

me dio un día cuando me extendió en el despacho presidencial los planos de reconstrucción y mejoramiento de la Carretera Central del Norte. Evidentemente para mí fue una sorpresa el trabajo de los ingenieros con una vía, indudablemente de las que más conozco, por la que más he transitado en el país. Seguí trayecto por trayecto y después de llegar por los planos a Tunja, le dije al doctor Avila Mora:

"Doctor, se les ha olvidado en esta variante o en esta reconstrucción de la Carretera Central del Norte, precisamente las curvas más peligrosas que tiene la carretera, que son las conocidas por "Las vueltas del diablo", por esa las llaman así; son muy difíciles. De acuerdo con estos planos topográficos que usted me trae, si en vez de coger la carretera normal, por donde está actualmente, usted coge la falda derecha del cerro, resuelve los problemas, elimina "Las vueltas del diablo" y el paso de la carretera sobre el ferrocarril. En vez de proyectar el paso a nivel que ustedes tienen aquí, puede construir un puente y pasar por encima del ferrocarril porque el ferrocarril entra a la carretera actualmente en un corte en "cajón". Creo que la carretera se construyó en esa forma.

Fuera de esta preocupación del presidente Rojas Pinilla por las obras públicas y la intervención tan directa y permanente que ejercía en el Ministerio de Obras Públicas, era lógico que también tuviera intervención en el Ministerio de Guerra, por ser militar y en el Ministerio de Educación, por haber estudiado pedagogía.

En todos los demás Ministerios, señor Presidente y señores Senadores, estudiaba con el mayor cuidado los diferentes problemas que los ministros me presentaban. Y si algún día, verdaderamente, se adelanta la investigación o se inicia el juicio de responsabilidades del Gobierno militar, se podrá comprobar hasta la saciedad de que nunca firmé un decreto del cual no me hubiera enterado en la forma más detallada.

Los empleados que trabajaron conmigo en la presidencia de la República son testigos de que trabajaba desde las ocho de la mañana hasta las ocho de la noche. Y ya hemos visto cómo empleaba los fines de semana. Esta era la agencia de negocios que tenía montada en el despacho presidencial el general Rojas Pinilla.

El viernes hablé sin dar detalles ni dar cifras, señor Presidente, sobre las inversiones en los puertos marítimos y fluviales. Este es un cuadro muy pequeño, que también es muy importante que el honorable Senado de la República lo conozca:

Santa Marta, \$ 9.500.000. Buenaventura, \$ 8.248.000. Cartagena, \$ 815.000. Tumaco, \$ 1.343.000. Barranquilla, \$ 3.687.000. Bocas de Ceniza, \$ 2.033.000. La ADENAVI, para la conservación del río Magdalena, \$ 7.283.000. En el presupuesto que muy gentilmente un Senador de la República me obsequió el viernes de la semana pasada, figura una partida de \$ 1.200.000, para esa compa-

nta. Canal del Dique, \$ 1.255.0000. La defensa del río Sinú, para la defensa del río de Cereté y el río Sinú, \$ 578.000. Para la defensa de Magangué, \$ 1.094.000. Para la defensa de Andalucía y Muro-Hermoso, contra el río Cauca, \$ 170.000. La defensa de Buga contra el río Guadalajara, \$ 140.000. La defensa de Puerto Salgar, cable-stacado y otras obras, \$ 987.000. En equipos hidráulicos que quedaron después del 10 de mayo, \$ 15.675.000. Estudios sobre modelo reducido del río entre Dorada y Magangué, \$ 100.000. Total de las inversiones en los puertos marítimos y fluviales, \$ 57.977.000.

En la forma más concisa he resumido el Ferrocarril del Atlántico:

Trazado: Antes del 13 de junio, Dorada-Gamarra. Es decir, en 1952, siendo Ministro de Obras Públicas el doctor Jorge Leyva, adelantó el trazado, terminó el trazado entre La Dorada y Gamarra. Después del 13 de junio, al cambiar el terminal del ferrocarril de Gamarra a Santa Marta, el Gobierno militar hizo el trazado de Gamarra a Santa Marta.

