

Y
0685
1868
EJ.1

CAMINO DE PATURIA

1868

UNIVERSIDAD



6685
1868

CAMINO DE PATURIA.

Nos proponamos en este escrito decir algo sobre el camino de Jiron a Paturia, con el ánimo de instruir al público en lo que pueda ignorar con relación a esta empresa nueva acometida en Santander, i tambien con el de desvanecer apreciaciones parciales, de algun escritor que ocupó las columnas de "La Bandera liberal" derramando veneno contra el Presidente del Estado de Santander a quien le torció indirectamente, por cumplimiento de un mandato legal, hacer un contrato que apareja la circunstancia de que un tercero, mui amigo del articulista, no alcanzará a recibir todas las utilidades que se prometia de cierto negocio propio, independiente del contrato a que aludimos.

Para llenar nuestro objeto, espondremos las razones que movieron a los legisladores de Santander a presentar incentivos a capitalistas, para acometer la construcción de una via espedita i cómoda que pusiera en comunicacion sus departamentos mas ricos e industriosos con el río Magdalena.

Existe desde el tiempo de los españoles un malísimo camino, que partiendo de Jiron a Bucaramanga termina en el Puerto de Botijas sobre el río Lebrija, afluente del Magdalena, i cuya extension es de 13 a 14 leguas. El transporte de carga i pasajeros se hacía i aun se hace por el dicho río en pequeñas canoas, hasta un sitio llamado Papayal o hasta otro mas abajo llamado Chocó, navegando por aguas rodeadas de peligros, donde son mui frecuentes los naufragios de embarcaciones en los chorros, las varadas i otros graves accidentes. Del Papayal o Chocó se emplean botes, bongos o champanes hasta Mompos, donde vuelve a trasbordarse la carga para continuar su viaje a la Costa.

El servicio de trasportes por Botijas ha sido siempre muy malo, lento, peligroso i muy costoso; el camino de tierra pasa por climas malsanos, siendo mortífero el puerto. El exportador que remite por allí su carga a la Costa se considera feliz cuando sabe que ha rendido su viaje fluvial cuatro meses despues de haberla despachado de Jiron o Bucaramanga. Su paciencia debe tener elasticidad suficiente para resistir de 8 a 12 meses sin contar con que la carga llegue a la Costa. Frecuentemente se hace necesario en ese lapso de tiempo el despachar un agente a Botijas, Papayal o Chocó con provision de los elementos necesarios para renovar los empaques que se han deteriorado en las bodegas de aquellos puntos.

Importaciones de mercancías no se hacen por allí sino muy raras pequeñas pacotillas, por comerciantillos demasiado atrevidos para arriesgar un capital que frecuentemente pierden en las bravías aguas del Lebrija. Lo ordinario ha sido introducir las mercancías extranjeras por Maracaibo i Cúcuta, viéndose obligados los habitantes de los departamentos de Soto, García Rovira, Guanentá i Socorro, a consumir esas mercancías con el fuerte recargo de costos de transporte i otras esacciones que presuponen su conduccion en mulas i por caminos fragosos, por una extension de 40 a 60 leguas, i los arbitrarios derechos de depósito i tránsito que cobran las autoridades venezolanas en su territorio.

Ademas de la vía de Botijas hai otra rodeada de mayores peligros, mas costosa e igualmente dilatada, i es la del rio Sogamoso. Aquella es, un mal camino de 13 a 14 leguas desde Jiron hasta el puerto de Marta sobre dicho rio, en cuyo puerto se despachan cuando le place o le conviene al dueño de la posesion de Marta, en pequeñas caños, los efectos de exportacion, corriendo gran riesgo de naufragar por lo correntoso del rio, que solo a la audacia santandereana se debe el que sea navegado. Esas caños llegan al Pedral, pueblo mortífero que dista pocas millas del Magdalena, donde se continúa el transporte hasta Mompos o la Costa en otras embarcaciones mayores, mediante la buena voluntad del señor poseedor de Marta, quien ha podido, por circunstancias especiales, hacerse único empresario de trasportes por aquella via, sin dejar por eso de hacerle mucho bien con su empresa al comercio del Departamento. Esta via se ha abandonado casi totalmente.

Solo el departamento de Cúcuta i algunos pueblos del de Pamplona han podido resolverse a hacer sus exportaciones por Maracaibo, porque el tabaco, café, dulces &c. de los departamentos de Soto, García-Rovira, Guanentá i Socorro no pueden resistir los exorbitantes gastos de transporte que implica la conduccion al extranjero por aquel puerto, i ménos aún los gravámenes i detenciones provenientes de la inestabilidad de las instituciones venezolanas. Estos últimos inconvenientes obligan frecuentemente a los habi-

tantes de Cúcuta i Pamplona a buscar salida a sus productos por el puerto de Ocaña o por alguno de los de Soto, que son para ellos sumamente dispendiosos.

