

El recién nombrado Ministro de Guerra, Jorge Leyva, con el recién nombrado Comandante General de las Fuerzas Militares, teniente general Régulo Gaitán, en compañía del actual Jefe de Servicio de Seguridad o Servicio de Inteligencia Colombiano, coronel Hoffman; del general Ospina, que era Comandante del Ejército, y creo que de un coronel Abondano, fue detenido en el Batallón Caldas, comandado en ese entonces por el teniente coronel Navas. No solamente el Comandante de las Fuerzas Militares, sino los diferentes Comandantes de Cuerpo de Tropas en Bogotá, guardaban especial gratitud por el doctor Jorge Leyva, quien desde el puesto de Ministro de Obras Públicas, les ayudó a las Fuerzas Militares a resolver graves y muy importantes problemas.

La Escuela de Motorización, por ejemplo, lo recordaba con gratitud, porque el Ministerio de Obras Públicas pavimentó todos los patios y adelantó otras obras muy importantes. El coronel Navas, tal vez era el más amigo del doctor Leyva, y el más agradecido porque el Ministerio de Obras Públicas nos había ayudado a la construcción del Batallón de Ingenieros Caldas. Sin embargo, contra su pesar tuvimos necesidad de detenerlo. Recuerdo muy bien ese día 13 de junio, sábado, yo regresé a Bogotá a las cuatro de la tarde, estuve hablando amigablemente con el doctor Leyva, y le dije que él por lealtad tenía que hacer lo que estaba haciendo y haber firmado el decreto de baja del Comandante General de las Fuerzas Militares; que la intención mía era que el doctor Urdaneta continuara gobernando, que no tenía odios contra ninguna persona. Y es verdad que le ofrecí no solamente puesto en el nuevo Gabinete que reorganizara el doctor Urdaneta, sino que le dije que trabajara para que lo nombraran en una Embajada si él prefería. Indudablemente la situación del país estaba en manos del teniente general, eso no se podía dudar.

Pero desde el principio, como todo el mundo supo en esos días, mi intención era que el doctor Urdaneta continuara en el Poder. El doctor Urdaneta al principio se imaginó que yo ya había asumido la presidencia de la República y quería abandonar el Palacio de Nariño. Hablé por teléfono y le dije que le rogaba que no se fuera del Palacio de Nariño hasta que hablara conmigo. Y él me esperó y en presencia de todas las personas que estaban ahí, personas muy eminentes y muy respetables del mundo político, pertenecientes al partido conservador, en forma clara y sincera le dije: "Doctor Urdaneta, puede usted asumir de nuevo la presidencia de la República, con el total respaldo de las Fuerzas Armadas. Yo personalmente no tengo ninguna ambición de Poder. Cuente usted con el respaldo de las Fuerzas Armadas para que continúe la labor, para que continúe en el empeño que todos le reconocemos de darles garantías a todos los colombianos, sin discriminación alguna".

De estas palabras, o de esta conversación hay muchos testigos eminentes y respetables testigos. El Dr. Urdaneta me manifestó: "General, yo no puedo asumir la presidencia de la República, porque ya el doctor Laureano Gómez se encargó del Poder en la mañana de hoy. Y si yo asumiera la presidencia de la República, sería un Gobierno de facto. De manera que mientras el doctor Gómez no renuncie a la presidencia de la República, yo no me puedo encargar de nuevo del Poder".

Tal vez no me engañe la memoria si manifiesto que se encomendó al doctor Luis Ignacio Andrade para que buscara al doctor Gómez y le dijera el **impasse** en que estaba el doctor Urdaneta para continuar gobernando, a fin de que él renunciara y continuara el doctor Urdaneta en el Gobierno. Al doctor Gómez, según manifestó el doctor Andrade, no lo encontraron, y por esa razón continuó el **impasse**. El doctor Gómez, desde que supo mi regreso a Bogotá, se escondió. Salió de su casa, según los informes recibidos, tendido en la parte de atrás del carro y se refugió en la casa de uno de sus amigos. Este asunto de las escapadas o huídas del doctor Gómez, no era cosa que la hacía por primera vez. Nosotros recordamos cuando el 10 de julio, cuando el 9 de abril, que también abandonó a Bogotá, en un aspecto así como de huir.

Como no se encontraba al doctor Gómez y continuaba el **impasse** y la negativa del doctor Urdaneta, hasta las 10 de la noche de ese día y solamente por la presión de los Oficiales representados en Palacio por jefes de alta graduación, me ví obligado a asumir la presidencia de la República. Esto ya lo ha fallado la historia, pero es bueno recordarlo:

Esa noche, cuando resolví asumir la responsabilidad de llegar al Gobierno, se empezó a trabajar sobre la constitución del Gabinete, de ese primer Gabinete. Aun cuando yo conocía los personajes más importantes del partido conservador, no tenía la experiencia suficiente, ni los conocimientos que eran del caso para seleccionar cada una de las personas que iban a desempeñar los Ministerios. Es verdad que el doctor Mariano Ospina Pérez, el doctor Alzate Avendaño y todos los jefes que hasta el 13 de junio habían estado perseguidos, colaboraron conmigo en la formación de ese Gabinete.

La única exigencia que yo hice ese día fue que en ese Gabinete debía quedar representado el Gobierno anterior del doctor Laureano Gómez. Es decir, Ministros que él había nombrado en la mañana del 13 de junio de 1953. Y si recordamos la forma como fue constituido este Gabinete, encontramos que hay representantes del doctor Laureano Gómez. Ministros que habían sido nombrados por él en la mañana de ese día. Es decir, señores Senadores, que desde que empezó el Gobierno de las Fuerzas Armadas el 13 de junio, tomó como norma de conducta buscar la unión

de todos los colombianos, empezando por la unión del partido conservador.

El partido liberal, señor Presidente, como estaba en la oposición desde 1946, estaba perfectamente unido. No así el partido conservador, que había sido perseguido hasta ese día con la misma sevicia y ferocidad como había sido perseguido el partido liberal. Era natural que todas las gentes liberales y gentes conservadoras que habían estado o sido perseguidas hasta ese día, desearan vengarse de los responsables, porque estaban llenos de odio humano y tomar represalias.

Todos los representantes del Gobierno del doctor Laureano Gómez son testigos de que no fueron perseguidos y de que el general Rojas Pinilla se constituyó en todo momento en su principal defensor. Por ejemplo, hay un caso muy diciente, señores Senadores: al sábado siguiente del 13 de junio, un Juez quiso inaugurar la justicia política en el Gobierno de las Fuerzas Armadas e hizo detener al doctor Jorge Leyva. Lo llevó a su despacho y ese sábado estaba tomando declaración indagatoria con cualquier pretexto, para enviarlo a la cárcel. El coronel Navas Pardo me informó de lo que estaba pasando y yo le dije al coronel: "Trasládese a la oficina del Juez, hable con él y dígame que durante el Gobierno de las Fuerzas Armadas no habrá justicia política". Posteriormente supe que el general Navas Pardo o el coronel Navas Pardo en ese entonces, se había excedido en el cumplimiento o en la insinuación que yo le había hecho porque parece que él llegó al recinto del Senado (sic) del Juzgado, en donde le estaban tomando la declaración indagatoria al doctor Leyva, lo tomó de un brazo, lo levantó y lo sacó. Es decir, se lo quitó de las garras de esa justicia política que quería implantarse en el gobierno militar.

Indudablemente que en esa actuación del coronel Navas Pardo sí representaba la intromisión en el Poder Judicial, porque era un Juez de la Rama Jurisdiccional. Sin embargo, era necesario evitar por todos los medios que gentes que se consideraban o consideran los liberales y conservadores como responsables de los atropellos, fueran castigadas por personas sin ninguna jurisdicción (sic). Y muchas personas preguntaron o querían que se castigara a los dos o tres agentes subalternos o empleados subalternos del G-2 que habían sentado en el bloque de hielo al señor Felipe Echavarría, pero que no se tocara a los responsables de los martirios del doctor Alvaro García Herrera.

Es la personal interpretación o la forma más favorable como se quería aprovechar el gobierno ese día. En la misma forma como después cuando se dictaron los decretos de amnistía e indulto, había gentes muy sectarias del partido liberal que no querían que esos decretos cobijaran también a los individuos que en las guerrillas de paz habían trabajado al lado del Ejército. Ese sectarismo,

señor Presidente, fue exactamente igual en las dos colectividades políticas. Porque en esto de sectarismo y en esto de violencia política podemos recordar, señores Senadores, el caso de la mujer adúltera, cuando Jesucristo dijo: "Quien esté limpio de pecado, tire la primera piedra".

Hay documentos, señor Presidente, muy importantes para conocer la tónica como los partidos políticos recibieron el trece de junio. Creo muy conveniente recordar aquí algunas palabras de los discursos que los doctores Darío Echandía y Guillermo León Valencia pronunciaron en el homenaje que me rindieron en el Hotel Tequendama el 24 de julio de 1953. Yo creo que estos dos eminentes ciudadanos son personas de gran autoridad en sus respectivos partidos, para que se pueda apreciar y darle toda la fuerza a las palabras que ellos pronunciaron en tan solemne ocasión.

Decía el doctor Guillermo Valencia en esa ocasión:

"Alejandro y César, hasta Napoleón, para no hablar de los bárbaros con Atila a la cabeza, arrasaron la tierra, en tanto que Bolívar luchó en todo instante para redimir y libertar. Tal razón para que haya sido acertado honrar al Presidente de Colombia con este homenaje, precisamente el día del natalicio de nuestro Libertador, cuyo solio ocupa hoy el teniente general Gustavo Rojas Pinilla, le ha venido creando desconfianza al pueblo en sus dirigentes naturales, que ha permitido medrar a los mediocres y en determinados casos locales hasta a los hampones, con las inevitables consecuencia que esto implica para la Nación. En esta hora de entusiasmo y esperanzas nacionales, cuán grato es constatar la sana emulación de los partidos políticos para adherir, apoyar y servir al nuevo gobierno. No es vuestra competencia improvisada ni inventada por la lisonja de que se rodean los vencedores; es un hecho previo e indiscutible que existe independiente a vuestro acceso a la dirección del Estado. Pero ¿a qué seguir insinuando proyectos a este gobierno presidido por un insigne militar que es al propio tiempo auténtico estadista?". Y terminaba su discurso: "Por Colombia, por Bolívar, por Rojas Pinilla, por las Fuerzas Armadas, salud".

Este discurso, señor Presidente, le costó la presidencia al doctor Guillermo León Valencia.

Pero luégo estas palabras del maestro Darío Echandía son mucho más significativas, porque hablaba en nombre de todo el partido liberal. Decía el doctor Echandía:

"La bandera en vuestra mano flota para todos los colombianos. No es una simple coincidencia que esta fiesta se celebre al amparo de la sombra del genio creador de América, en el día de su natalicio. En torno a esta mesa se agrupan en consenso cordial, Excelentísimo señor, colombianos deseosos de manifestar su regocijo, su gratitud, su esperanza. Cuando los campos jurídicos del

país se habían roto y los ideales de justicia y libertad que nos hacían respetables parecían definitivamente ecliptados, cuando la conveniencia social se disolvía bajo una ola de violencia anárquica, recogisteis del suelo regado con sangre silenciosa la bandera desgarrada, para hacerla flotar de nuevo sobre todos los colombianos.

No fue vuestro gesto el producto de la ambición rapaz, sino el abnegado sentido del deber. No tomasteis el mando en virtud de un golpe de fuerza sino de un golpe de opinión, pues vuestros esfuerzos no fueron encaminados a destruir un Estado de derecho sino a restablecerlo, no a imponer la fuerza sobre la legalidad sino a cambiar la anarquía por el orden. La gratitud que habéis podido observar en el rostro de innumerables multitudes que os aclaman como el salvador de la Patria, bañada hasta ayer de lágrimas. Excelentísimo señor, es el mejor galardón para vuestra alma. En el momento en que tomásteis el timón de la República, el barco navegaba a la deriva, bajo un cielo cargado de siniestros presagios. No había conocido nuestra historia un período más violento, desordenado y sombrío. Por eso, la hazaña ha sido recibida como un renacimiento, la necesidad de paz. Este es, Excelentísimo señor, un homenaje de los hombres de paz, a quienes nos ha devuelto la paz en pocos días. La paz ausente y añorada desde hacía largo tiempo en los hogares colombianos”.

Esto decía el maestro Echandía en ese homenaje, en representación —como he dicho— de todo el partido liberal.

¿Y qué decía el periódico “El Tiempo” con ocasión de ese homenaje? Vamos a verlo. Del editorial del 24 de julio de 1953 del periódico “El Tiempo”: “Sentido y alcance del homenaje”, titula el editorial.

“Hoy bajo el signo republicano y democrático del nuevo régimen, los partidos vuelven a congregarse como en otras épocas en un gran acto de significación cívica. Tiene, pues, la fiesta de esta noche, todo un vasto valor simbólico. Después de la etapa de amargura que ha vivido la República, después del duelo de la Nación colombiana sacrificada por la pasión y la ambición. Porque no se trata del tributo a un caudillo triunfante. Sino de la expresión de gratitud a quien tuvo en instante de oscuridad y angustia el coraje de asumir en nombre de las Fuerzas Armadas y la responsabilidad de salvar a Colombia. Es el testimonio de lealtad a quienes han llegado hasta el Poder con una desplegada bandera de justicia y libertad, de paz dentro del derecho. De orden dentro del respeto a los fueros esenciales de la persona humana, encarnados en militar eminente de Colombia, para quien no fue palabra vana el juramento prestado de velar por la Constitución y las leyes, y que en función de defenderlas y amparar el derecho de sus conciudadanos, asumió la presidencia de la República,

con el respaldo fervoroso y desbordante de las inmensas mayorías colombianas, cuya soberana voluntad le ha dado título de legitimidad a su mandato".