En la localización de la línea, antes del 13 de junio se habían localizado 140 kilómetros. Después del 13 de junio y hasta el 10 de mayo, 530 kilómetros. La longitud total de la vía son 670 kilómetros.

La banca: Antes del 13 de junio, 00 kilómetros. Aquí sí podemos decir cero, señor Acusador. Del 13 de junio al 10 de mayo, 529 kilómetros. Banca terminada. Para construir después del 10 de mayo, 141 kilómetros.

Rieles: Hasta el 10 de mayo, 137 kilómetros, del Gobierno militar, para enrielar después del 10 de mayo, 533 kilómetros.

Puentes: Antes del 10 de mayo estaban terminados los puentes sobre el Sogamoso y El Nare, y se dejaron muy adelantados los de Puerto Berrío y Salgar. Solamente hay cuatro puentes mayores.

Se terminó antes del 10 de mayo la construcción de 21 puentes menores. Suma invertida entre el 13 de junio de 1953 y el 10 de mayo de 1957 en el Ferrocarril del Atlántico, \$ 81.500.000.

Luégo pasamos a los aeropuertos, señor Presidente: es conveniente recordar todas estas cosas para saber cuánta razón tiene y qué tan verídico es el señor Acusador cuando dice: "Mientras el presidente se enriquecía, el pueblo se moría de hambre y no se hacía nada". Aeropuertos terminados hasta el 10 de mayo de 1957: Barrancabermeja, con características de aeropuerto internacional, hasta el momento el más moderno que tiene Colombia. En las Islas de San Andrés, el aeropuerto terminado antes de esa fecha. El de Leticia, el de Puerto Asís, en el Putumayo; el de Cano, en Pasto, Nariño; el de Paipa, en Boyacá; el de Cimitarra, en Santander; el de Quibdó, en el Chocó; el de Araracuara, en la Intendencia del

Caquetá; el de Melgar, en Melgar; las pistas militares de Palanquero y Cali, y la pista del Centro de Instrucción de Tolomaida, con tres mil metros de longitud y por consiguiente con capacidad para recibir cualquier clase de avión. El Aeropuerto Internacional de Bogotá, con sus avenidas de acceso y vencidas ya sus principales etapas, y el de Tunja, acondicionado para aviones pequeños.

Con la visita a San Andrés y Providencia, señores Senadores, en la construcción de ese aeropuerto el Gobierno militar no descubrió las Islas de San Andrés y Providencia, pero sí las incorporó al territorio nacional, porque en toda la vida de la República ningún presidente había visitado esas Islas. La prensa conservadora atacó mucho y se burló del doctor Alfonso López cuando él había dicho que él había descubierto los Llanos Orientales, y evidentemente, el doctor López descubrió los Llanos Orientales, no desde el punto de vista geográfico o político, sino desde el punto de vista económico; tal vez fue el primer gobernante que habló de las inmensas posibilidades económicas de esas regiones, como día a día lo podemos comprobar y lo hemos venido comprobando.

Al hablar sobre aeropuertos, señor Presidente, quiero hacer una pequeña mención sobre el aeropuerto de Araracuara, porque está muy relacionado con el capítulo que voy a tratar después en forma muy sintética, muy resumida, sobre hidroeléctricas.

Cuando estaba de Ministro de Guerra el general Espinel, preocupado por las enseñanzas que había dejado el conflicto de Leticia, me ordenó que estudiara las vías de acceso al puerto de Leticia. Nosotros los militares y todos los civiles estábamos acostumbrados a considerar que la vía más conveniente, la más directa, era la que salía por Neiva, Florencia, luego el río Orteguzza abajo, hasta la famosa carretera Caucajá, el río Putumayo abajo, hasta su desembocadura en el Amazonas y luego subir por el Amazonas hasta Leticia. Pero al trazar la recta Bogotá-Leticia se encuentra uno con la sorpresa de que para ir a Leticia el camino más corto es por el otro lado, es decir, por los Llanos Orientales.