En situacion tal, que hacia subir hasta \$ 13 fuertes el transporte de cada carga de a 8 arrobas, desde Bucaramanga o Jiron hasta la Costa por los puertos de Botijas o Sogamoso, i de costar 54 por 100 la prima de seguro hasta Europa, el Gobierno del Estado, convencido de la urgente necesidad de abrir alguna comunicacion mas segura, mas espedita i que implicara menores costos de transporte a la Costa, hizo varias concesiones i ofreció privilegios a los empresarios que se encaeraran de mejorar el camino a Botijas; de haer otro bueno a un puerto del Sogamoso por donde prolongando la actual vía terrestre se salvaran los mayores peligros de la navegacion de este rio; de terminar el camino de Barranca-bermeja, que estaba llamado a poner en mas fácil comunicacion con la Costa a los departamentos de Guanentá i Socorro; i de haer o perfeccionar el camino de Carare, que sirve al departamento de Vélez i a varios pueblos de Boyacá.

De las tres primeras vías se hizo cargo el activo i emprendedor capitalista señor Geo von Lengerke, quien a virtud de los contratos de privilegio que celebró en 1863, mejoró considerablemente el camino de Botijas i se obtuvo alguna rebaja en el precio de los fletes, acabo de entregar el camino de Barranca-bermeja, en el cual empleó algun capital adicional a los fondos con que lo auxilió el Estado, i triunfó con su tenacidad de obstáculos que habrian arredrado a cualquier hombre ménos perseverante que el señor Lengerke, a quien el Estado debe guardarle gratitud por los esfuerzos que empleó. El camino de Sogamoso fué desechado por el mismo empresario acaso por impracticable, o acaso porque como monopolista de las vías descubiertas al Magdalena, le convenia no abrirlo. El camino de Carare fué contratado por una compañía nacional, i se abrió i está en servicio, esperando que el comercio del departamento de Vélez, i de algunos pueblos del de Socorro i de Boyacá aumentará lo suficiente para que se establezca por el rio Carare la navegacion por vapor.

Mientras se llevaban a cabo estas empresas, el jóven alemán Enrique Copp dió la idea de que podía construirse una vía mucho mas fácil que las anteriores, partiendo del punto del Naranjo, en el antiguo camino de Botijas, al lago de Paturia, lago que se comunica con el rio Magdalena por un caño natural i suficientemente profundo i ancho para que, mediante algunas escavaciones i otras obras no muy costosas, sea navegado por buques de vapor. El jóven colombiano señor Pedro Tórrés, emprendedor i patriota, entusiasmado por el resultado de algunas imperfectas exploraciones hechas por Copp, i animado por sugestiones del señor Francisco Grellet, se lanzó a su costa i riesgo i con el loable interes de dar

Compu Roberto Luis Jaramila 10/07/09

luz sobre la practicabilidad de la vía, en una serie de exploraciones, hasta que se persuadió i logró persuadir a muchos de que era fácil hacer un camino de Jiron al lago de Paturia, consiguiendo la vía cómoda, espedita, esenta de peligros i de gastos exorbitantes que necesitaban, no solo el rico departamento de Soto, sino los demas departamentos que se habian visto forzados a hacer su tráfico por Botijas i Sogamoso.

Penetrado de la practicabilidad del camino al lago de Paturia, en vista de los informes del señor Copp, el señor Grellet pidió al Poder Ejecutivo del Estado que le concediera privilegio para construirlo i cobrar ciertos peajes, adjudicándole; además, en propiedad una cantidad de tierras baldías. El Presidente accedió a la petición del señor Grellet, i se celebró el contrato del caso en 1863.

Mas tarde, considerándose impotente dicho señor para ejecutar la obra por falta de recursos pecuniarios, se esforzó en que la Asamblea Legislativa votara una suma para auxiliarlo, i secundando sus miras se espidió una lei en octubre de 1864 aumentando las concesiones hechas al señor Grellet o a quien quisiere acometer la empresa; se concedía privilegio para cobrar peajes por 25 años, a razon de 40 centavos por carga de sal, 80 centavos por cada carga de esportacion, i \$ 1-20 centavos por cada carga de importacion que no fuera sal, diez mil hectaras de tierras baldías en propiedad, i \$ 30,000 del Tesoro del Estado. Al empresario o empresarios se les exijia que hicieran el camino entre Jiron i el lago de Paturia, que lo conservaran en buen estado durante los 25 años del privilegio, i que dieran seguridades satisfactorias por las sumas que recibirían del Estado para devolverlas con una multa, si no cumplían el contrato.

No obstante tal lei, el señor Grellet no quiso o no pudo accederse a estas nuevas concesiones, ni hubo quiénes hicieran propuestas, al paso que era urgente la necesidad de llevar a cabo la desanda apertura de un camino bueno al Magdalena. Esta exigencia del comercio i de la industria movió a la Asamblea de 1865 a dar una nueva lei sobre el particular, que no fué suficientemente eficaz. Conforme a esta, se erogaban con mas rapidez los \$ 30,000 del auxilio; pero se disminuía la concesion de tierras, i se obligaba además a los empresarios a mantener limpios i desembarazados para la navegacion los caños i el lago de Paturia, hasta el Magdalena. Tambien se limitaba a la mitad de lo fijado por la lei anterior, el derecho de peaje sobre la carga de esportacion.