Este editorial, así como las palabras del maestro Echandía y del doctor Guillermo León Valencia recuerdan, yo creo que tal vez recuerden a todos los señores liberales y a todos los señores conservadores perseguidos en esta fecha, que hasta el 13 de junio de 1953 el país vivía una era de persecuciones y de violencia nunca vista ni sentida en la historia del país.

Decía anteriormente, señor Presidente, que el general Rojas Pinilla desde el mismo 13 de junio, se convirtió en el defensor infatigable de todas las personas que habían servido en el gobierno del doctor Laureano Gómez. Para la pacificación nacional, señor Presidente y señores Senadores, consideré elemento esencial, como factor que no se podía descuidar, la necesidad de que el partido conservador que en cierto modo, porque no era todo, aparecía responsable de las pérdidas de vida y de la sangre derramada por los liberales, era necesario acostumbrarlo a que gobernara dando garantías, a que abrumara de garantías al partido liberal.

La historia nacional de los últimos años, había enseñado que el doctor Olaya Herrera, con la concentración nacional, y que el doctor Ospina Pérez, con la unión nacional habían fracasado en la pacificación del país. Esos gobiernos mixtos no permiten, señor Presidente y señores Senadores, llevar la tranquilidad al país, porque los representantes o personeros de los partidos políticos en el gobierno, por debilidad humana, por elemental sectarismo, llamémosla así, tienen que trabajar en beneficio de su colectividad. Esta fue la experiencia que yo pude ver, desde el año de 1930, año en que subió al Poder el partido liberal con el doctor Olaya Herrera, hasta el 13 de junio en que se iniciaba el gobierno de las Fuerzas Militares.

Mucho se ha criticado por parte del liberalismo el que el gobierno militar, o que el general Rojas Pinilla no le hubiera dado participación en la Rama Ejecutiva al partido liberal. Pero era no solamente un deber de soldado sino un deber de colombiano y un deber de gobernante, buscar de manera segura y de manera firme la pacificación del país, alejando los odios, o calmándolos, o siguiendo los consejos e insinuaciones que hacía el maestro Echandía, conseguir que los partidos cesaran en sus luchas, olvidaran los años pasados, olvidaran las muertes, olvidaran la sangre derramada, las lágrimas y las tristezas de los hogares para que se dieran abrazo fraternal. Pero ese abrazo fraternal, esa paz era imposible de conseguir, mientras todas las autoridades que representaran al partido conservador, no solamente en la Rama Ejecutiva sino a todo lo largo y ancho del país en Departamentos y Municipios, no le dieran garantías: efectivas, no abrumaran de garantías

a todos los miembros del partido liberal. Y para satisfacción mía y del gobierno militar, tal vez con muy raras excepciones que fueron sancionadas inmediatamente, desde el presidente de la República hasta el último Inspector de aldea abrumaron de garantías al partido liberal.

Recuerdo aquí en este momento, al mirar a uno de los Representantes por el Departamento de Santander del Norte, lo que sucedió en mi última visita que hice a Cúcuta. Fue en 1956. Ya estaba iniciada la oposición y un gran sector del partido liberal era encabezado por el doctor Alberto Lleras Camargo, quien había iniciado en todos los Departamentos las directivas políticas liberales o los directorios liberales. A un almuerzo que me ofrecieron en el Batallón Santander, de guarnición en Cúcuta, invité no solamente al directorio liberal popular, sino al directorio liberal del doctor Lleras, presidido me parece que por un doctor Durán. En mi mesa senté a los presidentes de esos directorios, al gobernador y a los ministros que me acompañaban, cuando me correspondía contestar el discurso de homenaje, antes de iniciarlo, me dirigí al doctor Durán, presidente del directorio liberal llerista, y le pregunté: 'Doctor Durán, quiero que usted me diga en estos momentos y a través de este micrófono se lo diga a todos los colombianos, si el gobernador, doctor Rivera Laguado le está dando garantías al partido liberal, o si usted desea que este gobernador sea cambiado'. El doctor Durán, persona muy eminente y respetable y de gran carácter y honradez, tomó el micrófono y habló en esta forma:

"Señor Presidente, antes de que tomara posesión de la gobernación de Norte de Santander el doctor Rivera Laguado, los liberales teníamos que dormir en los montes y cuando llegábamos a la ciudad, trancar las puertas o dormir en los zarzos para que no nos asesinaran, para que no violaran a nuestras esposas y para que no violaran a nuestras hijas. Hoy, dormimos en nuestras casas, con las puertas abiertas. De manera que no tengo ningún inconveniente, antes por el contrario, es un deber de conciencia, en manifestar y en solicitarle, señor Presidente, que no sea cambiado el doctor Rivera Laguado, del Departamento de Santander del Norte".

Manifestaciones semejantes a las del doctor Parra Durán las escuché en los diferentes Departamentos. No es extraño que se hubieran presentado casos que no hubieran sido conocidos por mí, pero puedo garantizar que las quejas que elevaron los ciudadanos liberales por atropellos o falta de garantías en los sitios donde vivían, fueron atendidas y resueltas por la misma autoridad que los había atropellado y por la autoridad que reemplazó a esa autoridad.

La colaboración o apoyo del liberalismo al gobierno de las Fuerzas Armadas, podemos considerarla en tres etapas: En la pri-

mera etapa, estaba representado todo el partido liberal, hasta el mes de agosto de 1955, es decir, cuando regresé del viaje al Ecuador. En esa fecha, y con motivo del cierre del periódico "El Tiempo", por no haber querido publicar una rectificación del telegrama que envió al Ecuador, surgió la oposición del personal influenciado por ese periódico. Personal que no era la mayoría del liberalismo. Ultimamente, cuando se inició la campaña de oposición al gobierno, autorizada por el doctor Alberto Lleras, ese sector aumentó enormemente, pero quedó el liberalismo popular. El liberalismo popular, antiguo "gaitanismo", prestó su colaboración al gobierno en las Contralorías, es decir, el gobierno militar entregó en manos del liberalismo el control, la fiscalización de los gastos públicos. No entro a analizar, señor Presidente, si los liberales populares que acompañaron al gobierno representaban o no a todo el liberalismo, a todas las masas populares, o si debía considerar que porque las directivas políticas o las oligarquías políticas liberales dizque habían querido expulsarlos del partido, no deberían ser considerados por el gobierno militar como una participación o colaboración en el gobierno de tal partido.

De todas maneras en ese grupo hay auténticos liberales a quienes les debo mucho. Es cierto que entre ellos hay enemigos acérrimos de la prensa oligárquica y que esa prensa oligárquica los persiguió con ensañamiento, en la misma forma como fue perseguido por esa prensa el doctor Jorge Eliécer Gaitán hasta el 5 de mayo de 1946, en que por la división del partido liberal subió al Poder el doctor Mariano Ospina Pérez. El partido liberal comprendió fácilmente que las banderas de reivindicación social que empuñaba el doctor Gaitán a la larga lo llevarían a la presidencia de la República. Y como ya era necesario buscar la unión de esa colectividad, esa prensa, que hasta ese 5 de mayo lo atacó acerbamente, se volvió amiga de él y lo reconoció jefe del partido liberal.

La Contraloría General de la República, por ejemplo, hasta el 13 de junio de 1953, era el fortín del partido que tenía en las Cámaras y que elegía al Contralor General. Esta entidad, de acuerdo con la Constitución, tiene funciones eminentemente técnicas, fiscalizadoras. Allí llevé a un distinguido y competente Oficial del Ejército, que transfórmese, que nacionalizó esa dependencia. No retiré de la Contraloría sino solamente a aquellos funcionarios que no estaban prestando ningún servicio, es decir, aquellas personas que en el argot común llamamos "corbatas". Los diferentes periódicos tenían sus representantes, que ganaban sus sueldos sin desempeñar función alguna. Poco a poco se fueron corrigiendo las irregularidades encontradas, y por primera vez en la vida de la República y quién sabe hasta cuándo, la Contraloría General de la República se convirtió en una entidad técnica. Actualmente tenemos

de Contralor a un representante del grupo de Conacción, que procede con criterio político y que solamente da entrada a esa dependencia a los liberales y a los conservadores de ese grupo. En cuanto a la forma como está cumpliendo con su deber, en la forma como está respetando la Constitución, que dice cuáles son sus funciones, basta el ejemplo relacionado con mi sueldo de retiro, en que él, Contralor General de la República, que no tiene funciones legislativas y funciones que le corresponden a la Corte Suprema o a una asamblea nacional constituyente, ha fallado por sí y ante sí, que el gobierno del general Rojas Pinilla no fue legítimo. Y como consecuencia ha desconocido decretos dictados no solamente por el gobierno de las Fuerzas Armadas sino con decretos dictados con posterioridad al 10 de mayo.

Las Contralorías Departamentales y Municipales, en todos los Departamentos y en todos los Municipios, quedaron en manos de personajes del partido liberal. Ellos pueden decir, ellos se han hecho responsables de su gestión fiscalizadora y no recuerdo, no he conocido, ni un solo caso en que se haya acusado a uno de esos representantes del partido liberal de haber faltado a sus obligaciones, de haber permitido peculados o despilfarros.

En todos los casos de violencia política que se sucedieron en el país durante el gobierno del doctor Laureano Gómez, así en el tiempo en que ejerció directamente la presidencia de la República como en los dos últimos años en que la ejerció a través de los Ministros que tenía el Gabinete y a través de su hijo Alvaro Gómez Hurtado, la principal responsabilidad de esa violencia, como todos lo sabemos, recayó en la Policía Nacional. Cada vez que se hablaba de depravaciones, de atropellos, de muertes, de incendios, tenían que figurar Agentes de la Policía Nacional, o miembros del detectivismo. Es decir, elementos que controlaba, dirigía y a quienes ordenaba el Ministro de Gobierno.

Y era que esos campesinos, conservadores, que después de haber prestado su servicio militar obligatorio, pasaban a la Policía, ¿eran criminales natos, personas que querían acabar con todos los seres humanos que se encontraban? No, señores Senadores. El campesino liberal y el campesino conservador, es un campesino sano. Pero cuando se le envenena con el sectarismo, se convierte en una fiera que siega vidas, incendia hogares y llena de desolación y de tristeza a muchos hogares.

Desde antes del 13 de junio, como les informaba a los señores Senadores, yo consideré que la medida más importante para pacificar el país, era pasar a las Fuerzas de Policía bajo la dependencia de las Fuerzas Militares. El Ministro de Gobierno hasta el 13 de junio, doctor Luis Ignacio Andrade, se opuso resueltamente, y todos mis esfuerzos fueron perdidos.

Pero después del 13 de junio vino el Decreto correspondiente,

y la Policía Nacional se convirtió en la cuarta arma de las Fuerzas Armadas. Y esa misma Policía, que en los cuatro años anteriores había sido un verdadero azote para el liberalismo, fue la que después, con nuevos comandos, abrumó de garantías al partido liberal. La situación de esas unidades de la Policía Nacional antes del 13 de junio, ojalá yo tuviera tiempo para narrarla y describirla en toda su tragedia. Pero basta informaros, señores Senadores, que a estos buenos campesinos los sacaban de sus hogares, los convencían que iba a desaparecer el partido conservador, que cada liberal era un enemigo de ellos y de la Patria, y que era necesario exterminarlos. Que había que cumplir esa orden macabra del banquete del "Temel", de exterminar al partido liberal, porque era la única manera de poder vivir tranquilos en Colombia.

Todas las misiones que la Policía Nacional cumplió antes del 13 de junio, contra los guerrilleros tuvo que llevarlas a cabo en precarias condiciones, no solamente precarias condiciones de salud, sino de armamentos y dotaciones. Carecían de víveres, tenían que andar con el pie al suelo, y era tal la desorganización que muchas veces fuerzas de la misma Policía se enfrentaban como si fueran enemigos, por falta de comando. Repetidas ocasiones el Ejército combatió contra la Policía, contra agrupaciones de policías que venían después de haber combatido el bandolerismo por más de cuatro y cinco semanas, ya sin munición, sin víveres, sin drogas, sin elementos, casi sin elemento alguno para vivir. Y esa policía, al tener la seguridad, al quitársele el velo que la engañaba, de que el liberalismo era un enemigo del conservatismo, que había que combatirlo con las armas, entró por la senda del orden, por la senda de la legalidad y cumplió la Constitución y las leyes de la República. Sobre todo ese artículo 16 de que las autoridades han sido instituidas para proteger la vida, honra y bienes de las personas que residen en Colombia.

Los diferentes Senadores recordarán con todos sus detalles la forma como estaba enseñoreada la violencia en sus respectivos Departamentos. Antioquia: ¿quién no recuerda la cantidad de gentes liberales que murieron en esas montañas a manos de la policía y el detectivismo, dependientes del Ministerio de Gobierno? Aquí el Dr. Carlos V. Rey nos recordaba esos ferrocarriles fúnebres llenos de cadáveres, que descargaban sus cargas macabras en las aguas del río Magdalena. Luis Guillermo Echeverri, Representante actualmente a la Cámara, fue víctima de esos atropellos; él puede contar cómo sufrió, el dinero que perdió en las haciendas que tiene sobre el río Magdalena, podrá testificar si el Ejército, después del 13 de junio, no le dio toda clase de garantías y logró pacificar esa región y salvar sus haciendas. Quién puede olvidar las guerrillas de la región de Urao, los crímenes atroces que se cometieron en esas poblaciones, los innumerables liberales y conservadores que per-

dieron la vida, infelices campesinos que no tenían que ver nada con el Gobierno ni con la violencia, pero caían víctimas de represalias o de los odios que desataban esas represalias. Porque todos sabemos, señores Senadores, que toda acción violenta trae una reacción mucho más violenta que la anterior, y así, viene una serie interminable como en progresión geométrica, que desatada antes del 13 de junio había cubierto por completo todos los Departamentos, con excepciones muy contadas de sitios de Departamentos del Atlántico y del Departamento de Bolívar.