Me correspondió estudiar esa vía, señor Presidente, y logramos llevarla hasta el puesto de Concordia, donde había un pequeño aeropuerto, y luego continuarla hasta San José del Guaviare, en donde me tocó ir a localizar el aeropuerto de esa región; después en compañía del que fue posteriormente Director General de Aviación Militar, coronel Piñeros, y con base en Tres Esquinas, estuvimos reconociendo la carretera para salvar los altos del Araracuara, tanto la margen derecha como la margen izquierda. En esos reconocimientos encontramos que un terreno que parecía pantanoso sobre la margen izquierda del río Caquetá era una inmensa planicie rocosa en la cual se podría construir la tan anhelada base militar estratégica del país. Es una meseta, señores Senadores, que tiene una extensión más o menos de cien kilómetros cuadrados, par-

tida casi por el centro por un río de aguas puras. Se presentaba la oportunidad, o existían las posibilidades de construir una pista a muy poco costo y poderse construir hangares subterráneos protegidos para cualquier bombardeo.

Esta base quedaba a quinientos kilómetros de Bogotá, es decir, a una distancia menor que Barranquilla, en la costa. Correspondía construir un aeropuerto de emergencia, el cual estudié, localicé y se construyó cerca de la colonia penal de Araracuara. Ese aeropuerto, de absoluta importancia, era necesario para la seguridad de las rutas aéreas y sobre todo para el aeropuerto de Leticia.

En los reconocimientos que efectué para ese aeropuerto tuve la oportunidad de apreciar el caudal y las posibilidades hidroeléctricas del río Caquetá en los chorros del Araracuara. El río Caquetá tiene antes de reducir su cauce y estrecharse, una anchura de mil quinientos metros, luego se reduce a un poco menos de doscientos, para luego seguir en chorros y terminar en un remanso.

Las posibilidades de esa central hidroeléctrica, señores Senadores, esto es muy importante que ustedes lo sepan, es de una magnitud que alcanza al millón trescientos mil kilovatios y está situada como he dicho, a quinientos kilómetros de Bogotá y más o menos a la misma distancia de Cali.

En ese entonces esa distancia parecía fuera de las posibilidades del país, pero ahora es completamente diferente y no se puede olvidar que en los Estados Unidos se llevan líneas a más de mil trescientas y mil cuatrocientas millas del sitio donde se genera la electricidad.

Sin que esto sea autoelogio, señor Presidente y señores Senadores, y con el objeto de que la opinión pública lo sepa, porque antes no lo había dicho, casi no hay un solo aeropuerto en la República de Colombia en el cual el ingeniero Rojas Pinilla no haya intervenido, bien sea en su proyecto, en su localización o en su construcción.

Los señores Senadores podrán recordar las pugnas o competencias entre las compañías Avianca y Taca, y Avianca y Lansa. La compañía Taca era gerenciada por el doctor Alirio Gómez Picón (sic) y cuando esa compañía quería abrir operaciones en Bogotá, tropezó con el inconveniente de que la Avianca no le permitía utilizar el Aeropuerto de Techo. Y tuvo necesidad de buscar el aeropuerto más cerca de Bogotá para iniciar operaciones. Como era persona muy influyente, consiguió que se le autorizara utilizar el aeropuerto o la pista de Madrid, y propuso que la compañía le prestaría al Gobierno la cantidad de doscientos mil pesos para acondicionar esa pista a los aviones DC-3 de dos motores, que eran los que en ese entonces servían en el país.