Pasó el año de 65, i llegó la época de la reunion de la Asamblea de 1866, sin haberse hecho nada en cumplimiento del contrato celebrado desde principios de 1863 con el señor Grellet, con término de tres años para cumplirlo. Tampoco se habia acogido nadie a las concesiones que brindaban las leyes ya citadas, i no poco influyó en el ánimo de los que han podido hacer propuestas, la

creencia en que estaban de que mientras no caducara el privilegio concedido al señor Grellet, no podia entrarse en un nuevo contrato por personas que no fueran el señor Grellet o socios suyos, pues este señor no habia renunciado sus derechos; i aunque su contrato se resentía de ilegalidad porque no se habia hecho de acuerdo con las disposiciones legales que exigen prestar una seguridad de cuatro mil pesos para su cumplimiento, se toleró a aquel bien intencionado frances en uso de un privilegio baldío por tres años, que caducó en marzo de 1866 por consecuencia de no haberse principiado siquiera la obra el día de la espiracion del plazo que se le concedió para terminarla.

El contrato Grellet i acaso alguna esperanza que se abrigara de que el camino de Barranca-bermeja pudiera servir de algo a los departamentos a que debia servir el que se obligó a construir el señor Grellet, mantuvieron por cuatro años mas, despues del descubrimiento de Copp, en su estado primitivo las selvas i las aguas del lago de Paturia. Los habitantes de Soto comprendieron luego que el camino era practicable, que seria la gran vía al Magdalena de la mayor parte de los pueblos del Estado, i que del camino de Barranca-bermeja no podían prometerse ningunas ventajas sobre las demas existentes. Habían cesado las consideraciones hacia el ex-contratista frances, cuando la Asamblea de 1866 espidió una nueva lei que hacia justicia al departamento que mas recursos da al Estado, i que satisfacia las aspiraciones de los santandereanos. Esta lei presentó nuevos estímulos para acometer la empresa de Paturia, aumentando los auxilios acordados ántes, con los fondos que debieron dedicarse a la apertura del camino de Sogamoso, que ascienden a 18 o 20,000 pesos, i ordenando que se hiciera practicar una exploracion concienada por cuenta del Estado para llevar la conviccion a todos los espíritus, de la practicabilidad de la obra i de su costo aproximado.

Por fortuna para el Estado de Santander i para los pueblos de la Costa, tocó el cumplimiento de esta lei al abogado mas decidido de las mejoras materiales, i quien mas empeño habia tomado en que las leyes dieran facilidades al señor Grellet para llevar a cabo la empresa que le abria un halagueño porvenir a Santander. El señor Victoriano de D. Parédes, Presidente del Estado, al tomar posesion de este empleo, declaró que los puntos cardinales de su programa de administracion serian, paz pública, fomento de las mejoras materiales i de la instrucción. En consecuencia, tan pronto como entró en el ejercicio de sus funciones, dió las providencias mas eficaces en uso de sus atribuciones legales, en el sentido de sus principios proclamados, i entre ellos hizo practicar la exploracion de la vía de Paturia ordenada por la lei.

El ingeniero señor Rafael Nieto Paris hizo la exploracion para que fué contratado por el Gobierno i practicó una pica para que

podieran recorrerla los individuos que quisiesen hacer propuesta. Presentó el resultado de sus trabajos, i se publicó su informe, según el cual puede construirse una vía corta i cómoda, que pasa por tierras sanas, que termina en un puerto sano, i para cuya construcción no hai grandes obstáculos que vencer; el lago i caño de Paturia pueden hacerse navegables por vapor, i el costo de esa vía puede ser de unos \$ 70,000.

Publicado el informe de Nieto, el Gobierno sacó la empresa a licitación con término de sesenta días, conforme a la ley; i a la vez escitaba particularmente el Presidente a todos los capitalistas que juzgaba en situación de hacer propuesta, para que estudiaran las ventajas que reportarían de hacer el contrato.

Estos pasos dieron por resultado que el día fijado para considerar las propuestas i adjudicar el privilegio al que brindara mayores ventajas para el Estado, se presentaron dos compañías postoras: una compuesta de los señores Ulpiano Valenzuela, Joaquín Paris i Francisco Grellet, i otra de los señores Roberto A. Joy i Luis Bernal.

Por la propuesta de los señores Valenzuela, Paris i Grellet no se aceptaba el pliego de cargos: no se sometían a hacer la bodega como se exigía, ni a conducir gratuitamente el correo de Paturia a Bucaramanga durante el término del privilegio, i existían además, que se les garantizara con ciertas sumas, i se fijara determinada tramitación para la entrega del camino, sobre lo cual la ley i el pliego de cargos, que se ajustaba a ella, no admitían modificaciones desfavorables.