La pacificación de Villarrica y de Sumapaz antes del 13 de junio, si no recuerdo mal, tal vez en mayo, se presentó una concentración de guerrilleros, con la intención de sorprender a las tropas y caer sobre Bogotá. Recuerdo muy bien que el coronel Navas Pardo, Comandante de la Brigada de Institutos Militares y que tenía bajo su responsabilidad el sector de Villarrica, Cunday y las montañas circunvecinas, invitó a varios periodistas a que lo acompañaran a visitar a Villarrica. Esos periodistas fueron testigos de que estando en la plaza de la población, los guerrilleros atacaron la población y se inició el primer combate entre tropas y guerrilleros. Afortunadamente yo me di cuenta de que no eran unos pocos guerrilleros sino que existía una gran concentración; más de seis mil individuos muy bien armados, y rápidamente movilizamos tropas para poder combatirlos.

Se pudo comprobar que esos guerrilleros, en su mayoría comunistas, estaban tan bien armados y amunicionados, que gastaban más munición que la que gastaba el Ejército. Cuando se pacificó la región y se tomaron los puestos de mando, pudimos constatar que en ellos había una gran cantidad de propaganda comunista y de propaganda protestante. Los guerrilleros que se salvaron en esa batalla, porque fue una verdadera batalla, huyeron hacia el Tolima, y buscaron refugio en las montañas de ese Departamento. Eran los más audaces, los más prácticos, los más valerosos. De ahí que la pacificación del Tolima fue la más difícil para el gobierno militar, y solamente ya en los últimos meses y anteriores al 10 de mayo se logró pacificar esa región por el compromiso de los jefes guerrilleros, en vista de que el gobierno militar les había cumplido las promesas que les había hecho, con relación a levantarles el bloqueo muy riguroso que se les había puesto para impedir que les entraran elementos y que se sacaran el café.

El año pasado el periódico "El Tiempo" publicó los reportajes tomados a los jefes de guerrillas. En esos reportajes ellos reconocieron que la región estaba pacificada ya porque el presidente Rojas les había cumplido las promesas que les había hecho. Para esa pacificación del Tolima contribuyó de manera decisiva el actual Senador por el Tolima, doctor Parga Cortés. El me visitó en el Despacho Presidencial y me dijo que estaba en condiciones de

parlamentar con los guerrilleros para saber qué querían ellos, en qué condiciones abandonarían las armas, en qué condiciones se podría pacificar ese Departamento. Al doctor Parga Cortés lo ayudó también el Obispo de Ibagué. Recuerdo muy bien que cuando el señor Obispo volaba hacia la región de Río Blanco en un helicóptero, algún grupo de guerrilleros atacó el helicóptero, afortunadamente sin resultados, pero los jefes responsables desarmaron a ese grupo de guerrilleros y en esa forma unidos los liberales y los conservadores con la Iglesia, se consiguió la pacificación de ese Departamento. El 10 de mayo el país estaba pacificado.

Sin lugar a dudas, señores Senadores, la región más convulsionada en esta violencia política era la región de los Llanos Orientales. Nosotros en Boyacá yo creo que todo el mundo cuando es niño en todos los Departamentos, recibe las enseñanzas de que la independencia de Colombia se debió en gran parte a los llaneros, en los claustros de la escuela nos contaban que el llanero efectuaba sus negocios sin necesidad de escrituras públicas, porque la palabra del llanero era una escritura pública. Personalmente siempre he tenido un gran respeto, una gran admiración por esas gentes de los Llanos, y por eso desde el 13 de junio quería llevar la paz a esas regiones, regiones muy difíciles para el Ejército, regiones en donde compañías enteras habían perecido en emboscadas muy bien preparadas.

Como contaba en la exposición de ayer, en mi visita a Arauca hablé con algunos guerrilleros importantes que me manifestaron sus deseos de que viniera la paz y se presentara el surgimiento económico de esa región. Y los llaneros fueron pacificados. Esos guerrilleros entregaron las armas a la comisión encabezada por el general Duarte Blum. Como internacionalmente era la región fatídica o la mancha negra que había en Colombia, en mi visita, en la primera visita que hice a los Llanos invité a 45 periodistas de los Estados Unidos. Ellos me acompañaron a diferentes guarniciones y pudieron constatar que los Llanos estaban pacificados.

Cuando visité a Arauca y Tame por invitación expresa de los principales guerrilleros encabezados por Guadalupe Salcedo, tuve la oportunidad de conocerlos personalmente y lo hice, señores Senadores, en un acto que calificaron de imprudente. La invitación me la hacían los guerrilleros para que visitara a Tame, que era el centro donde ellos estaban reunidos y desde donde dirigían sus cultivos. A ellos se les recibieron las armas; la Caja Agraria les prestó alrededor de diez millones de pesos, dinero que, como les informaba en otra ocasión a los señores Senadores, fue devuelto casi en su totalidad.

El aeropuerto de Tame queda a dos kilómetros de la población; ese aeropuerto no lo pudimos utilizar nunca durante la violencia porque estaba minado. Los guerrilleros lo tenían lleno de

minas y era peligroso el aterrizaje; yo fui con mi esposa, mi hija, algunos Ministros, y aterrizamos en ese aeropuerto. Me esperaba un jeep cubierto con la bandera nacional, en el cual tomamos puesto el capitán Sánchez, que lo manejaba, mi esposa, mi hija y el coronel Rengifo. Alrededor del campo había una inmensa cantidad de jinetes, quienes en el recorrido del aeropuerto a la ciudad, me hicieron calle de honor, marchando al lado del jeep. Recuerdo que el capitán Sánchez me dijo: "Excelencia, ¿quiere conocer a Guadalupe Salcedo?". Yo no lo conocía. Le dije: Sí. El dijo: es el jinete que va al lado suyo. Y así me fue designando a todos los antiguos guerrilleros. Porque esa cabalgata estaba formada por los antiguos guerrilleros que combatieron contra el Ejército y la Policía antes del 13 de junio. En Tame almorzamos en forma libre y amigable, y así pude regresar yo a Bogotá satisfecho de que esa región del país se había reincorporado a la economía nacional, y se habían salvado la vida y el porvenir de todos esos buenos ciudadanos.

Guadalupe Salcedo, hasta su muerte, señores Senadores, fue un sincero amigo, un devoto amigo del gobierno militar. Hasta el día en que murió en la capital de la República, como consecuencia tal vez de trago. No conozco los detalles, porque él murió después del 10 de mayo.

El caso de Boyacá, señores Senadores, es un ejemplo viviente, sobre todo ahora que se ha intentado una concentración dizque de los dos partidos en el Municipio del Cocuy. Tal vez el Departamento de Boyacá, como les consta a los Senadores por ese Departamento, fue donde el partido liberal fue objeto de los mayores atropellos y donde más vidas perdieron.

Para mí, como boyacense, era un elemental deber pacificar esa región. De ahí la satisfacción que yo sentí cuando visité a Soatá, y una gran concentración, tal vez de las mayores concentraciones en ese Departamento, formada por liberales y conservadores que ostentaban públicamente sus banderas, me demostraron que mi Departamento estaba pacificado.

Todos los colombianos saben que cuando se quiere decir que una persona es muy conservadora, se le dice que es "chulavita", y allá en Boyacá y en otros Departamentos también, se dice que el más liberal es el "tipacoque". Son dos veredas enfrentadas pero separadas por el río Chicamocha. En mi visita a Soatá, la primera sorpresa agradable que recibí, fue ver frente al balcón donde yo estaba, a los "chulavitas" con su bandera y a los "tipacoques" con su bandera; unos al lado de los otros. Cuando salí al balcón, los "chulavitas" me recibieron con este grito: Vivan los "tipacoques", y los "tipacoques" contestaron: Vivan los "chulavitas".

Esa sí era la verdadera concordia y la verdadera pacificación, porque estos liberales y conservadores, señores Senadores, hasta

antes del 13 de junio cuando se encontraban en los caminos, en las veredas, en las ciudades, en los campos, se mataban como fieras. Porque a ellos les habían imbuído de que eran enemigos, y que había que aniquilarlos. Ese día, señores Senadores, el Gobernador del Departamento inició el discurso de ofrecimiento con estas palabras: "Mi general: le doy parte que desde hace dos años no se comete un crimen político".

Esa noche, en donde había millares de liberales y millares de conservadores contemplamos que se emborracharon hasta quedar tendidos en las calles, sin que se hubiera presentado ninguna disputa, sin que hubiera corrido una sola gota de sangre. Estos hechos vivirán eternamente en la memoria de los boyacenses, y no podrán ser borrados con campañas calumniosas de que ese Departamento nunca fue pacificado.

La pacificación de Cundinamarca, señores Senadores, especialmente los Municipios de La Palma y Yacopí. Todos recordamos que por esos Municipios empezó la violencia política, y que fueron muchos los liberales que cayeron en encuentros con la policía y aun con el ejército. Hay un hecho muy significativo, señores Senadores, con relación al día en que visité La palma, precisamente la visité al día siguiente de un banquete liberal que les ofrecían al doctor Eduardo Santos y al doctor Alberto Lleras Camargo.

Los discursos pronunciados fueron violentos contra el Gobierno, y se les pidió a los liberales de La Palma que no salieran a la manifestación que se proyectaba cuando llegara el Presidente. No obstante, esas órdenes o insinuaciones, la plaza principal de La Palma estaba de bote en bote, cuando llegó el presidente de la República. Hablé con los jefes liberales, y me manifestaron que la región estaba pacificada, y que no tenían ninguna queja de las autoridades porque estaban recibiendo las mismas o mayores garantías que los ciudadanos conservadores.

Yacopí, un fuerte netamente liberal, fue reconstruido y modernizado por SENDAS, y allá viven agradecidos de la gestión de esa institución, de la cual tendré la oportunidad de hablar detalladamente.

Vosotros recordáis, porque el doctor Rey, mi Defensor, lo recordó aquí, en una de sus intervenciones: la muerte de Saúl Fajardo, guerrillero liberal de esa región. Por la prensa conocisteis todos los detalles de su muerte, de manera que no es necesario volver a recordar, volver a hablar de ellos; pero fue un hecho, fue una muerte que los liberales de Cundinamarca, que los liberales que han vivido en Bogotá, no podrán olvidar.

¿Para qué hablar, señores Senadores, de la pacificación de Santander del Sur, sobre todo de esa región del Carare límite con Antioquia, separada por el río Magdalena? ¡Cuántas gentes no murieron en ese valle del río Carare! Un primo mío fue asesi-

nado a las orillas del río Magdalena. Un primo mío, de filiación liberal. A esos liberales del Carare, antes del 13 de junio, los defendía de los atropellos de un destacado miembro de coacción (sic) el general Rojas Pinilla. Me refiero al doctor Darío Marín Vanezas. No hay tal vez un liberal de esa región que no hubiera sido víctima de él, que no hubiera sido víctima de sus atropellos. Por eso ahora le es muy difícil visitar la región porque correría peligro su vida. Tengo multitud de cartas que recibí antes del 13 de junio, de quejas y agradecimientos por la defensa que hice de todos esos colonos liberales en la región del Carare.

El asalto a la base de Palanquero el primero de enero de 1953, asalto muy bien planeado que buscaba destruir todo el material de vuelo que tenía el Gobierno en esa base. Antes de esa fecha, ¿cuántas personas no murieron en las riberas del río Magdalena, tanto del lado de Cundinamarca como del lado de Caldas? Recuerdo como si fuera ayer, las informaciones que me llegaron del asalto a Palanquero. Ahí murió mucha gente en combate con los soldados que defendieron la base.

Y especialmente la base se salvó, no solamente porque el Director General de Aviación, coronel Escandón, estaba esa noche allí, sino porque el Alcalde de Salgar, capitán José Rosario Hernández, acudió presuroso y salvó la base.

A este oficial lo han atacado mucho y lo han sindicado. Lo han llevado a la cárcel injustamente, porque no hay un solo sumario, no hay un solo cargo comprobado que hubiera justificado el atropello de que fue víctima. El capitán José Rosario Hernández fue una víctima del sectarismo liberal, así como Saúl Fajardo fue una víctima del sectarismo conservador.

¿Vosotros creéis que si el capitán José Rosario Hernández hubiera sido responsable de los delitos que le atribuyen, después del diez de mayo, con un Juez político, no le habría acomodado su investigación y su sumario y lo habría llevado a una de las cárceles de la República?

Señor Presidente: Para terminar este aspecto de la violencia, quiero complementarlo con algunos datos o documentos que tengo en mi poder, refiriéndome primero a una defensa o un aspecto como de defensa, que al mismo tiempo es un cargo para el gobierno militar que presidió hasta el 10 de mayo. Se decía que si efectivamente se habían presentado tantos delitos, tantos negocios, sucios y actos delictuosos, antes del 13 de junio, que por qué no había ido a la cárcel ninguna persona.

Aun cuando la explicación está en la afirmación que hice desde el principio de que el presidente Rojas Pinilla, desde el mismo 13 de junio se convirtió en el defensor de toda persona que hubiera colaborado en el Gobierno del doctor Gómez, yo comprendí, señor Presidente, que la pacificación del país no se podía

alcanzar si se le daba mano libre a la justicia política, es decir, si se gobernaba el país a base de odios, de venganzas y de represalias. La pacificación del país no ganada nada, absolutamente nada, con empezar o iniciar investigaciones de todos esos hechos, porque en esa ocasión sí, en forma muy sincera, no solamente el presidente de la República, sino todos los Ministros, Gobernadores y autoridades en general, querían olvidar lo pasado, evitar esas acciones bajas que se desprenden del odio, esos deseos de venganza por los males que se hayan recibido.