Era Ministro el general Espinel; Director de la Aviación el ge-

neral Piedrahíta, y la Aviación Civil, de la cual yo era Director, dependía de la Aviación Militar. Yo había puesto algunas objeciones para que se invirtiera esa cantidad de dinero en una pista que en mi concepto y desde el punto de vista técnico estaba mal orientada. Y le había propuesto al doctor Alirio Gómez que se modificara la orientación de la pista, se desplazara del sitio donde prestaba servicio y que en esa forma el Gobierno le devolvería los \$ 200.000.

Un buen día me citaron al despacho del Ministro de Guerra, en donde, estaba el doctor Gómez Pinzón, (sic), Alirio Gómez, con ingenieros y pilotos de la Taca, el general Piedrahíta y el general Espinel. Hubo una discusión sobre que la dirección u orientación de la pista en que ellos iban a invertir los \$ 200.00 era la correcta; discutimos con los ingenieros desde el punto de vista técnico y tuvieron que aceptar que era un error invertir ese dinero en esa pista, porque la pista estaba mal orientada. Sin embargo, el doctor Alirio Gómez, muy disgustado conmigo, dijo que la compañía invertiría los \$ 200.000 aun cuando el Gobierno no se los reembolsara. Yo dije: "Pues esa inversión, doctor Alirio Gómez, significa un fracaso, una pérdida para la compañía. Si yo fuera accionista de esa compañía pediría que a usted lo quitaran de Gerente, porque usted va a hacer quebrar la compañía".

Y efectivamente por esta y otras cosas hizo quebrar a la compañía Taca. (Por esa razón es que él escribe tanto contra mí, salvo el caso que esté aspirando a un Ministerio). Pero esa pugna, señor Presidente, entre la Taca y la Avianca le resolvió a Bogotá el problema de su aeropuerto internacional, porque mirando mucho más adelante, la compañía Taca le propuso al Gobierno la construcción del Aeropuerto Internacional en unos terrenos que tenía opcionados sobre la margen izquierda del río Bogotá; la Avianca, pues, se opuso a esa construcción, puso en juego todas sus influencias y dijo que esa compañía ya había adquirido unos terrenos sobre la margen derecha del río Bogotá y que era inútil comprar los de la margen izquierda. Recibí la comisión del Gobierno de estudiar los dos terrenos y conceptuamos sobre ellos.

Indudablemente los terrenos comprados por la Avianca, sobre la margen derecha del río Bogotá, en jurisdicción del Municipio de Funza, permitían la construcción del aeropuerto no en las condiciones que el Director de Aviación Civil, en esa época, creía convenientes de acuerdo con el desarrollo futuro de la aviación. Porque no se podía localizar una pista de 3.000 metros como mínimo, que eran las especificaciones en longitud que se consideraban convenientes. Y además el costo de la obra era mucho mayor porque había que pontear el río y construir un viaducto muy largo en unos terrenos pantanosos.

Indudablemente los terrenos más apropiados para el aeropuer-

to internacional eran los de la margen izquierda. Y al estudiar los terrenos opcionados por la compañía Taca encontré que había otros terrenos mejores para esa obra, precisamente los terrenos donde actualmente se está construyendo el Aeropuerto Internacional de Bogotá.

Estos son detalles que considero importantes, para que los señores Senadores, que legislan sobre todas estas cosas nacionales, tengan la historia sobre todas estas obras. La localización, señor Presidente, del aeropuerto de Santa Marta en Pozo Colorado. El sitio lo escogió el ingeniero Rojas Pinilla. Los señores magdaleneses sabrán del pequeño aeropuerto que estaba dentro de los cerros, dentro del plan donde está construida Santa Marta, sujeto a corrientes muy encontradas, que hacían peligrosa la navegación aérea. Por varias semanas estuve recorriendo todas esas regiones, hasta que localicé ese sitio, donde actualmente presta servicio ese aeropuerto.