La propuesta de los señores Joy i Bernal se redujo a aceptar en todas sus partes el pliego de cargos presentado por el Gobierno i a ofrecer además, como mejora de ese pliego, el sostener durante el tiempo del privilegio la línea de vapores que fuera suficiente para el comercio entre el puerto del lago de Paturia i la ciudad de Barranquilla, de modo que el comercio i los correos entre estos puntos estuvieran bien servidos.

Consideradas por el Gobierno las dos propuestas presentadas, no obstante ser en todo infinitamente superior la de los señores Joy i Bernal a la otra, no se adjudicó el contrato inmediatamente a aquellos señores, como se acostumbra, sino que se dió término de algunos días a los señores Valenzuela i socios para que pensarán sobre ella i tratarán de mejorarla. No hicieron en el término que se les dió de cuatro días otra propuesta, i por consiguiente hubo de adjudicarse el contrato a los señores Joy i Bernal.

Desgraciadamente para los señores Valenzuela i socios i afortunadamente para el Estado, la ley mandaba adjudicar el contrato al mejor postor, no al que menos ventajas presentara para el Estado; i con pena se vió que alguno de los miembros

de esa compañía derrotada en el campo de la concurrencia libre, no teniendo cargos qué hacerle al Presidente, tratara de desahogarse del pesar de su impotencia para mejorar la magnífica propuesta que eclipsaba la otra, haciendo todo lo posible por manchar su reputación en los corrillos, los guritos i las tabernas, con ridículos *cachitos* con que sustentaba su vanidad de hombre chistoso. Con esto logró exhibirse en toda su pequeñez, i demostrar que el señor Parédes consulta ántes los intereses del Estado, que los favores que a expensas de su Tesoro pretenden algunos que inmerecidamente se les dispensen.

Es mucha insensatez pretender que un Magistrado del temple del señor Parédes jugará con los recursos del Estado solo para darle gusto a una compañía en que no se veía mas de serio i aceptable que la ventajosa posición social i la responsabilidad pecuniaria del señor Ulpiano Valenzuela.

La propuesta de los señores Valenzuela i socios era inaceptable, i aunque no hubiera habido otra mejor, el Gobierno habría tenido que rechazarla, porque la ley fijaba para el contrato bases distintas de las que aquellos señores proponían.

Fué motivo de censura de parte de los señores Paris i Grellet el que el señor Parédes hubiera aceptado la propuesta de los señores Joy i Bernal por ser el primero concañado del Presidente, i el segundo pariente de la esposa de un hijo del Presidente. Calificaron de *indelicadosa* de parte del Magistrado el preferir aceptar la mejor propuesta por venir de las personas con quienes lo ligaban relaciones de amistad mas estrecha que con los otros, i pensaban que no obstante haberse provocado una concurrencia libre i haber ofrecido adjudicar públicamente el privilegio al que mayores ventajas propusiera en el círculo de las atribuciones legales (sin escluir de la concurrencia a los concañados de los Presidentes) lo mas decente habría sido adjudicarlos a personas que no fueran tan amigos, aunque se hubiera hecho un contrato ilegal, perjudicial al Estado pero que hubiera favorecido a los señores Paris i Grellet. El señor Presidente arrojó la censura de estos dos señores, probablemente por no esposarse a la del resto de los habitantes del Estado, a la acusación que se habría intentado contra él por haber traspasado sus atribuciones legales, i al remordimiento de haberle hecho perder al Estado ventajas que no ofrecían ellos, i que los actuales contratistas ofrecieron i cumplirán.

El señor Grellet henchido de esas pretensiones ridículas que tienen muchos extranjeros ignorantes desde que llegan a nuestro país alega, no sabemos apoyado en qué legislación, tener el *derecho de privilegio como inventor del camino*, i se nos ha asegurado que intentó demanda contra el Gobierno del Estado por violación de ese supuesto derecho. La imaginación francesa es muy fecunda en invenciones!

Se celebró al fin el contrato para la apertura del camino de Pataría i para la de los caños i conservación de la navegación por vapor, con los señores R. A. Joy i Luis Bernal, el señor Joy, honorable caballero i fuerte capitalista inglés, director i fundador de la vasta empresa de navegación por vapores en el río Magdalena; i el señor Bernal noble jóven colombiano, inteligente, activo i emprendedor, que posee la clara *videncia* i energía de voluntad del señor Joy, i que cuenta con la fortuna de su acaudalado padre para llevar a cima una obra en que quiere fundar gloria mas que fortuna, i contribuir con su contingente al engrandecimiento del Estado de Santander por quien tiene todas sus simpatías. Firmado el contrato i asegurado con una hipoteca de cuantioso valor, se principiaron inmediatamente los trabajos en el camino con toda la actividad posible. Cuarenta personas, entre ellas el Director-jerente de la empresa, el Superintendente en jefe de los trabajos, i varios empleados de la compañía, emprendieron a principios del corriente año una expedición con el objeto de recorrer la vía trazada por el ingeniero, i de iniciar trabajos en el lago i el caño, despues de haber dejado organizados otros en el límite montañoso del camino. Recorrieron la vía, perfeccionaron la trocha, hicieron una nueva exploración del lago i caño de Pataría i de parte del río de este nombre, construyeron una espaciosa bodega en el puerto de "Paródes" e hicieron algunas variaciones en el trazado del ingeniero señor Nieto. Además prepararon varios terrenos con semilleros de pastos i legumbres para los establecimientos que han de necesitarse en el trayecto. La expedición salió de la montaña cuarenta i dos días despues de su partida, habiendo permanecido diez i siete días en el puerto de "Paródes" i el resto del tiempo explorando los terrenos por donde ha de romperse la selva para darle circulación a la vida civilizada.

