-Cubillos, Javier. *Diccionario biográfico y genealógico de la élite antioqueña y viejocaldense. Segunda mitad del siglo XIX y primera del XX*. Pereira: Red Alma Mater, 2012.
- [43] Moseley, Fred. "Drepression of 1873-1879". En *Business Cycles and Depressions. An Encyclopedia*, editado por David Glasner, 148-149. Nueva York: Garland Publishing, 1997.
- [44] Múnera, Luis-Fernando. *El puente de Occidente y la integración de Antioquia*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2018.
- [45] Negrete-Barrera, Víctor. *Urabá: conflictos y educación rural*. Montería: Corporación Universitaria del Sinú, 1998.
- [46] Palacios, Alonso. "Francisco Rodríguez Moya. Ingeniero, político, economista y humanista polifacético". *Repertorio Histórico de la Academia Antioqueña de Historia* 112, no. 192 (2018): 165-182.
- [47] Parsons, James. *Urabá, salida de Antioquia al mar. Geografía e historia de su colonización*. Bogotá: Banco de la República - El Áncora, 1996.
- [48] Ramírez-Gómez, Mauricio. "Pensadores económicos de la segunda mitad del siglo XIX en Colombia". Documentos de trabajo Economía y Finanzas, Universidad EAFIT, 2004.

- [49] Rutkow, Eric. *The Longest Line on the Map: The United States, the Pan-American Highway, and the Quest to Link the Americas*. Nueva York: Scribner, 2019. Ebook.
- [50] Serje, Margarita. *El revés de la nación. Territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie*. Bogotá: Universidad de los Andes, 2011.
- [51] Sorkin, Alan L. "Depression of 1882-1885". En *Business Cycles and Depressions. An Encyclopedia*, editado por David Glasner, 149-151. Nueva York: Garland Publishing, 1997.
- [52] Steiner, Claudia. *Imaginación y poder. El encuentro del interior con la costa en Urabá, 1900-1960*. Medellín: Universidad de Antioquia, 2000.
- [53] Suárez, Andrés-Fernando. *Identidades políticas y exterminio recíproco. Masacres y guerra en Urabá (1999-2001)*. Medellín: La Carreta, 2007.
- [54] Uribe, María-Teresa. *Urabá: ¿región o territorio? Un análisis en el contexto de la política, la historia y la etnicidad* (Medellín: Instituto de Estudios Regionales - Corpurabá, 1992.
- [55] Vásquez, José-Roberto. "Pedro José Berrío", *Revista Universidad Pontificia Bolivariana* 27, no. 97 (1965): 343-345.