Esa la causa, señor Presidente y señores Senadores, para que no se hubiera investigado nada. Pero si el general Rojas Pinilla hubiera nombrado una comisión investigadora, no con finalidades políticas sino con finalidades estrictamente de justicia, muchas personas habrían ido a dar a las cárceles, muchas personas habrían pagado sus delitos. ¿Qué gana el país, señor Presidente, con dejar sueltas esas bajas pasiones? ¿Qué gana el país, señor Presidente, con que individuos que indudablemente fueron responsables de muchos atropellos, fueran a aumentar los detenidos o los encarcelados? ¿Cómo podría conseguirse la verdadera política de paz y de olvido, si repetíamos lo que censurábamos antes, si considerábamos buenos en el Gobierno que se iniciaba, lo que habíamos considerado censurable en el Gobierno anterior. No es, como se ha dicho, que no se cometieron atropellos, que no se cometieron delitos, tal vez delitos muy graves, sino sencillamente que el Gobierno no quiso remover esas cosas en beneficio de la convivencia nacional.

El doctor Rey, mi Defensor, en una de sus intervenciones señalaba a muchos Senadores que salvaron su vida milagrosamente durante la violencia desencadenada antes del 13 de junio. Pero olvidó un caso, muy dicente para la persona en mención, de grandes angustias, precisamente de algún Senador del Departamento del Huila. Todos supimos, y él no podrá nunca olvidar, que para salir de Neiva y salvar su vida que estaba en inminente peligro, porque se había ordenado que fuera sacrificado, tuvo necesidad de meterse dentro de un cajón y pasar como un cajón lleno de herramientas. Y que las mismas precauciones que se vio obligado a tomar en Neiva, tuvo que tomarlas también aquí en Bogotá, porque de no haberlo hecho, hoy sería una víctima más de esa violencia política que terminó el 13 de junio.

Sería interminable, señor Presidente y señores Senadores, si narrara muchos casos que yo conozco de compatriotas de los diversos Departamentos, que salvaron sus vidas milagrosamente. Yo creo que todos los Senadores liberales aquí presentes tienen que agradecerle mucho o poco al gobierno militar, porque supo salvarles la vida y brindarles garantías.

Hay una carta muy curiosa, señor Presidente, que acabo de

recibir de Medellín, de un liberal, que hace observaciones muy pertinentes a estos casos de violencia política. Es una carta que le dirige al doctor Alvaro Uribe de la Calle, periódico "La Calle", de Bogotá. Y dice: "Apreciado señor: deseo aprovechar el generoso ofrecimiento de esa tribuna de la libertad, para preguntar al inefable Ulises, después de leer su habitual columna en "El Espectador" matinal, edición de ayer —(esta carta es del 13 de febrero de 1959)— que prefiere como colombiano y como liberal: si el régimen de Laureano Gómez, que segó 200.000 vidas de liberales, que no ofreció libertad, durante el cual se hicieron sonados negocios que le prestaron a "El Siglo", no sé cuántos centenares de millares de pesos, o el otro régimen, abismal también, del señor Rojas Pinilla, a quien nos habían presentado como un monstruo, que de acuerdo con las pruebas procesales que se han leído no es otra cosa que víctima de una monstruosa persecución política.

Los liberales del occidente de Antioquia no podíamos salir de nuestra casa durante el dorado régimen de Laureano Gómez, pero si lo pudimos hacer durante el de Rojas. ¿Cuál es, pues, más abominable? Ojalá la prensa liberal, al hacer el estudio de lo que fue la tiranía, fuera honesta y no glosara solamente a partir de la época en que rompió con el señor Rojas, sino desde cuando fue cerrado el Congreso. Ojalá pueda usted publicar esta carta que es el sentir de un desconocido ciudadano colombiano liberal".

Comunicaciones como esta, señor Presidente, dirigidos personalmente a mí, durante todo el régimen de las Fuerzas Militares, llegaban diariamente al Palacio Presidencial: no creo que ninguno de los señores Senadores abrigue la menor duda de que el régimen de las Fuerzas Armadas pacificó el país y lo pacificó porque supo obligar a las autoridades a que abrumaran de garantías al partido liberal.

Como se ha dicho, señor Presidente, que el régimen de las fuerzas armadas no hizo nada por el país y despilfarró los dineros públicos, quiero hablar de lo que en materia de obras públicas hizo ese Gobierno. Esta es seguramente una enumeración muy cansada, que no tiene ninguna importancia para mis enemigos porque es bueno recordar al país, a todo el país, a todos los Departamentos, por conducto de sus Senadores aquí en esta corporación. Este es un libro, señor Presidente, editado o terminado de editar en julio de 1957 por el contraalmirante Rubén Piedrahíta, miembro de la ex-Junta Militar de Gobierno. Una de las razones más poderosas que yo tuve para dejar al contraalmirante en la Junta Militar, fue el que velara por el plan de obras públicas que se estaba adelantando, y respondiera por su gestión administrativa al frente de ese Ministerio.

De todos los errores, de todos los despilfarros que se puedan comprobar en la administración de los dineros públicos por con-

ducto de ese Ministerio, son los responsables conjuntamente, como dice la Constitución, el Ministro de Obras Públicas, contraalmirante Piedrahíta y el general Rojas Pinilla, de manera que si en el caso del aeropuerto de Jerez, se invirtieron indebidamente o sin necesidad para la región, dineros en esa obra, debe investigarse, y si es responsable, traerse ante el Senado de la República al contraalmirante Piedrahíta porque como Ministro del Despacho Ejecutivo, es justiciable por el Senado de la República.

Este libro inicialmente decía: "Obras públicas desarrolladas durante el Gobierno de las Fuerzas Armadas de 1954 a 1957". Sin embargo, el título tuvo que ser cambiado y quitarle "Gobierno de las Fuerzas Armadas", ya en el primer acto de debilidad o de complejo del contraalmirante Piedrahíta. Sin embargo, todas las debilidades, todos los errores que hubiera podido tener el contraalmirante Piedrahíta, después del 10 de mayo, sus actos de deslealtad o de lealtad, de compañerismo o de falta de compañerismo, todo el mal que me hubiera podido causar por acción u omisión, está completamente perdonado por la publicación de este libro que dice: Las obras que las fuerzas armadas ejecutaron durante 1954, 55, 56 y 57".

Las partes principales de este libro son muy importantes, porque me permitirán recordarles a los diferentes Senadores qué hicimos durante esa administración en favor de las respectivas regiones. La edición de este libro creo que fue muy corta, y no tuvo mayor publicidad. Lo encabeza el Ministro de Obras Públicas, contraalmirante Piedrahíta, y en escala diferente nombra los distintos organismos que dependían de ese Ministerio. No importa que ahí no aparezca el nombre del general Rojas Pinilla que era el presidente; lo importante fue que se efectuaron las obras, y que es necesario recordarlas, porque fueron ejecutadas, porque beneficiaron a las diferentes regiones durante el gobierno militar que presidía el general Rojas Pinilla. Tal vez la introducción sea importante, señor Presidente. Esto seguramente será muy aburridor para las barras, pero muy importante para los señores Senadores.

Dice el contraalmirante Piedrahíta; él firma la introducción. Es muy corta la introducción; lo demás es largo: "Realmente este libro no necesita de la rutinaria presentación al público, ni de un prólogo que en sonoras palabras magnifique su contenido; preferimos que salga a la luz tal cual es, en la escueta verdad de la cámara fotográfica, las gentes del norte y del sur, del levante y del poniente de nuestra Nación pueden comprobar por sí mismas que el contenido de estas dos páginas corresponde fielmente a las obras que dentro de su marco regional están al alcance de sus sentidos, no hay engaño, no hay exageración, no hay artificio.

En materia de servicio público gobernar es servir, el fallo de la historia no podrá ser diferente de que esta labor, cuya huella

perenne va quedando profundamente en todo el territorio nacional, no ha tenido otra ambición ni propósito distinto, ni aspiración ajena al desinteresado servicio del pueblo colombiano. Estas obras nos proporcionan a nosotros y a las generaciones que nos sucedan mayores facilidades para la vida, más seguridades y horizontes más amplios para la actividad de los colombianos.

Llevar a cabo estos empeños en medio de las dificultades técnicas, financieras y de todo orden que suelen presentarse, exige visión, patriotismo, perseverancia y decisión en medida extraordinaria y mi experiencia en el permanente contacto con todos los sectores de la Nación, me dice que el país entero lo reconoce así”.

Empieza el contraalmirante Piedrahíta por habla del Centro Administrativo Oficial. El habló cuando estas obras iban a iniciarse y empezó una tremenda campaña opositora contra estas obras. El, por la televisión, hizo una exposición muy detallada y técnica y comprobó hasta la saciedad la necesidad de las obras del Centro Administrativo Oficial. En efecto, señores Senadores, el contribuyente, porque siempre tenemos que fundarnos en el contribuyente para todas las cosas, encuentra grandes dificultades no solo cuando vive en Bogotá sino cuando viene de la provincia para resolver asuntos relacionados con diferentes Ministerios. Tenemos Ministerios aquí, en San Agustín, luego en la calle 12, el Ministerio de Guerra regado en diferentes sitios, es decir, las oficinas nacionales regadas a todo lo largo y ancho de Bogotá.

Tuve la idea, señor Presidente, de que esas oficinas se agrupan, convenientemente, para facilitar al contribuyente la solución de cualquier problema o de cualquier negocio. Era una obra que necesitaba de un presupuesto de varios millones de pesos. Había necesidad de financiarla y pensamos que la mejor manera de conseguir ese dinero sería adquirir, comprarle a la Beneficencia de Cundinamarca, una gran extensión de terreno que permitiera no solamente construir los edificios, sino que dejaba extensiones libres para venderlas después, una vez que se hubieran valorizado los terrenos. Si nosotros observamos el plano de Bogotá, vemos que es alargado de norte a sur, con enormes vacíos hacia el occidente; ya la obra del Aeropuerto Internacional estaba en construcción, y se veía, que si localizamos el Centro Administrativo Oficial entre la Ciudad Universitaria y el Aeropuerto Internacional, la primera impresión que recibía el turista al llegar a Bogotá, era muy favorable no solamente para Colombia, sino especialmente para la capital.

Por otra parte, se le entregaban a la Beneficencia de Cundinamarca varios millones de pesos, valor de esas tierras, a fin de que ella pudiera emplearlos en obras de beneficencia, de acuerdo con la finalidad para que fue creada. Se compraron doscientas hectáreas para estas obras; y de acuerdo con los planos generales,

se necesitaba menos de 100 hectáreas, de manera que la valorización de los 100 hectáreas restantes negociadas de acuerdo con los precios comerciales, cubrían completamente los gastos de todas las obras del Centro Administrativo Oficial, desde que se inició la obra; hubo oferta de \$ 100 la vara cuadrada, cuando nosotros le habíamos comprado a la Beneficencia a dos pesos la vara cuadrada. Al doble de lo que ella estaba vendiendo porque estaba vendiendo a un peso la vara cuadrada. Es decir, el Gobierno no podía engañar a la Beneficencia, sino que por el contrario le permitió que hiciera una buena utilidad en esas ventas.

Se hicieron los planos de acuerdo con los mejores arquitectos que tenemos en Colombia, y una vez terminados, supe yo, casualmente, que al mismo tiempo que el gobierno militar proyectaba el Centro Administrativo Oficial aquí en Bogotá, el Estado de Nueva York estaba proyectando también una obra semejante para ese gobierno, obra que estaba bastante adelantada y que indudablemente nos serviría de modelo o de ejemplo. Contratamos los servicios de los ingenieros proyectistas; ellos vinieron al país, estudiaron los planos los ingenieros que los arquitectos nacionales habían elaborado, y con muy pocas modificaciones se aprobaron los planos definitivos. Las diferentes obras o los diferentes Ministerios se contrataron con firmas nacionales y extranjeras en sus dos principales etapas. La obra negra y luego la terminación de la obra.

El 10 de mayo ya estaba terminada la obra negra de los principales Ministerios; del Palacio Presidencial estaban puestas las bases y en pocos meses, de acuerdo con el contrato, estaría la estructura u obra negra. Todos conocemos cómo vive el presidente de la República; primero, en lo que llamamos Palacio de Nariño, de un gran valor histórico o de un gran valor sentimental, tiene salones muy hermosos, pero su presentación no vale nada; la parte que le agregaron y que termina sobre la carrera 8ª, es una especie de pasadizo con habitaciones, una a continuación de otra; oscuras y sin ventilación. El famoso Palacio de San Carlos es el mismo Palacio que habitó el Libertador, y las habitaciones tanto de trabajo como las habitaciones de la casa privada son habitaciones más que modestas, demasiado frías e incómodas.

Verdaderamente es un martirio para el Presidente de la República trabajar en esas condiciones. En cambio, naciones menos ricas o con menos posibilidades económicas que Colombia, tienen verdaderas residencias, verdaderos palacios para los primeros mandatarios. Es verdad, señor Presidente, que he viajado mucho, conozco muchos países y he observado lo que acabo de decir. Los famosos palacios de los reyes de Europa, la Casa Blanca en los Estados Unidos, la Casa Rosada en la Argentina, y otras construcciones por el estilo. Pero aquí en Colombia, es una vergüenza la residencia del primer mandatario.