Con satisfacción se vió salir a todos los miembros de la expedición en perfecta salud, llenos de entusiasmo, i convencidos una vez mas de la practicabilidad del camino i de ventajas inesperadas para el comercio; pues ántes de llevar a cabo su escursión no contaban con que el río Pataría que corre en la misma dirección del camino, por una línea que dista de él, de 1,000 a 2,000 varas, fuera navegable en parte; con que el camino de tierra fuera 4 o 5 leguas mas corto de lo supuesto por el señor Nieto, ni con que el clima fuera tan sano como quedó demostrado por la salud de que disfrutaron los miembros de la expedición durante la correría i despues de ella. Tampoco contaban con que el transporte de cada carga de Jiron a Barranquilla por esta vía, pudiera hacerse, como nos han asegurado los empresarios que se hará, por \$ 5-20 es.

Los empresarios no se han hecho ilusiones respecto del costo de la obra i están preparados a gastar en la simple apertura de la vía, la suma de \$ 150,000; pues han comprendido que lo que con-

viene a sus intereses i a los del país, es, que esté bien servida en todo sentido, i que por caídas de puentes, derrumbes o inundaciones, no se vean en ningún caso impedidos para ofrecer a sus clientes con toda seguridad que, diez días despues de tomar la empresa la carga de esportación en Soto, pueden contar con que estará en los puertos marítimos lista para ser embareada para su destino a ultramar i que la carga de importación será conducida con igual rapidez. Los pasajeros podrán ir en cinco días de Jiron o Bucaramanga a Barranquilla.

Los trabajos han continuado sin interrupción aun durante la estación lluviosa, i se está desplegando tal actividad en ellos, que dentro de ocho meses podrán transitar de un extremo a otro del camino, mulas cargadas i pasajeros a caballo. En ese término no quedará aún perfecto, porque se necesita hacer en él obras que exigen tiempo i sacrificios pecuniarios de alguna consideración. Entónces empezarán a esportarse muchos productos que no habían podido tener salida hasta ahora por la dificultad i carestía de los transportes i por los peligros que rodean hoy al comercio por las pésimas vías existentes. El azúcar, la panela, el café, la quina, el arroz, las papas, el trigo i muchas producciones que tenemos en nuestras tierras altas buscarán su mercado natural en la Costa, donde podrán competir con las mismas producciones traídas actualmente de los Estados Unidos de América i de otros puntos. I a nuestro turno obtendremos de la Costa, muchos artículos de consumo que por las razones espuestas no han podido aún introducirse para el consumo de Santander. Las mercancías extranjeras no vendrán por otra vía.

Con el camino de Pataría se verán una vez mas justificadas las infalibles leyes económicas que tantos enemigos tienen; i los habitantes de Santander sabrán apreciar mas tarde el inmenso servicio que ha prestado con su patriotismo i consagración a la bienandanza del Estado, el Presidente que supo abrirle este venero de riqueza i de honra. Presentarle a esa laboriosa e inteligente población un camino que abre salida a sus infinitos productos estancados, con un ahorro de \$ 5 a 6 sobre cada carga, con el aborro de muchas vidas humanas, i con una celeridad diez i aun veinte veces mayor de la acostumbrada hasta ahora, es darle el mejor patrimonio a que puede aspirar un pueblo. I en Santander, garantizar la apertura de una vía de esa clase al Magdalena, es contar con que dentro de ocho a diez años se habrá triplicado el comercio i la riqueza de sus habitantes, i con que se establecerá una corriente de inmigración que convertirá en la parte mas preciosa del Estado esas selvas virjenes que solo forman hoy la morada de bestias salvajes.

Las 12 a 15,000 cargas que hasta ahora han esportado por año el solo departamento de Soto, usando esas incómodas i casi intrasitables vías actuales, no tardarán cuatro años en duplicarse o tripli-

carse abierto el camino de Paturia. Hoi se limitan esas esportaciones a tabaco, café, algunas veces ceros, raras veces quinas, i sombreros. Con el camino, además del mayor incremento que se dará a esos frutos por la baratura i celeridad en el transporte, lo transitarán muchísimas cargas de algodón, cacao, añil, trigo, papas, arroz, panela, azúcar, bocadillo, hortalizas e infinidad de frutos de diverso género que tienen un consumo vasto en la Costa cuando sus precios no pasan de ciertos límites.