El aeropuerto de Mompós también fue localizado por el ingeniero Rojas Pinilla. En Antioquia, señor Presidente, el aeropuerto Olaya Herrera. Existía un **impasse** cuando los antioqueños, con mucha razón, querían convertir ese aeropuerto en aeropuerto internacional. Había un **impasse**, que consistía en que algunos ingenieros manifestaban que una de las zonas de aproximación quedaba interferida por el cerro del Nutibara, y que el ángulo de planeo del otro extremo de la pista estaba por debajo del 20 por ciento, que era el mínimo aceptado.

Me tocó viajar a Medellín a resolver este problema, problema que tal vez era un engaño o una oposición injusta a la ambición de los antioqueños, porque con un desvío insignificante del eje se evitó el cerro de Nutibara y se aumentó el ángulo de planeo.

El aeropuerto de Urao fue localizado por el ingeniero Rojas Pinilla. Hace dos meses en el periódico "El Colombiano", de Medellín, apareció una corresponsalía de Urao en que reconocen ese trabajo y manifiestan la gratitud de la región por el entonces teniente coronel ingeniero Rojas Pinilla. Los señores de Manizales, en su aeropuerto de Santágueda no podrán olvidar que muchas comisiones de ingenieros y representantes viajaron repetidas veces a Manizales para resolverles el problema de su campo aéreo, y que todas esas comisiones dieron concepto adverso, que consideraban imposible desde el punto de vista técnico y económico la construcción de ese aeropuerto. Allá tienen que recordar que el ingeniero Rojas Pinilla viajó a Manizales, reconoció los terrenos de Santágueda, rechazados por las otras comisiones, proyectó el aeropuerto de Santágueda, que está prestando servicios.

En el aeropuerto de Matecaña, de Pereira, también me tocó actuar cuando estaba al frente de la Dirección de Aviación Civil.

Allá tuve el gusto de conocer por primera vez a uno de mis jueces, el Senador Camilo Mejía Duque. El me ayudó mucho allá, creo que hasta me acompañó en esos reconocimientos, de manera que también el nombre del ingeniero Rojas Pinilla está vinculado al aeropuerto de Matecaña.

El aeropuerto de El Edén, en Armenia, fue localizado y controlado por el ingeniero Rojas Pinilla. Las gentes de Armenia recordarán muy bien mis viajes de inspección en esa obra.

En Cali, señores Senadores, sobre todo los Representantes del Departamento del Valle, saben el inconveniente que representa para la expansión de la ciudad el que la base Marco Fidel Suárez esté metida dentro de las mismas calles de la población. Me correspondió, señor Presidente, localizar y hacer adquirir los terrenos para la gran base central militar, cerca de la recta o autopista Cali-Palmira, para resolverle a la aviación militar ese grave problema. Y antes, señor Presidente, me tocó trabajar y localizar la pista para aviones pesados que actualmente presta servicio en esa base.

En el aeropuerto de Popayán, también como Director de Aviación Civil, el ingeniero Rojas Pinilla resolvió los problemas técnicos de ese aeropuerto y le propuso a la ciudadanía la construcción del hotel de turismo entre el aeropuerto y la ciudad, para extender la ciudad en esa dirección y resolver el **impasse** en que estaba el hotel de turismo.

Los señores de Nariño recordarán, que Pasto tenía el **impasse** que no le habían podido resolver, de su aeropuerto. En el año de 1945, un año después del golpe de Pasto, el 10 de julio, visité el Departamento para estudiar sobre el terreno las posibilidades del aeropuerto. Yo creo que los señores Senadores de ese Departamento recordarán la forma como la ciudadanía de Pasto me recibió, el trabajo efectuado por mí, los estudios que hice sobre el famoso campo de Pacisar, cerca del campo de Cano, donde se construyó el aeropuerto.

La prolongación o ensanche del aeropuerto de Neiva fue estudiada y proyectada y dirigida por el ingeniero Rojas Pinilla.

El aeropuerto de Florencia, en el Caquetá, fue localizado, estudiado y proyectado por el ingeniero Rojas Pinilla.