Por esa razón se proyectó algo muy hermoso, muy digno de la primera autoridad de la República, en donde pudiera trabajar cómodamente y en donde pudiera vivir con todas las comodidades. Sin embargo, por estas cuestiones o intereses económicos encontrados, se presentó una gran oposición a esa obra, no tanto porque no fuera necesaria, sino porque esa obra terminada perpetuaría la memoria del gobierno militar. Y como consecuencia de esa campaña la obra se suspendió y ahora se está pensando en utilizarlas para menesteres muy diferentes. Esa obra se pensaba inaugurar el ocho de agosto de 1958; de acuerdo con los cálculos se habían proyectado vías muy anchas que permitieran el tránsito pesado para descongestionar el tránsito del interior de Bogotá, viejo, y se proyectó también esa famosa avenida al Aeropuerto Internacional, que une el Hotel Tequendama con la obra principal. Esa obra del Aeropuerto, señor Presidente, para satisfacción y orgullo de los colombianos, es lo más moderno que existe en el mundo. Es el primer proyecto en que se contemplan pistas paralelas, es decir, una pista para los aviones que descolan y otra pista para los aviones que aterrizan. En esa forma el tráfico puede aumentar mucho, pero siempre ese aeropuerto tendrá capacidad para cualquier tráfico pesado. Su edificio será, igualmente, uno de los más bellos y hermosos de los aeropuertos internacionales; será un verdadero orgullo de Bogotá y de Colombia. Para mí es muy satisfactorio, señor Presidente y señores Senadores, que esa obra que yo inicié, que esa obra que yo proyecté en 1954, vaya a ser terminada de acuerdo con los planos iniciales que yo hice y sobre todo que no hubiera sido suspendida en este trajín y vaivén de la política, que quiere terminar con todas las obras o recuerdos de los gobiernos anteriores. A esa obra la salvó, señor Presidente y señores Senadores, el que los contratistas principales de la obra pertenecían al partido liberal, pertenecían a la clases dirigentes y por eso se salvó la obra, en beneficio de Bogotá, en beneficio de Colombia.

En esa obra o proyecto, señor Presidente, se había aconsejado, para efectos turísticos, para conocimiento e información del personal que por primera vez visitara a Colombia, un gran mapa en relieve de la República, en donde estuvieran señalados muy bien los diferentes Departamentos, con sus productos y los puntos interesantes desde el campo turístico. El proyecto comprendía también todas las comodidades o necesidades de un viajero, bien fuera porque llegara a visitar accidentalmente a Bogotá, o porque tuviera que permanecer en el Aeropuerto, debido a las malas condiciones atmosféricas que impidieran la continuación del vuelo. El proyecto inicial comprendía un magnífico hotel, teatro, iglesia, almacenes, es decir, todo, absolutamente todo lo que un turista en las condiciones en que he referido, pudiera necesitar.

Recogiendo las enseñanzas o las incomodidades que yo había

sufrido en los diferentes viajes a Europa y a los Estados Unidos, quise que esta obra de Colombia no tuviera esos inconvenientes. Todas las personas que han salido de Colombia y tienen que esperar el avión en un aeropuerto recordarán la angustia con que esperan la notificación o el aviso de que el avión sale, angustia que se hace más intensa cuando esas esperas son en países de habla diferente al español. De ahí que ese hotel estaba proyectado con micrófonos en todos los cuartos, en donde los pasajeros podían dormir tranquilamente y esperar que los llamaran cuando verdaderamente fuera a salir la nave, y no esperar sentados incómodamente en los bares, como generalmente pasa en todos los aeropuertos del mundo. Esta obra, señores Senadores, es un orgullo para Colombia; es una satisfacción para el gobierno militar y es un motivo de tranquilidad de conciencia para el general Rojas Pinilla.

En este libro, para hacer más objetiva la enseñanza o la información, se encuentran muchas fotografías de las diferentes obras y regiones y prácticamente lo escrito más bien es corto, para tranquilidad de los señores de las barras. No sé si los señores Senadores tienen este libro, pero me permito aconsejarles que lo consigan, porque en él encuentran todo lo relacionado con las obras que se adelantaron en los respectivos Departamentos, y este libro les servirá de base para reclamarle al Gobierno actual que se continúen las obras que se interrumpieron, porque todas estas obras eran de capital importancia, no solamente para el país, sino para las diferentes regiones.

Debo advertir o hacer notar, señores Senadores, que el Gobierno militar contaba con un presupuesto inferior al actual, por lo menos en \$ 400.000.000.00. Y sin embargo, como podréis comprobar, se adelantaron y construyeron más obras de las que se están adelantando y construyendo actualmente.

En este cuadro se habla de las carreteras, se dice qué contratista las adelantó, la clase de obra, si fue construcción, si fue pavimentación, si fue trazado, la fecha de iniciación de la obra, los kilómetros terminados, los kilómetros en ejecución y las sumas invertidas. Yo creo que con el nombre de la carretera, el sitio o región que beneficia y el valor de la obra se puede tener un concepto más o menos exacto de la labor.

Empieza aquí por la carretera Aguazul-Yopal, en los Llanos Orientales. Es una obra corta, en la cual se invirtieron solamente \$ 160.000.00. Luégo viene la autopista Paseo de los Libertadores, la famosa autopista a Chía, el Puente del Común, que tanto le criticaron al principio al doctor Jorge Leyva cuando era Ministro de Obras Públicas. En la autopista o Paseo de los Libertadores se empezaron trabajos en 1953 y se invirtió en la obra \$ 7.794.109.39.

Luégo nos trae aquí la carretera Belencito-Corrales, en el Departamento de Boyacá, con un gasto de \$ 1.235.000.00. Estas ca-

rrerteras de mi Departamento pudieran ser consideradas como regionalistas; pero no, señores Senadores: todas estas carreteras de Boyacá fueron proyectadas para que los productos de Paz del Río tuvieran vías amplias y rápidas que los movilizaran. De ahí la rectificación de la Carretera Central del Norte, que una vez terminada será una verdadera autopista. No solamente se acortaron las distancias, se rectificaron los lineamientos, sino que se hizo una grande economía en su construcción y por consiguiente representa una gran economía en el transporte de los productos que salgan o lleguen de Paz del Río.

En estos días precisamente he leído en la prensa la angustia y los memoriales que, firmados por todos los Representantes liberales y conservadores, se han dirigido al Ministro de Obras Públicas, a fin de que no suspenda la única vía que el Gobierno está construyendo en Boyacá, que es la terminación de la Carretera Central del Norte, que es vía importantísima, decisiva para la vida de Boyacá y para la comunicación con la frontera venezolana. El señor Minobras contestó manifestando o dando los datos en cifras de lo que el Gobierno va a invertir en Boyacá, cifras en las cuales incluye una cantidad de quinientos mil pesos que no corresponde una vía de ese Departamento. Y como trato de Boyacá, señor Presidente, para no volver sobre un punto que trataría después cuando me refiera al aspecto económico o labor desarrollada por el Gobierno en el aspecto económico, quiero referirme a tratar lo relacionado con la fábrica de Cementos Boyacá.

La fábrica de Cementos Boyacá debía empezar a producir cemento en el mes de octubre de 1957. Iba a utilizar las escorias de Paz del Río; se había firmado un contrato con el Gerente de esa empresa y estaba en condiciones de producir cemento a \$ 35.00 toneladas. En un principio el **trust** de cementos quiso adquirir la mayoría de las acciones de esa empresa con el objeto de evitar lo competencia que pudiera hacerle la Empresa de Cementos Boyacá. Yo me opuse terminantemente y preferí que la mayoría estuviera representada en el Gobierno Nacional, en el Gobierno Departamental y otras entidades semificiales, con el objeto de poder controlar el precio del cemento. Indudablemente, casi toda la producción de esa fábrica se habría quedado en Boyacá porque se quería la modernización de las viviendas de los labriegos boyacenses. Sin embargo, la presión de las demás fábricas de cemento han obstaculizado, han impedido que esa fábrica empiece a producir, y después del 10 de mayo, por la medida del cambio libre, ya los dineros necesarios para ponerla en funcionamiento han subido enormemente, y prácticamente la fábrica está paralizada, no solamente con perjuicio del Departamento de Boyacá sino con perjuicio de toda la Nación. En torno de esta fábrica están unidos todos los boyacenses, liberales y conservadores, y están empeñados en sa-

carla adelante. Ojalá cuenten con el apoyo del Gobierno y pronto tengamos funcionando esta nueva fábrica de cemento.

Luégo viene otra carretera, en el mismo Departamento de Boyacá, continuación de la de Belencito-Paz del Río, para unirse con la carretera anterior, en la cual se invirtieron hasta marzo de 1957, es decir, antes del 10 de mayo, \$ 2.409.000.00. Sería muy conveniente que los señores Senadores por Boyacá tomaran nota de estas sumas, a fin de que tuvieran una base firme para reclamarle al Gobierno un poco de más ayuda a ese Departamento.

Viene la carretera de Buga-Loboguerrero, en el Departamento del Valle, con una inversión de \$ 10.299.166.00. La comunicación de Cali con el mar se ha venido efectuando y se efectúa todavía por la vieja carretera, llena de muchos errores técnicos, que atraviesa terrenos deleznable, muy quebrados, con curvas muy forzadas que hacen muy larga la travesía entre Cali y Buenaventura.

El Gobierno militar ayudó de manera muy decisiva a la carretera Buga-Madroñal-Buenaventura. Sin embargo se presentaron divergencias técnicas entre Loboguerrero y el Municipio de Córdoba, adelante de Buenaventura, que impidieron terminar esa carretera, no obstante los dineros que se invirtieron. Esa eterna pugna entre las poblaciones de los diferentes Departamentos, en este caso, entre Cali, la capital, y Buga, una de las ciudades importantes, perjudicaron mucho esta obra. Ganó Cali. Hubo que modificar el trazado, y por eso la carretera no se ha terminado.

Luégo vienen estas inversiones, que ya se refieren al Departamento de Cundinamarca, sobre la carretera de Cáqueza-Villavicencio, en sus dos sectores, que representan una inversión de seis millones de pesos. Esta carretera, para el costo de la vida, es esencial para Bogotá. Porque bien sabemos que la Intendencia del Meta produce muchos víveres, víveres que son transportados por esta vía. Vía de pésimos alineamientos, que tiene muchas curvas y grandes inconvenientes. Un gran sector está todavía sin pavimentar. El Gobierno militar, como hemos visto, invirtió en esa primera etapa seis millones de pesos para beneficiar a Cundinamarca, especialmente a Bogotá, y beneficiar a los Llanos Orientales.

Viene dos carreteras en el Departamento de Boyacá, igualmente: una que sale de Duitama a Belencito, continuación de las carreteras de acceso a Paz del Río, y luégo la Caro-Villapinzón. La primera, con una inversión de dos millones de pesos, y la segunda, de nueve millones de pesos. Esta carretera, La Caro-Villapinzón, está terminada. Fue dada al servicio creo que a fines del 57 o principios del 58. Una obra muy importante que acortó la distancia a Tunja y mejoró alineamientos en forma extraordinaria. Es una verdadera autopista.

Viene la carretera La Mata-Becerril-Valledupar, en el Departamento del Magdalena. Los Senadores del Magdalena saben de la

enorme vuelta que hay que dar para llegar a Valledupar. Y la importancia de esta variante, que facilita no solamente la movilización dentro del Departamento sino más que todo la comunicación de este centro importante ganadero con las poblaciones o regiones del interior. Entonces principia a beneficiarse otro Departamento: el Departamento del Magdalena.

Viene la carretera Neiva-Castilla-Espinal, con un gasto de \$ 7.220.000.00 que conecta los Departamentos del Tolima y Huila y se completa la comunicación con la capital de la República, ya que la carretera hasta Ibagué se terminó también.

Tenemos un nuevo Departamento beneficiado por el Gobierno militar. En ese mismo Departamento del Huila, tenemos la carretera de Neiva-Hobo-Garzón, con una inversión de cerca de cuatro millones de pesos. Al Departamento del Huila, como Departamento pobre que tiene la República, el Gobierno militar acostumbraba a auxiliarlo con sumas de consideración en igual forma que a los Departamentos del Cauca, al Chocó y a Nariño.

Con estos auxilios, esos Departamentos adelantaron también obras importantes, que no figuran por consiguiente en este plan de obras públicas, desarrollado por el Ministro de Obras Públicas. Luégo enumera aquí la carretera Pasto-Ipiales, con una inversión inicial de un millón de pesos. Conectada con la Popayán-Cali, con una inversión de seis millones de pesos. Esta carretera Pasto-Ipiales, directa, es una carretera correspondiente al plan de la defensa nacional. Los señores de Nariño, o las personas que hayan viajado a Nariño, saben que para viajar de Pasto a Ipiales hay que pasar por Túquerres y dar una enorme vuelta. Cuando se podía construir la vía directa. En caso de cualquier conflicto serviría para movilizar tropas y atender cualquier inconveniente o problema bélico. Con el mismo sentido de defensa nacional, se amplió y se pavimentó en gran parte la carretera Cali-Popayán; y la carretera Popayán-Pasto. La famosa carretera iniciada durante el conflicto con el Perú, por el doctor Enrique Olaya Herrera. Ese fue el origen de esa carretera. Se necesitaba movilizar tropas para que entraran por el Putumayo, bajando este río, y de ahí esas carreteras, las carreteras que construyó el doctor Olaya Herrera, las tres carreteras principales, de ese Gobierno: la carretera a Pasto, la carretera a Florencia y la carretera del Carare.