Intereses particularísimos que en están comprometidos monopolios repugnantes que el Estado tenia necesidad de hacer desaparecer, han movido también alguna pluma para tratar de deprimir el alto mérito que cupo al venerable Magistrado que contrató a nombre del Estado la apertura del camino de Paturia. Se ha tratado hasta de insinuar la ridícula idea de que el Estado de Santander no necesita ya de mas caminos al Magdalena, por ser suficiente el camino de Barranca-bermeja para nuestro comercio actual; i se ha bajado a un terreno de investidas de que no es justo ocupar la atención pública. Esas alusiones de escritos en que se oculta el escritor bajo el velo del anónimo para insultar a caballeros respetables, i aquellos en que con el mismo fin se pone al pie la firma de algun cretino u otro ente igualmente despreciable, jamás deben contestarse. Hai calificaciones que no les alcanzan a ciertos hombres, i ménos cuando vienen de tap abajo. ¿Qué diríamos cuando esas investidas son hijas del menoscabo de formidables utilidades que se prometian los que actualmente disfrutan del lucro de aquellos monopolios, sin contar con la competencia en que entran ahora a virtud del contrato de Paturia? Esa competencia tan saludable para el comercio, tiene muy chocados a los individuos a quienes les estorba, i se han enfurecido contra el ejecutor de una lei que no les cuadra, en lugar de culparse a sí mismos por acometer empresas que no les convenian; pero en estos casos puede perdonárselos su mal humor, porque si es desagradable i suelto causar despecho el despertar de un sueño sin el tesoro que uno ha soñado poseer.

Se ha tachado por ese escritor parcialísimo el contrato de Paturia como malo porque se ha auxiliado la empresa con mas fondos de los que se destinaron para la de Barranca-bermeja.

Es cosa rara que en tres años consecutivos, tres Lejislaturas, compuestas de personal distinto todas ellas, no hubieran tenido en cuenta este disparate, i lejos de ello insistieran en conceder un mayor auxilio en dinero a la compañía que quisiera abrir el camino de Paturia, que el concedido al empresario de Barranca! Sin embargo, esto es aplicable.

Cuando el señor Lengerke, empresario del camino de Barranca solicitó su privilegio de la Asamblea, ¿pidió mayor auxilio en dinero que el que se le concedió? no.

Si le ha costado el camino mas de lo que calculó, es de sen-

tirse; i aun mas sensible es el que sus esperanzas no hayan sido colmadas con el éxito que ha apecedido i que puede haber merecido. Pero seguramente las Lejislaturas de 1864, 1865 i 1866, que tanto empeño tomaron en hacer efectiva la via de Paturia, comprendieron entónces, como comprendemos hoi casi todos los santandereanos, que esa via de Barranca no satisfacía las exigencias del comercio, por lo largo, lo malo del piso, lo insalubre del clima, los peligros de las inundaciones, de las tribus salvajes &c. &c. i por el fuerte costo del transporte; seguramente se persuadió de que ese monopolio que se habia puesto inconsultamente en manos de un solo individuo para que explotara las únicas tres vias de comunicación que habia descubiertas hácia el Magdalena, equivalia a poner el comercio de los departamentos mas ricos del Estado a la merced de un extranjero bastante inteligente para aprovecharse de su posición en provecho propio, e involuntariamente en perjuicio de las clases productoras del Estado; seguramente se convencieron de que era muy necesario abrir otra via, que fuera buena, i con ella promover la competencia que estimula tanto al buen servicio de toda empresa pública. Seguramente calcularon para a medida que se dismian las probabilidades de las utilidades por consecuencia de las vias existentes ya, debían aumentarse los estímulos para acometer una nueva que iba a luchar con las otras, i a vencer mayores obstáculos; seguramente año por año vinieron aprendiendo prácticamente que con los esfuerzos, gastos i sacrificios hechos en favor de esas tres vias de comunicación, de que era monopolista el señor Lengerke no se llenaba el objeto de los lejisladores ni las aspiraciones de nuestro comercio. Sábia fué la lei, pues, que puso suficientes estímulos para asegurar al pueblo santandereano los medios de extender sus transacciones, de multiplicar sus productos, i de imprimírle con mas títulos, el carácter de pueblo civilizado i próspero.

Con hechos se demostrará que si valia la pena hacer un verdadero camino a Paturia como el que está estipulado por el contrato con los señores Joy i Bernal, que reemplace las sendas que existen hoi al Magdalena, con las cuales se han alcanzado apenas ilusorias facilidades para el comercio, i no se han vencido los inconvenientes que tienen restringidas nuestras transacciones de Santander con la Costa i con el extranjero. Cuando esté abierto ese camino se verá la falta de criterio o el exceso de mala fé con que se empeñan algunos en demostrar que es perjudicial el abrir otra via al Magdalena. ¿Será que le conviene al comercio pagar \$ 11 o 12 por un servicio muy inferior al que va a costarle en lo sucesivo \$ 5? ¿qué es mejor transitar por un camino de 32 a 35 leguas, herizado de peligros por su mal piso, su mortífero clima i sus tribus salvajes; que por otro de muy buen piso, excelente clima, esento de todo peligro, i de una longitud de 18 leguas apenas? el camino de

Barranca puede serle muy útil i lucrativo al señor Lengerke para su hermosa hacienda de Montebello, i de él pueden aprovecharse en la estacion seca algunos pueblos de los departamentos de Guantán i Socorro; pero los demas pueblos permanecerán sin camino mientras se abre el de Paturia porque el de Barranca les servirá de ménos que los antiguos de Botijas i Sogamoso.