La base de Tres Esquinas, la pista de la base de Tres Esquinas, fue proyecto igualmente del ingeniero Rojas Pinilla.

El aeropuerto de Tunja, fue localizado, proyectado y dirigido por el ingeniero Rojas Pinilla.

El sitio para el aeropuerto de Chiquinquirá fue escogido por el ingeniero Rojas Pinilla. No se llevó a cabo la obra, porque vino 10 de mayo.

El aeropuerto de Sogamoso, como les consta a los señores de esa población, fue estudiado, proyectado y dirigido por el ingeniero Rojas Pinilla.

El aeropuerto de Paipa fue proyectado, el sitio fue escogido, proyectado y dirigido por el ingeniero Rojas Pinilla. Este aeropuerto, señor Presidente, está mezclado con estas cuentas del ingeniero Caycedo, de la zona de carreteras de Duitama, responde a dos necesidades: primero, a la seguridad de la navegación sobre territorio boyacense, porque debido a las condiciones meteorológicas especiales de la región, este aeropuerto no se nubla; y segundo, tiene una gran importancia desde el punto de vista turístico, por los baños termales que tienen fama, no solamente en Colombia sino fuera, en las repúblicas vecinas.

El aeropuerto del Socorro, de Santander, señor Presidente, también fue proyectado, escogido después de muchos meses de estudio, porque esa es una región muy difícil, topografía muy abrupta, hasta que escogí el sitio, se proyectó, se construyó y ya, siendo Presidente pude aterrizar en ese aeropuerto.

El aeropuerto de San Gil, igualmente fue consecuencia de los reconocimientos que efectuó el ingeniero Rojas Pinilla, como lo pueden certificar los habitantes de esa población.

Ya hablé del aeropuerto de Barrancabermeja, el aeropuerto de Cimitarra, con capacidad para recibir aviones cuatrimotores, fue escogido, localizado y dirigido por el ingeniero Rojas Pinilla.

La base de Apiay, en los Llanos Orientales, fue estudio del ingeniero Rojas Pinilla.

Un pequeño aeropuerto en Sardinata, Santander, que no llegó a construirse, evitó, señor Presidente, cuando durante el Gobierno del doctor Lleras Camargo me nombró su representante para presidir las elecciones para Concejeros Municipales. Todos sabemos la forma ardiente como luchan los liberales y los conservadores en ese Departamento por los puestos por ganar las elecciones. Este es un Municipio de mayoría conservadora, pero el anterior Concejo era de mayoría liberal. A mí me habían dado avión, puesto a mis órdenes una compañía, para guardar el orden. Los ánimos estaban muy exaltados. Yo reuní los directorios políticos y les dije que debían preocuparse más bien por el adelanto de la población, que un concejal más, un concejal menos no tenía la misma importancia, que por ejemplo, la construcción del aeropuerto de la población, ya que estaba muy desvinculada, no solamente de Cúcuta, sino del resto del país; y logré que los dos directorios me acompañaran a los reconocimientos, localizamos un sitio para un pequeño aeropuerto de la clase C, porque es región muy montañosa; aceptaron mi propuesta de que votaran por una sola lista, que desde el punto de vista legal no se podía; solamente ahora con la cuestión de la paridad y con el plebiscito sí pueden votar

por una sola lista, pero de todas maneras el proyecto del aeropuerto evitó que se mataran los liberales y los conservadores en Sardinata.

Por esa razón, señor Presidente, cuando llegué el 13 de junio a la presidencia de la República, conocía suficientemente todo el país, y al estudiar las características que cada aeropuerto debía tener en las respectivas regiones, tenía que estudiar la situación económica y las posibilidades económicas de la región. De ahí que en la presidencia conocía los problemas principales de los diferentes Departamentos de Colombia.

Es mortificante tener que hablar de estas cosas, pero el señor Acusador habló de que al Gobierno militar no le debía nada el país y la prensa, desde hace 20 meses ha dicho que no se explica cómo llegué a general de la República y a conseguir mi grado de ingeniero civil.