Y ya tenemos, como se ve, dos Departamentos más beneficiados por las obras del Gobierno militar: el Departamento del Cauca y el Departamento de Nariño. Sobre esta carretera de Popayán a Pasto viene una nueva inversión de cerca de tres millones de pesos, y luégo viene la carretera del Carare, con un costo de cuatro millones de pesos; carretera que, como sabemos, busca la comunicación de Cúcuta, es decir, del Departamento de Norte de Santander con los Llanos Orientales, llegando hasta Tame.

Esta carretera alcanzó a llegar a los Llanos, está detenida, es el origen de la gran troncal de los Llanos Orientales, que continuada a buscar a Palmira, vendría a unir a Cúcuta por los Llanos Orientales y la depresión de Colombia con Buenaventura. Esa obra está suspendida.

Viene una inversión de cerca de dos millones de pesos sobre la variante de Pavas, en el Departamento del Magdalena; y luego la inversión en el sector de la Carretera Central, de Villapinzón a Tunja, con una inversión de siete millones de pesos.

Estas vías que he enumerado, en total 18, significan una inversión de setenta y cinco millones de pesos. Sobre este presupuesto quiero recordar a los señores Senadores algún conflicto con los ingenieros o agentes del Banco Internacional, que no querían que se invirtieran en carreteras, que no figuraran en el plan esta clase de dineros. Ellos consideraban como más acertado pavimentar todas las vías, pero los problemas internos y las necesidades de las regiones obligaban a construir muchas carreteras de comunicación entre los diferentes pueblos, carreteras intermunicipales.

Y aquí vienen estas carreteras, que suman una inversión hasta esa fecha de marzo de 1957, de ciento siete millones de pesos. Las enumero rápidamente: la carretera Ataco-Palmira, que une al Departamento del Tolima con el Departamento del Valle, fue una de las carreteras proyectadas para terminar con la violencia del Tolima. Porque el Gobierno encontró que los focos de violencia se localizaban principalmente en los sitios donde no existían vías públicas. De ahí la necesidad de esta carretera, que transmontando la cordillera, unía a Ataco con Palmira y luego con Buenaventura. Viene una inversión en la autopista al Aeropuerto Internacional, de dos millones y medio de pesos. La avenida Trece de Julio es la misma avenida al Aeropuerto Internacional, con cerca de quinientos mil pesos, sobre la Carretera Central del Norte. Ya favoreciendo al Departamento de Santander, viene Belén-Capitanejo. Capitanejo, ya en el Departamento de Santander, con una pequeña inversión de un millón de pesos; Bolívar-San Sebastián, en el Departamento del Cauca con un millón y medio de pesos; Borbur, Puerto Nare, en el Territorio Vásquez, con un millón quinientos mil pesos; Cabrera-Puente de Lata, aquí en Cundinamarca; una obra adelantada por el Instituto de Colonización, con medio millón de pesos. Luego viene la carretera Calamar-Carreto: esta carretera, como lo puede reconocer el senador Pumarejo, es de las carreteras más importantes para el Departamento del Atlántico. El doctor Sourdis demostraba mucho interés por esta carretera, porque todos sabemos la eterna rivalidad que existe entre Barranquilla y Cartagena. De manera que para los barranquilleros, para Barranquilla, que es una ciudad de mayor comercio, de mayor porvenir y de mayores habitantes que Cartagena, no les caía bien que tenían que pasar por Car-

tagena; de ahí esta variante de la carretera Calamar-Carreto, que acorta enormemente la distancia a Barranquilla y la favorece en forma primordial. Yo estuve de acuerdo con el doctor Sourdis, Ministro de Relaciones en ese entonces, y le pusimos todo empeño. Parece que los trabajos o han sido suspendidos o avanzan muy lentamente. Esta carretera teníamos la intención, con el doctor Sourdis, de inaugurarla completamente pavimentada el año pasado. Ya aparece otro Departamento: el Departamento del Atlántico, favorecido por el Gobierno de las Fuerzas Armadas. Luégo viene la carretera Cereté-Lorica, en el Departamento de Córdoba. Tal vez el Departamento que más rápidamente resolvió el problema de comunicaciones fue el Departamento de Córdoba; no solamente por los dineros hubo carreteras nacionales, sino por las carreteras Departamentales que construyó el Gobernador García Sánchez.

Esa carretera buscaba unir a Córdoba con el mar y con Coveñas, para no tener que viajar a Santa Marta y regresar. Posiblemente terminada esa carretera, tendría un gran tráfico porque evitaría una gran distancia que tenían que recorrer, por la carretera que pasa por Corozal y Sincelejo. Aparece, pues, otro Departamento, el Departamento de Córdoba, beneficiado por el Gobierno militar. Luégo viene la famosa carretera Córdoba-Puente la Bomba, parte de la carretera Santa Marta-Riohacha, con la primera inversión de un millón quinientos mil pesos. Luégo la carretera Cimitarra-río Carare-Angostura. Es la carretera que tiene una inversión de cerca de dos millones de pesos, y que beneficia al Departamento de Santander y busca la conexión con las carreteras boyacenses que van hacia el río Magdalena.

A continuación tenemos la famosa carretera Ciénaga-Barranquilla, con una inversión de once millones de pesos. Esta carretera benefició no solamente al Departamento del Atlántico y al Departamento del Magdalena, sino igualmente al Departamento de Bolívar; es que el acceso rápido a la Sierra Nevada de Santa Marta y la facilidad de la gente rica de estos Departamentos de buscar tierras de mejores climas, como se pueden encontrar en las estribaciones de la Cordillera. Esta carretera no está terminada todavía; bien pudimos acertar en el último vuelo que yo hice, pero es de capital importancia y necesidad para esos Departamentos.

Viene la carretera Cúcuta-Catatumbo, en el Departamento de Norte de Santander, con una inversión de cerca de tres millones de pesos. El Catatumbo, como lo saben los señores Senadores del Norte de Santander, es un gran centro petrolero con malas comunicaciones, y cuya construcción de la carretera fue pedida, como la máxima aspiración del Departamento, en la primera visita que hice a Cúcuta. Esa carretera casi quedó terminada; creo que está terminada durante el Gobierno militar.

Viene uno pequeño carretero que parece no tuviera importancia: la carretera Cúcuta-Ricaurte, con una inversión de cerca de un millón de pesos. La población de Ricaurte, en la población de Norte de Santander, está, pudiéramos decir, metido dentro de territorio venezolano, y por las ningunas vías de comunicación en Colombia era considerada, cuando yo la visité, como parte del territorio venezolano. De ahí la importancia de esa carretera y el por qué se le destinó dinero suficiente para terminarla. Todas las gentes, casi, que vivían en Ricaurte, el comercio era venezolano, y los colombianos se sentían en su propia patria como extranjeros.

Viene la continuación de la carretera Cereté-Lorico, ya en la parte Chinú-Lorica-Ovejas, con una inversión de cerca de cinco millones de pesos; beneficia a los Departamentos de Córdoba y Bolívar.

Luégo vienen los carreteros en Nariño, de Dificil, el Troncal; de Dificil La Espruella-Tumaco, con una inversión de tres y medio millones de pesos. Todas esas vías fronterizas tienen una especial importancia desde el punto de vista de la defensa nacional. Además, como Nariño es un Departamento pobre, había que resolverle el problema de la carretera, el ferrocarril del Diviso a Tumoco, y una obra quedaba perdida porque parece fue construida con la intención de desarrollar la agricultura de esa región; pero como el clima es muy mortífero y no existían los medicamentos modernos para combatir la malaria, poco a poco se fue abandonando ese ferrocarril, y el Gobierno militar consideró conveniente cambiar el ferrocarril por una carretera y llevarla casi hasta las partes cercanas de Tumoco. Desde el punto de vista económico y para el desarrollo del banano, estas carreteras son de especial importancia porque permiten los cultivos y la movilización del banano.

Viene una pequeña carretera construida por el Instituto de Colonización, con la inversión de medio millón de pesos, entre El Hato y Sumapaz.

Luégo la carretera Fusagasugá-Arbeláez, con un costo de medio millón de pesos. Esta carretera en cierto modo tiene un carácter de reconocimiento a ese Municipio de Arbeláez, eternamente engañado por todos los Gobiernos de que le pavimentaban su carretera, sobre todo el ofrecimiento después de que se proyectó la variante directa a Melgar, que dejaba a un lado a Arbeláez, los Gobiernos anteriores le habían prometido a la población pavimentarle el pequeño trayecto de carretera que unía la Troncal con esta población, nunca se lo cumplieron. El Gobierno militar no les prometió pavimentar la carretera, sino que les pavimentó la carretera.

Viene la carretera de Iquira-Carnicerías para favorecer al Departamento del Huila, con una inversión de un millón de pesos; luégo Mariquita-Armero-Cambao, ya viene el Departamento de

Caldas a beneficiarse. Entra Caldas, con una cantidad de tres millones y medio de pesos, luego la variante Montería-Cereté, en el Departamento de Córdoba, en preparación para que fuera pavimentada. Se votó el dinero para el pavimento y no se pavimentó.

A continuación viene la pavimentación Montería-Planeta Rica, que, como saben los señores Senadores, representantes por el Departamento de Córdoba, acorta la distancia de Medellín a Montería porque evita la vuelta que tienen que dar por el sitio de la Ye. Esta carretera contaba con fondos suficientes para terminar uno o dos kilómetros que faltaban, y también para que fuera pavimentada.

En el estado en que quedó el 10 de mayo continúa esa carretera.

Viene el arreglo de la carretera, esta principal, de Mosquera a Facatativá, con inversiones de cerca de tres millones de pesos. Una carretera muy importante para el Departamento de Nariño, la carretera que une a Pasto con el aeropuerto, con un costo de cuatro y medio millones de pesos. Las gentes que viajaban a Nariño tenían necesidad, cuando utilizaban el avión, de ir hasta Ipiales y regresar a Pasto. Una vez construido el aeropuerto de Cano, se disponía la construcción de la carretera; el Departamento no contaba con dineros suficientes, y el Gobierno militar le construyó esa magnífica carretera, que seguramente los señores Senadores por Nariño tienen que reconocer su importancia y necesidad para el Departamento.

Tenemos la carretera Pitalito-Mocóa, en el Departamento del Huila, ya con una inversión de casi tres millones de pesos, que buscaba unir al Huila con el Caquetá, unirse en Mocóa con la carretera Pasto-Mocóa. Carretera importante desde el punto de vista nacional, de la defensa nacional, para defender las regiones del sur. Ya entra a beneficiarse la Intendencia del Caquetá y la Intendencia del Putumayo.

Para los señores Senadores del Departamento del Cauca, la carretera Bogotá-Guapi, Popayán-Guapi, es muy importante, ya que es de las primordiales necesidades o aspiraciones de ese Departamento. Es la comunicación directa con el mar, de la capital, Popayán.

Tenemos luego la carretera Pueblerrico Antadó-Las Animas, con una inversión de dos millones trescientos mil pesos. Es una carretera que comunica al Departamento de Caldas con el Departamento del Chocó. La comunicación de Caldas, el Gobierno militar considera que comunica al Departamento de Caldas con el Departamento muy abandonado, facilitar la comunicación con el Departamento de Caldas y aprovechar la inmigración de los caldenses. Esta carretera parece que está suspendida.

Viene una carretera, Purificación-Cunday, que beneficia al De-

partamento del Tolima. Cunday queda ya cerca de Melgar y de Villarrica; luego Quebrahonda-Santa Elena de Upía, con una inversión de cerca de seis millones de pesos. Esta es otra carretera del Departamento de Boyacá, que une el Valle de Tenza con el Llano. En ocasión reciente, en la visita que el Presidente Lleras hizo a Sutatenza, habló del minifundio en el Valle de Tenza. Ese problema me lo plantearon a mí cuando visité la región, y de allí el interés en que se abriera esa vía a fin de que todos los habitantes del Valle de Tenza consiguieran tierras en los Llanos Orientales, sobre todo en las márgenes del río, ya que son muy fértiles.

Viene otra carretera, del Departamento del Chocó, Quibdó-Yuto, con una inversión de cerca de dos millones de pesos. Estas carreteras del Departamento del Chocó, precisamente porque el presupuesto departamental no alcanza las necesidades, es decir, a cubrir la elemental burocracia de la Administración, tuvieron que ser ayudadas con presupuesto del Ministerio de Obras Públicas. Las posibilidades del Departamento del Chocó son incalculables, y aquí debo informar a los señores Senadores el informe que yo recibí cuando estaba en la presidencia de la República, con relación a las minas de uranio. La prensa habla mucho o ha hablado mucho de las minas de uranio, las mejores minas de uranio que tiene el país, están en California, en el Departamento de Santander del Sur. Pues las minas, las famosas minas de California en el Departamento de Santander del Sur constituyen la punta de un alfiler en la riqueza de uranio del Departamento del Chocó. Generalmente el uranio se presenta en las minas de platino y en las minas de oro. De allí que el Chocó, que tiene los grandes yacimientos de platino, tenga las grandes posibilidades para la explotación de uranio. Uno se sorprende cuando le presentan el mapa de uranio de toda Colombia, porque la primera impresión que recibe es que se trata de una equivocación; tal es la diferencia enorme que hay con los demás yacimientos de uranio en el resto de la República.

Viene una de las principales carreteras en la península de La Guajira: la de Rihacha-Maicao. Maicao es una población ya sobre la frontera de Venezuela, que estaba muy aislada, sin comunicación alguna. De ahí la necesidad de que el Gobierno Militar le pusiera especial interés, porque es vía de la defensa nacional. La península de La Guajira recibió especial interés del Gobierno militar, por tratarse, como he dicho tantas veces, de una región abandonada, fronteriza con Venezuela.