Se ha dicho por ese escritor demasiado mortificado por la multiplicidad de vias al Magdalena, que nada les costará a los empresarios de Paturia el servicio de correos que, de Bucaramanga al puerto, están obligados a hacer gratuitamente durante el término de 20 años, pues "lo harán echando de sobernal la balija sobre una carga de café, de tabaco o de sal." Muy versado debe estar el escritor en llenar esa clase de compromisos por un sistema tan ingenioso; i muy tolerante ha debido ser el Gobierno que ha dejado pasar en silencio ese artificio. Es de suponerse que no ha podido llevarse a cabo durante la administracion del señor Parédes, i por eso no es este gobernante el hombre de sus simpatías. No creemos que los empresarios de Paturia apuren tanto su ingenio para elucanear sus mas serios compromisos, perjudicándose ellos mismos i perjudicando al Estado que apoya su empresa. Al Estado sí le conviene saber que ese servicio prestado hoy por la via de Barranca, en que parece haberse seguido frecuentemente el *caosómico* procedimiento sujerido por el adversario del contrato de Paturia, le cuesta al Tesoro de Santander \$ 1,400 anuales que se van a ahorrar por 20 años mejorando el servicio. Parece que no es tan exorbitante el auxilio de \$ 30,000 en dinero i unos \$ 18,000 en otros valores para una empresa en que la mas insignificante ventaja que le proporciona al Estado es hacerle ahorrar en el solo ramo de correos un gasto de \$ 25,000.

Se muestra muy enojado el articulista de que nos hemos ocupado, porque el mismo Presidente que firmó el contrato de Paturia i estipuló que una vez que se terminara el camino i fuera entregado a satisfaccion del Gobierno, se cancelaria la fianza hipotecaria con que se aseguran los fondos que se reciben como auxilio i la terminacion de la obra, no haya considerado llegado el caso de cancelar la caucion hipotecaria con que el señor Lengerke aseguró el cumplimiento de su contrato para la apertura i conservacion del camino de Barranca, habiendo sido recibido dicho camino por una comision del Gobierno, i espedita la respectiva patente de privilegio.

El sarcasmo a que apela el *desinteresado* articulista por la "circunspeccion empleada por el ciudadano Presidente del Estado relativamente a la conservacion del camino de Barranca," lo traducimos como una buena dosis de hiel derramada por la inadvertencia de que tarde se ha apercebido el contratista de Barranca en no estipular antes lo mismo que estipularon los de Paturia despues.

Es mucha temeridad atribuir a parcialidad de parte del Presidente que tanto ha favorecido como gobernante al contratista del camino de Barranca, lo que nace de estipulaciones espresas i claras de un contrato que no fué él quien celebró sino a quien le tocó hacer cumplir. Ese contrato destina una fianza para asegurar todas sus estipulaciones i entre ellas está la de conservar el camino en buen estado de tráfico durante 25 años. El Presidente juzga probablemente, como juzgó cuando firmó el de Paturia, que no se necesita de fianza para asegurar la conservacion del camino, porque nadie está mas interesado en ello que los empresarios; pero eso no quiere decir que tenga el deber de amoldar sus ideas o principios a la interpretacion de las cláusulas de un contrato en cuya confeccion no intervino, i que tiene qué hacer cumplir al tenor literal de él. Si a ese mismo Presidente le tocara hacer cumplir el contrato de Paturia, no se conformaria por ejemplo con recibir un camino de 5 a 8 varas de desmonte como el de Barranca que recibió de la anchura que quiso darle el empresario, sino un camino de 25 varas de ancho como está estipulado por el contrato de Paturia. El de Barranca pudo ser de media vara, i debió recibirse así, porque no habia cláusula en el contrato que indicase qué clase de camino era el que debía abrirse; pero el Presidente si empleó circunspeccion en el contrato de Paturia para evitar que le entregaran al Estado "gato por liebre." I con esta esplicacion puede ser que el señor articulista convenga con nosotros en que su conclusion de que el Presidente mide con dos medidas no es aplicable al caso presente, i que su mortificacion no tiene mas fundamento que el de aspirar a que se le complaza en lo que no se puede por impedirlo el deber.

Muy buenos cálculos aritméticos hace el señor articulista por los cuales se comprende que al haberse tratado de formar de la empresa de Paturia un juego de chicanas para distraer los fondos de este camino en otras especulaciones distintas de su objeto, su colaboracion en la celebracion del contrato habria tenido precio. Pero no habia riesgo de que al señor Parédes se le envolviera en esas injeniosas chicanas, ni de que los señores Joy i Bernal apelarán a esas especulaciones prohibidas para los hombres de honor. Apostariamos a que buena parte de esos consejos del hábil articulista mediaron al celebrar el contrato para la apertura del camino de Sogamoso, con el cual se burló tan tristemente a ese laborioso departamento de Soto, privándole por cinco años de sus recursos propios para construir su deseado camino al Magdalena, es decir, arrebatándole su comercio i su vida como departamento rico en frutos de esportacion.