Que todas estas cosas son mentiras, dicen algunos escritores, obligados a decir que son mentiras para ganarse el pan de cada día, calumniando al ex-presidente.

Un cuadro también muy sintetizado, muy resumido, señores Senadores, sobre cuál fue la obra del Gobierno militar a través del Instituto de Crédito Territorial. Cuatro cifras van a demostrar si decía la verdad el señor Acusador cuando afirmaba que mientras el Presidente se enriquecía, el país se arruinaba. No doy los datos de construcciones año por año, sino doy el resumen total:

El incedial empezó a funcionar en el año de 1939. Desde esas fecha hasta el 13 de junio de 1953, construyó ese Instituto 7.612 viviendas por un costo de \$ 45.332.000.00.

El Gobierno militar, que, según afirma el señor Acusador, no hizo nada por el país, en este solo renglón de vivienda militar, de vivienda, construyó durante su administración, no las 7.612 viviendas, sino 20.263, con una inversión de \$ 175.324.000. En 13 años, 7.612. En 4 años 20.263.

Tal vez lo que más influye en el país, sobre todo, desde el punto de vista industrial, señores Senadores, es la fuerza eléctrica, el flúido eléctrico. El 13 de junio el país contaba con 450.000 kilovatios. El 10 de mayo, cuando terminó el Gobierno militar, se aproximaba al millón de kilovatios. Esta era la agencia de negocios que arruinó al país por enriquecerse el presidente.

Los señores de Antioquia, de Caldas y del Valle, pueden testificar cómo aumentó el flúido eléctrico en esos Departamentos, e igualmente los señores de Cundinamarca. El Gobierno militar, que

solamente se preocupaba por sus negocios, contrató la misión de técnicos franceses y americanos para que estudiaran las posibilidades hidroeléctricas de Colombia. Los estudios de esa misión los debe tener el Gobierno y servirán de base para cualquier plan hidroeléctrico que desarrolle el país. Esa misión de técnicos viajó a Aracucara por los informes que personalmente le pude dar, y ellos me informaron a su regreso que en las épocas de menor caudal del río se podía garantizar 1.300.000 kilovatios. Esa misión estudió igualmente la represa del río Sinú, de Alto Sinú, e informó sobre las posibilidades de conseguir 250.000 kilovatios, con una represa de cien metros en la base. Esta fuerza eléctrica, si algún día llega a construirse esta hidroeléctrica, podrá beneficiar a Antioquia y a los Departamentos de la Costa. Y completado con los estudios que hicieron sobre las caídas de la Sierra Nevada de Santa Marta, habrán resuelto por muchos años el problema hidroeléctrico de los Departamentos de la Costa.

En los sitios donde no era posible la utilización de la fuerza hidroeléctrica, se dotaron (sic) a los Municipios de plantas eléctricas, como lo pueden atestiguar los habitantes de todos esos 21 Municipios beneficiados. En el Magdalena, el general Hernández Pardo resolvió casi en su totalidad este problema eléctrico y así en otros Departamentos. Igualmente, a la mayoría de los Municipios, o a una gran mayoría, se dotó de su servicio de agua y de los otros servicios complementarios.

No está por demás, señores Senadores, asegurar, afirmar de manera categórica, sin que pueda ser desmentido, que los presupuestos de todos los Municipios se administraban pulcramente y en beneficio de la población. No como pasaba anteriormente, en que el presupuesto municipal era serruchado como decimos en el lenguaje común, entre todos los concejales, dejando una mínima parte para el Municipio. Es decir, que las inversiones y el trabajo del Gobierno militar, en el campo nacional, fue complementado con gran pulcritud y eficiencia por todos los Gobernadores y por todos los Alcaldes en sus respectivos Municipios. Esa la razón para que hubiera progresado el país en esos años, en la forma como progresó y que no se puede negar.