Viene una inversión en la carretera San Carlos-Nare, que beneficia al Departamento de Antioquia en su comunicación Medellín-río Magdalena. Otra carretera para combatir la violencia, la carretera San Francisco-Roncesvalles, que, además, busca la comu-

nicación de Ibagué con Tuluá, es decir, del Departamento del Tolima con el Departamento del Valle. Una de las carreteras más importantes, más económicas y más fáciles de construir. Sin embargo están interrumpidos los trabajos.

Luégo viene otra carretera que favorece al Departamento de Córdoba, al Municipio de San Marcos, que antes pertenecía al Departamento de Bolívar: San Marcos-Viajo. Este Municipio ganadero, muy importante, queda en el Departamento de Bolívar, pero vinculado a Montería por su vecindad, estaba sin ninguna comunicación. Esta carretera logró terminarse y unirse con la carretera central.

Viene otra carretera de Boyacá, que busca la unión con los Llanos Orientales, la carretera de Socha a San Salvador, carretera a la cual estaba yo vinculado en forma afectiva, porque era la prolongación de la carretera Soapaga-Socha-Casanate, que fue la primera carretera en la cual trabajé al iniciar mi vida de ingeniero civil. Viene a unir, como digo, a Boyacá, trasmontando lo cordillera, con Casanare, con los Llanos Orientales. Beneficiaba a Boyacá y a los Llanos Orientales.

Otra carretera en Boyacá, la carretera de Socha a Jericó, pasando por Socotá, con una inversión de tres millones de pesos; toda esa región de Socha buscaba la comunicación de Chita, ya en las provincias del norte, carretera muy importante porque esas poblaciones estaban completamente aisladas. La carretera la han suspendido.

Para los señores de Sogamoso, cuyo principal representante en esta corporación el doctor Salamanca, la carretera Sogamoso-Pajarito y luégo Pozoazul, es la más importante de todas, para comunicar esa región con Casanare. Las gentes de Sogamoso generalmente son ganaderas, necesitan transportar sus ganados; es decir, la economía de Santander necesita en gran parte las buenas comunicaciones del Llano.

Luégo se trata de la carretera Sonsón-Dorada, tan benéfica para el Departamento de Antioquia, por ser una aspiración de hace muchos años, ya que para poder viajar a Bogotá tenían que dar la vuelta por Manizales. Creo que la comunicación ya está arreglada y se viaja directamente.

Es también muy importante para los Senadores de Boyacá, la inversión de siete millones de pesos en la carretera del Carare, en el sector de Boyacá-Tunja-Barbosa, carretera que está suspendida.

Todas estas carreteras que he mencionado significan una inversión de ciento siete millones de pesos, que como hemos visto, benefician casi a todos los Departamentos de la República.

Viene un gráfico aquí presentado por el contraalmirante Piedrahita, gráfico que no se puede mostrar porque tendría que pa-

sar el libro a todos los señores Senadores, pero que demuestra el acortamiento de las distancias en las carreteras que se mejoraron, es decir, la economía en tiempo y economía en desgaste de vehículos.

Más adelante está otra serie de carreteras, por ejemplo, la pavimentación en concreto de la carretera Cartagena-Barranquilla, que ha quedado en magníficas condiciones de servicio. Trae un capítulo especial sobre puentes.

Dice: "A partir de junio de 1953, se han terminado los siguientes puentes: Luégo vienen Aipe, 82 metros de luz, con un costo de cuatrocientos mil pesos. Aracataca, con un costo de trescientos mil. Bolombolo, con un costo de dos millones. Boquerón, con un costo de doscientos mil. Barragán, con un costo de cuatrocientos mil. Bache, con un costo de trescientos mil. Cambao, con un costo de dos millones cuatrocientos veinte mil. Cauca, con un costo de trescientos mil. Curití, con un costo de ciento veinte mil. Cenziza, con un costo de sesenta mil. Calle 65, con un costo de doscientos mil. Copacabana, con un costo de ciento ochenta mil. Camarones, con un costo de ciento ochenta mil. Chenche, con un costo de trescientos mil. Chipchape, con un costo de cien mil. El Perro, con un costo de cien mil. El Hatillo, con un costo de ciento noventa mil. El Aguila, con un costo de ochenta mil. Guaguarco, con un costo de doscientos mil; y siguen los puentes en una cantidad que yo creo que representa o demuestra que siempre hizo mucho el Gobierno militar por el progreso del país. Guachicóni, ciento veinte mil pesos; Guayuribá, en el Llano, setecientos veinte mil; Girardota, ciento ochenta mil; Guacas, trescientos mil; Gualanday, trescientos mil; Guaduas, setenta y cinco mil; Hilarco, trescientos mil; La Plata, trescientos mil; Las Juntas, doscientos mil; La Victoria, dos millones; La Vieja, cuatrocientos mil; La Pintada, un millón ochocientos mil; Los Esteros, ochocientos mil; La Bomba, doscientos mil; Melgar, trescientos mil; Pienta, doscientos mil; Portugal, doscientos cincuenta mil; Monquirá, cien mil; Motero, ciento veinte mil; Pata, cuatrocientos mil; Pienta, doscientos mil; Portugal, doscientos cincuenta mil; Paicol, sesicientos mil; Pagüey, doscientos mil; Pamplonita, un millón doscientos mil; Pereira, ciento ochenta mil; Perico, setenta mil; Palenque, doscientos mil; Riorrecio, ciento cincuenta mil; Reyes, ciento diez mil; Riobolo, ochenta mil; Rioverde, doscientos mil; Ranchería, ciento ochenta y cinco mil; Saldaña, ochocientos mil; Somondoco, ochocientos mil; San Jorge, noventa mil; San Jorge, un millón novecientos mil; Tocari, ochenta mil; Travesueltas, cien mil; Tucurínca, trescientos cincuenta mil; Tilatá, setenta mil; Verdún, cien mil; Venadillo, ciento veinte mil; Yadirca, ochenta mil.

Como se ve, en cuestión de carreteras y de puentes fue muy grande la obra de las Fuerzas Armadas. Me mortifica, señores Senadores, tratar estos puntos, pero estos puntos son muy importan-

tes para los señores Senadores, representantes de los diferentes Departamentos, con el objeto de diferenciar las obras que el Gobierno militar adelantó y haya una base de reclamo al Gobierno para que se terminen esas obras y no se pierda el dinero que invertimos.

Luégo viene una lista de los puentes que quedaron en construcción, por lo menos, son para no leerles toda esa cantidad, pero son cerca de más de 60 puentes que estaban construidos también. Estos puentes son con contratistas colombianos nacionales. Luégo dice: con las casas alemanas (Fri Crud y Gisan Lamas) se contrataron los siguientes puentes: por ejemplo, ahí tenemos el puente de La Dorada, recientemente inaugurado, que fue contratado durante el Gobierno de las Fuerzas Militares en 1955. Y así, en esa forma, tenemos el puente de Arauca, con una luz de cien metros, contratado por cinco mil dólares; estos son todos dólares. Panchique, un puente de cincuenta metros de luz, con un costo de ciento treinta y dos mil dólares; el puente de Coello, de setenta metros de luz, con un costo de doscientos ochenta y cuatro mil dólares; Cértégui, con una luz de 80 metros y un costo de doscientos treinta y cuatro mil; Cajamarca, con una luz de 285 metros y un costo de un millón doscientos ochenta y ocho mil pesos. Cereté, está terminado, 60 metros de luz y un costo de doscientos quince mil dólares; Gualambú, 130 metros de luz y un costo de ciento cincuenta y seis mil dólares; Cabi, 60 metros de luz y un costo de doscientos siete mil dólares; Montería, 240 metros de luz y un costo de un millón ciento treinta y dos mil dólares; los señores Senadores por Córdoba podrán decir si este puente no está abandonado a la orilla del río y no se ha montado. Puquí, 60 de luz y ciento cincuenta y nueve mil dólares; Rayo, 50 de luz y un costo de ciento cuarenta y dos mil dólares; San Esteban, 70 metros de luz y trescientos treinta mil dólares; Tarazona, 90 de luz y ciento noventa y cuatro mil dólares; Valdivia, 245 metros de luz, con un costo de un millón doscientos un mil.

Como se ve, señores Senadores, no es cierto lo que dice la prensa, que el país no le debe nada al Gobierno militar; queremos esta serie de carreteras, esta serie de puentes, que difícilmente los Gobiernos venideros podrán hacer una obra superior a ésta. Esto demuestra la forma como se administraban los dineros en el Ministro de Obras Públicas con beneficio de todas las regiones, sin exclusivismos, ni regionalismos, sino solamente buscando el progreso nacional y el progreso de cada una de las regiones.

Es fastidioso hablar de estas cosas, pero es la única oportunidad que yo tengo para defender la obra de mi Gobierno y demostrarle al país todas las obras que hizo el Gobierno militar, y que han ayudado al progreso de la República.

Quedan unos capítulos; ya se van a pasar las dos horas. Lué-

go habla aquí el contraalmirante Piedrahíta de los dineros invertidos en la compra de equipos, equipos modernos y que hicieron muy económica la construcción de las diferentes vías.

Vienen listas ilustrativas de todas estas obras que acabo de enumerar, las carreteras y los puentes, de manera que vuelvo a insinuarles a los señores Senadores que se consigan en el Ministerio de Obras Públicas un ejemplar de este libro, que es muy importante.

Vienen luego los edificios que el Ministerio de Obras Públicas construyó durante 4 años; les puedo asegurar a los señores Senadores que ni la mitad de esos edificios serán construidos en los próximos cuatro años.

Luego el contraalmirante Piedrahíta habla aquí de la organización que le dio a la Policía Vial; una gran ayuda, pues, para los individuos que transitan por las carreteras, ya que les ayudan a la reparación de los carros y les dan toda suerte de ayuda para desvarar a los individuos; creo que este servicio todavía se esté prestando en las carreteras nacionales. Esa carretera con todos los pases de los choferes para evitar accidentes, es decir, guardaba el orden en las vías públicas.

Está al alcance, señor Presidente, en estos 15 minutos que faltan, hacer un breve recuento sobre las obras que el Gobierno militar hizo en el Ferrocarril del Atlántico. El contraalmirante Piedrahíta inicia su exposición con estas palabras: La influencia regional o política, la falta de un plan armónico en nivel nacional, la carencia de recursos suficientes, necesidad de comunicar centros en otra época vitales o todas estas circunstancias reunidas crearon para el país una red férrea desvertebrada físicamente y sin unidad de ninguna naturaleza. En el orden financiero una empresa de esta índole no puede producir siquiera para estas necesidades; el Ferrocarril del Atlántico enlaza estos tramos dislocados de vía férrea; da al sistema ferroviario del país unidad operativa, cuya administración acerca a la Costa Atlántica de la Nación y abre a la actividad de los colombianos el inmenso valle del río Magdalena y las fértiles tierras situadas al sur de la Sierra Nevada de Santa Marta. La planeación inicial llevaba los rieles únicamente hasta las cercanías de Gamarra; dejarlos allí hubiera sido un grave error que anulaba en parte la decisión de la obra. El Gobierno tomó la decisión de prolongar los rieles hasta el mar Caribe, uniendo al puerto de Buenaventura en el Pacífico, con el puerto de Santa Marta, en el Atlántico, comunicando por vía férrea 10 capitales de Departamento. La obra constituye un esfuerzo colosal por los ingentes recursos que demanda y por los difíciles problemas de ingeniería que es necesario resolver, pero su importancia será cada día que transcurre más trascendental en los destinos de esta Nación.

Yo creo sobre la importancia del Ferrocarril del Atlántico; niri-

guno de los señores Senadores tiene duda de ninguna clase. Dice me abstengo de ello.

Esta obra, como se sabe, y gran parte de las obras nacionales de carreteras del plan vial fueron financiadas en parte con dineros del Banco de Reconstrucción y Fomento; igualmente esta obra del Ferrocarril del Atlántico tiene fotografías, este libro tiene fotografías muy importantes sobre la obra del Ferrocarril del Atlántico; no más por curiosidad podría ojearse un capítulo muy importante, que es el de navegación y puertos, lo que el Gobierno militar hizo en beneficio por la navegación y los puertos. Aquí tenemos el Terminal Marítimo de Barraquilla, como el honorable senador Pumarejo lo puede encontrar, las grandes obras que adelantamos allá, la modernización de ese puerto, el dinero que el Gobierno empleó en Bocas de Ceniza, el contrato que se hizo con la misión francesa, los técnicos para que se estudiara el problema técnico de las Bocas de Ceniza, a fin de que las obras que se adelantaban no fueran un fracaso, como eran las anteriores.

Tenemos el Terminal Marítimo de Cartagena; el Vicepresidente del Senado, como buena cartagenero, estará muy bien informado de todas las obras que el Gobierno militar hizo en beneficio de ese puerto, no solamente el puerto civil, sino del puerto militar utilizado por la Marina Nacional.

Viene el capítulo del Terminal Marítimo de Santa Marta. Muchos millones invertidos en esa obra para acondicionarla a las funciones que tenía que desempeñar, una vez terminado el Ferrocarril del Atlántico; estando en el Gobierno me correspondió inaugurar las obras principales. Seguramente, terminado el Ferrocarril, el movimiento de buques se incrementó cada día más, no solamente por la mercancía de importación sino también por la exportación del banano.

Viene ahora el Terminal Marítimo de Tumaco. Los señores Senadores por el Departamento de Nariño son testigos de los millones que el Gobierno de las Fuerzas Militares invirtió en ese puerto, la comunicación con la isla de El Morro y todas las obras complementarias que modernizaron ese puerto.

Luego viene el Terminal Marítimo de Buenaventura; para los señores Senadores del Valle del Cauca, terminal en donde se adelantaron obras de las más costosas que se construyeron en los demás puertos y que demuestran el interés del Gobierno militar por ese puerto del Pacífico.