Asegura el señor articulista que los fondos del camino de Sogamoso ascienden a \$ 30,000 aproximadamente; i con esto descubrimos que si él no falta a la verdad, a sabiendas, es que ha pene-

trado las intenciones que puede tener el señor Lengerke, (quien nunca permitiría que se le atribuyera mala fe en ninguna de sus transacciones) de entregar con el monto de esos fondos de que ha hecho uso en los últimos cinco años, los intereses a la rata corriente, además de la multa por no haber empezado siquiera el camino en el término que se le dió de plazo para terminarlo. Aplaudiríamos en el señor Lengerke esa partida de honrado negociante alemán con la cual quedaría vindicado del cargo que pudiera hacérselo de no haber tenido escrúpulo en sacrificar el porvenir de un departamento que tan buena acogida le ha dado, a una operación de bolsa cuyo mérito consiste en haber sabido manejar los números mas hábilmente que el Gobierno con que contrató.

Pero nos hemos extendido mas de lo que nos proponíamos i terminaremos sacando en conclusion lo siguiente:

Hace mas de medio siglo que trabajan con delirio los pueblos que forman hoy el Estado de Santander por obtener que se construya una via cómoda i espedita que los comunique con la costa. Durante medio siglo se han hecho injentes sacrificios, se han dado privilejios i se han puesto mil estímulos para conseguir esa loable aspiracion. Hasta hoy no se habia satisfecho sino en una muy insignificante parte con los privilejios concedidos al señor Geo von Lengerke; i apesar del empeño i de los sacrificios pecuniarios que este caballero emprendedor i el gobierno del Estado han empleado en la consecucion de aquel fin. Ultimamente se ha celebrado un contrato conforme al cual los señores R. A. Joy i Luis Bernal se comprometen a construir un camino de herradura, bueno en todo sentido, desde Jiron hasta el lago de Paturia, que tendrá 18 leguas de longitud, por tierras sanas i a puerto sano, a limpiar i conservar en buen estado para la navegacion por vapores el lago i el caño de Paturia, a conservar por 20 años una línea de vapores suficiente para el comercio entre el puerto o término del camino i la ciudad de Barranquilla, a hacer gratuitamente el servicio de correos entre el puerto i Buenamanga por 20 años, a hacer una buena bodega espaciosa, de tapia i teja, en el puerto, i a establecer en el camino los tambos i potreros que se necesiten para los transeúntes i sus recuas; i el gobierno les concede privilejio por 20 años para cobrar por derecho de peaje i bodegaje hasta 40 centavos por cada carga que se esporte por aquella via, así como por cada carga de sal que se importe; i hasta \$ 1-20 centavos por cada carga que no sea de sal que se importe; auxilia a los empresarios con \$ 30.000 del Tesoro del Estado, con unos 18 a 20 mil a que ascienden los fondos del camino de Sogamoso, i con 10.000 hectaras de tierras baldías. El contrato se aseguró con una hipoteca de valor de mas de \$ 100.000.

Las ventajas de este contrato son sobre las demas que hasta hoy se han hecho, las siguientes:

1.ª Que se llevará a cabo pronto, de parte de los empresarios, que son hombres de honor, de responsabilidad i de cálculo;

2.ª Que llevado a cabo, costarán los trasportes por aquella via \$ 5 o \$ 6 ménos por cada carga, que por Barranca-bermeja; se harán en 5 a 6 semanas ménos que por Barranca-bermeja; se evitarán todos los peligros que presentan el mal piso, el mal clima i las hordas salvajes del de Barranca-bermeja, i se conseguirá una inmigracion abundante que poblará las selvas de Paturia, inmigracion que no se conseguirá por el camino de Barranca porque ella no fija su residencia en climas mortíferos.

Estas ventajas son grandes para el Estado; no lo son para el señor empresario de Barranca, i de ahí su anhelo por destruir la reputacion del Presidente que no ha alcanzado a ver ruines intereses cuando se trata de hacer el bien al país i a que hace poco caso a las bravezas de los que lo atacan porque no puede favorecerlos con cucañas; de ahí el que se trate de hacer blanco lo que es negro a los ojos de los pueblos a quienes es tan difícil engañar! El pueblo sabe lo que le conviene; i si el camino de Paturia es mejor que el de Barranca, es plata perdida la que se gaste en publicar lo contrario i en calumniar para especular.

Mayo 30 de 1868.

CORRECCIONES.

Página 4 líneas 13 i 43 dice: 1863, léase 1864.

— 5 — 9 — 1866, — 1867.





UNIVERSIDAD
LA PLATA
Abierta al mundo
Biblioteca de la Universidad

patrimonial