Trae unos cuadros muy importantes para los señores Senadores, sobre la importación y exportación por los diferentes puertos, en donde se ve la importancia que ellos tienen.

Muestra también cómo iban aumentando las importaciones y las exportaciones durante los diferentes años a partir de 1950 y hasta 1956. Cada uno de esos muelles, esos terminales tienen el

respectivo gráfico. Trae algunas informaciones sobre los trabajos sobre el río Sinú, para quitarle curvas y ganar tierras para la agricultura, consiguiendo una mayor corriente de las aguas y la desecación de muchas ciénagas.

Vienen las construcciones y las edificaciones de carácter técnico; edificios nacionales que los podrán ver los señores Senadores si consiguen este libro en el Ministerio de Obras Públicas, que ilustra por completo la obra del Gobierno militar.

De manera, señor Presidente y señores Senadoras, que, como podréis haber podido comprobar dónde se construyeron estas vías; la importancia que ellas tenían; el beneficio que recibía no solamente la República sino cada una de las secciones. Aquí en estas carreteras, no decía el Departamento, yo les indicaba. Esto demuestra que la presidencia de la República no era la vulgar oficina de negocios sino una oficina donde se estudiaban todos los problemas relacionados con las obras públicas, que adelantaba el respectivo Ministro, y que el presidente Rojas Pinilla permanentemente vivía preocupado por todas estas obras, obras que son un orgullo para el país, un orgullo para el Gobierno militar y una satisfacción para mí. Si el señor Presidente quiere levantar la sesión, creo que son las cuatro horas.

El Presidente levanta la sesión.

21ª SESION

Discurso del acusado, Gustavo Rojas Pinilla, en la sesión del día 2 de marzo de 1959. (2ª vuelta).

Señor Presidente, señores Senadores:

Antes de terminar con este plan de obras públicas que desarrolló el Gobierno de las Fuerzas Armadas y demostrar que algo le debe el país a ese gobierno, quiero referirme, antes, a dos hechos importantes: uno relacionado con la declaración rendida por el señor Amín Molkún y que sirvió de base al señor acusador, al gobierno y a toda la prensa para decir que la presidencia de la República se había convertido en la vulgar agencia de negocios para enriquecer al presidente de la República y a su familia.

El señor acusador, en una de sus intervenciones habló de que el señor Molkún había dicho que el primer día que conoció al presidente le había propuesto el primer negocio. Vamos a conocer los detalles de por qué el señor Molkún dijo eso, y también por qué razón terminó la declaración del señor Molkún en forma tan intempestiva y no figuró la constancia de que habla al final de su declaración.

Según cuento el señor Molkún, el Juez encargado de la investigación —él llamaba juez a ese personero de la justicia política—

por la mañana, por la tarde, durante muchos días, durante varias semanas, lo recibía al iniciar su declaración con la concebida amenaza de que tendría que ponerlo en la cárcel si no decía algo en contra del general Rojas Pinilla.

El le manifestaba que como estaba declarando bajo la gravedad del juramento, no podía decir nada que no fuera cierto. En esa declaración, y de acuerdo con los informes, o pruebas que aparecen en el expediente, el señor Amín Malkún estuvo enfermo.

Tan pronto pudo levantarse de la cama volvió a las declaraciones. En alguna ocasión le decía el doctor Bravo: —me parece que era el investigador— que dijera algo en contra del presidente, entonces él dijo: pues sí, yo le propuse un negocio al presidente, fue el primer negocio que le propuse. Con mucha ansiedad el doctor Bravo esperaba que le hablara de algún negocio sucio, pero inmediatamente como parece, en su declaración, él dijo: pero no se efectuó el negocio. Ya al final, e iluminado, seguramente encontrando una causa para terminar con ese martirio, con ese encarnizamiento con que lo estaba torturando el Juez instructor, le dijo en ese último día: señor Juez, ya me acuerdo de un negocio con el Comisariato que en mi concepto, es delictuoso.

Ante esta afirmación, el doctor Bravo cambió por completo con el declarante, le habló ya con cierta atención y respeto, y le dijo: a sus órdenes, diga cuál es el negocio sucio, el negocio delictuoso de que usted nos ha hablado. Y él dijo: yo vendí cincuenta vacas Holstein, a un miembro de la Junta Militar de Gobierno y el dinero correspondiente a ese negocio me lo pagaron con dineros oficiales del Comisariato Militar. El Juez le manifestó al señor Malkún: nosotros no estamos investigando nada en contra de los miembros de la Junta Militar. Por esa razón no figura esa constancia. Por esa razón fue suspendida casi intempestivamente cortada en seco, la declaración que venía rindiendo el señor Malkún y no lo volvieron a molestar más.

En la tarde del sábado, señor Presidente, de acuerdo con la autorización del Senado, rendí una declaración, bajo juramento, con relación a un supuesto peculado en la zona de carreteras de Duitama. La forma como informó la prensa de esta declaración aparece que el peculado fue cometido por el general Rojas Pinilla, o al menos no dan los informes correspondientes para que quede flotando ante la opinión pública esa circunstancia. Por esa declaración, señor Presidente, he venido a darme cuenta de otro caso de justicia política, mucho más grave que todos los anteriores.

El Jefe de la zona de carretera de Duitama, doctor Caicedo, y personal de su dependencia, de acuerdo con órdenes del Ministerio de Obras Públicas, en ese entonces doctor Santiago Trujillo Gómez, dio los materiales y terminó el aeropuerto de Paipa. Con el Ministro se convino que de los capítulos destinados para tras-

lados se le devolvería el dinero a ese jefe de zonas, y en esa seguridad él adelantó los trabajos. Al principio yo no recordaba la fecha exacta de esa orden y quién era el Ministro. Pero en el expediente figura una tarjeta del entonces Jefe de la Casa Militar de Palacio, coronel Cuervo Aráoz, que lleva la fecha de octubre del 53, en la cual le decía (como ya el Ministro había prometido de acuerdo con las órdenes del presidente de la República que se hicieran los traslados para la obra), que él sería responsable, en la misma forma que los demás empleados de su dependencia, si el aeropuerto no estaba terminado para la fecha que el presidente había determinado visitarlo e inaugurarlos. Parece que el Ministro de Obras Públicas, por conducto del jefe de carreteras nacionales, le dijo que podía pasar las cuentas, cargándolas a los dineros que manejaba la zona. El pasó sus cuentas, fueron aprobadas por el Ministerio de Obras Públicas, y según dice el abogado que defiende a estos empleados, estos cuentas fueron fenecidas por la Contraloría General.

Sin embargo, después del 10 de mayo, alguna persona que quería conseguir un ascenso presentó una denuncia de que había peculado de que no figuraba la disposición del reintegro, de que se había hablado anteriormente. Y estos individuos, me parece que alrededor de 8 personas, desde hace 14 meses están en la cárcel de Santa Rosa. No hay la menor duda, señor Presidente y señores Senadores, que el responsable de que estos empleados que cumplieron con su deber, de acuerdo con las órdenes que recibió del entonces Ministro de Obras Públicas, es responsable, digo el contraalmirante Piedrahíta. Porque la investigación política se inició después del 10 de mayo cuando él era miembro de la Junta Militar. Esos 9 ciudadanos están injustamente en la cárcel. Y yo pongo este denuncia, por conducto del Senado de la República, al señor Ministro de Justicia.

Los señores Senadores tendrán que perdonarme en que hable de estas cuestiones de obras públicas y de la obra en general del Gobierno de las Fuerzas Armadas, porque yo creo que muchos de los honorables Senadores han olvidado o no conocieron lo que el Gobierno militar hizo en beneficio del país y puedan creer lo que afirmó aquí el señor Acusador, de que la presidencia de la República era una vulgar oficina de negocios para enriquecer al presidente de la República.

En la sesión del viernes, señor Presidente, hablé de 74 vías, que fueron construidas por el Gobierno militar durante sus cuatro años de gobierno y que beneficiaron a los 16 Departamentos, a 3 Intendencias, una Comisaría y la provincia de Casanare. Esas 74 vías le costaron \$ 184.500.000. Esas 74 vías correspondían a uno de los planes viales del Gobierno militar. Luego viene el segundo plan vial, señor Presidente, que lo he resumido en la forma más

corta posible, para no cansar a los señores Senadores, pero yo creo que en la forma como lo voy a presentar ilustrará el criterio de los señores Senadores.

Tenemos, en primer lugar, el primer contrato con la Morrison Knudsen, por un valor de \$ 86.628.000, que comprenden trabajos de reconstrucción, construcción y pavimentación de las carreteras Bucaramanga-Barbosa, que beneficia al Departamento de Santander, con la variante de Oiba-Güepsa, para evitar los deslizamientos que se presentaron adelante de Güepsa y Mamaruca, en el puente sobre el río Suárez; Bucaramanga-Cúcuta-La Frontera; Mal Paso-Totumal, que es una de las partes de la carretera oriental que debe terminar en Santa Marta, con la variante o con el trayecto de Ocaña-Gamarra.

Luégo vino el contrato con la "Raymond "Morrison Knudsen", con una inversión de \$ 64.682.000, que comprende la carretera Bogotá-Ibagué y Facatativá-Honda-Dorada.

Luégo vino el contrato con la "Raymond Co"., con la cual se invirtieron \$ 113.275.000 para las carreteras Buenaventura-Cali, Cali-Cartago, Cerritos-Medellín y Cauya-Manizales.

Luégo viene el contrato con la "Winson Mantilla Co.", en la cual se invirtieron \$ 94.489.000 para la carretera Barranquilla-Cartagena, Cartagena-Planeta Rica, Planeta Rica-Tarazá.

Luégo los contratos con la casa "Utah-Olap" por \$ 101.772.000.00, para la carretera Armenia-Ibagué, Morillo-Calarcá, Manizales-Cartago y Manizales-Honda.

Luégo por administración directa del Ministerio de Obras Públicas, una inversión de \$ 33.200.000.00 para la carretera Medellín-Tarazá. Aquí aparece una inversión bastante grande en el Departamento de Antioquia. Personas de los otros Departamentos se quejaban de parcialidad, porque el Ministro era antioqueño y la señora del presidente de la República era antioqueña. Y que por esa razón se destinaron tantos millones a Antioquia. Yo les contestaba a esos impacientes que eran vías importantes, no solamente para el Departamento de Antioquia sino para el país y que también por un elemental sentido de justicia a Antioquia había que compensarle, porque todo mundo sabe, Antioquia es uno de los Departamentos que más contribuye en el impuesto sobre la renta.

Luégo viene otro contrato con los contratistas "Morrison Knudsen", en la carretera del kilómetro 18 de Dagua a Loboguerrero, diferente a la que leímos ayer, este es del plan vial, con aportes del Banco de Reconstrucción y Fomento, en el cual invirtieron \$ 6.650.000.

Luégo vienen los contratos con "Mesa Moreno y Cía.", para la carretera Tunja-Barbosa, con una inversión de \$ 8.625.000.00.

Luégo viene el contrato con la "Constructora Económica, Ltda."

para la carretera Ciénaga-Barranquilla, con una inversión de doce millones de pesos.

Durante el gobierno de las Fuerzas Armadas, señores Senadores, se exploraron para carreteras, 4.345 kilómetros; se trazaron 1.622 kilómetros y se localizaron 3.085 kilómetros, con un costo de \$ 9.672.000.00. Si a estas cantidades anteriores agregamos lo que fue invertido en la terminación de los 68 puentes sobre carreteras dados al servicio y en 40 casi terminados, de que hablé en la exposición del viernes, que suman \$ 31.153.000, tenemos que en la construcción del primero y segundo plan vial el Gobierno de las Fuerzas Armadas invirtió en beneficio de los diferentes Departamentos y Territorios Nacionales, la cantidad de setecientos cuarenta y seis millones ochocientos veintiún pesos. En esta cantidad, señores Senadores, no está comprendida la suma invertida en la conservación de carreteras. Y quienes transitaron por las carreteras durante el Gobierno militar pueden atestiguar que nunca en la vida del país las carreteras habían estado mejor conservadas.

Hay un pequeño detalle, señor Presidente, que indica de manera objetiva y que no admite discusión, lo que significó el acortamiento de distancias y en disminución de tiempo ese plan vial.

La obra del Gobierno militar, en el ramo de carreteras consiguió, con las variantes proyectadas, un acortamiento de 2.000 kilómetros en distancias, que sumados al mejoramiento de las vías representó en total un acortamiento en tiempo, de 168 horas en su recorrido. Todos los señores Senadores podrán darse cuenta lo que significa un acortamiento de 2.000 kilómetros en la distancia que un vehículo tiene que recorrer y la disminución en tiempo en 168 horas. Menos desgaste de los vehículos y por consiguiente, con el menor tiempo un abaratamiento muy sensible en el transporte, que lógicamente tenía que incidir en el costo de la vida, pero incidir favorablemente en el costo de la vida para hacerlo bajar.

Pero hay un detalle, señor Presidente y señores Senadores, muy significativo y que talvez no viene a confirmar la aseveración del señor Acusador y la aseveración que ha hecho la prensa y que han hecho todos los funcionarios públicos, de que el Presidente de la República había convertido la oficina, o su despacho en una vulgar agencia de negocios.

Este plan de carreteras se discutía con el presidente de la República, con el Jefe de las carreteras nacionales y en presencia del Ministro de Obras Públicas, y no hay una sola vía de todo este plan que no hubiera sido conocida en todos sus detalles por el presidente de la República. Y solamente fue aprobado ese plan cuando me convencí de que no había otras vías más importantes y que el dinero debía invertirse en las que se había acordado.

Recuerdo muy bien, señor Presidente, la sorpresa que el Director de Carreteras Nacionales, el doctor Avila Mora, boyacense,