La prensa, después del 10 de mayo, señor Presidente, ha hablado mucho sobre las pésimas condiciones carcelarias, sobre que esos establecimientos son verdaderos antros, en donde en lugar de regenerarse el individuo, se corrompe más.

El Gobierno militar invirtió quince millones de pesos en la construcción de cárceles; en penitenciarías, la de Barranquilla, con mil reclusos, que está terminada; no se ha utilizado no sé por qué.

Parece que los señores de Barranquilla han dicho que no es conveniente que en uno de los puertos principales del Caribe haya una cárcel. De todas maneras está terminada, con capacidad para mil reclusos. La de Tunja, con iguales características, que creo ya va a ser inaugurada. La de Popayán, para mil reclusos, exactamente en las mismas condiciones de Tunja y Barranquilla. La cárcel de mujeres de Bogotá, antigua del Buen Pastor, fue inaugurada en abril de 1957 por el Gobierno militar. Esto en relación con las cuatro principales penitenciarías; estas cuatro penitenciarías fueron proyectadas para responder al 80 por 100 de las necesidades carcelarias del país para reclusos rematados (sic). Además, se adelantaron las cárceles, la de Bogotá, tal vez la más moderna del país, con capacidad para mil ochocientos, y acabar con esa cárcel modelo, que es un antro de corrupción, que está terminada, le faltaban muy pocos detalles el 10 de mayo, pero no han querido terminarla para que no aparezca que fue obra del Gobierno militar. La de Pamplona fue inaugurada por el Presidente en su último viaje a esa población. La de Cartagena está terminada; solamente le falta el servicio de agua. La de Santa Marta está próxima a concluirse. La de Bucaramanga está terminada. La de San Gil, muy adelantada. La de Cali, inaugurada.

Es decir, que también en este ramo de prisiones y construcciones carcelarias, también le debe algo el país al Gobierno militar.

La prensa en los últimos días, señor Presidente, se ha interesado mucho por el problema de la Televisora Nacional. El Gobierno militar la inauguró el 13 de junio de 1954, y estudió en su totalidad el plan nacional, e importó y trajo y dejó en el país todos los materiales indispensables, hizo los contratos necesarios para que el servicio de la televisión se llevara a todo el territorio, a todos los Departamentos. El 10 de mayo estaban en construcción las estaciones repetidoras en el macizo de los Andes, para que la televisión llegara a Nariño; la estación en la Cordillera Oriental, para que llegara a los Santanderes y la repetidora en la Sierra Nevada, para que cubriera los Departamentos de la Costa, y cubriría también tal vez todas las repúblicas centroamericanas. El señor Ministro de Comunicaciones, en recientes declaraciones para la prensa, manifestó que no sabía qué hacer con materiales por valor de ochenta millones de pesos.

Que no era comprar los materiales sino emplearlos, colocarlos, ponerlos a funcionar. La parte más importante, la parte más difícil de la televisión estaba terminada el 10 de mayo.

Se pretende, señores Senadores, y esto es sumamente grave, vender a menos precio la Televisora Nacional; se nombró Gerente

de esa Televisora al mismo individuo que desvalorizó y preparó la negociación sobre la planta de gas de que se ocupó la prensa. Solamente digo estas cosas para prevenir a los señores Senadores a fin de que se evite este asalto en proyecto al Tesoro Nacional. Se le hizo el cargo al Gobierno militar, señor Presidente, de que la Televisora la empleaba para fines de propaganda; cuando la Televirosa se instaló con fines educativos. En el año del 49 cuando era Ministro de Comunicaciones inauguré las Escuelas Radiofónicas de Sutatenza, y al felicitar a la Iglesia por el interés en favor de la cultura de los campesinos, dije desde entonces lo que ganaría el campesino y en general todas las clases sociales, en su cultura, cuando pudiéramos inaugurar la televisión en el país.

Uno de los mayores obstáculos para el progreso colombiano, no solamente en el campo educacional, sino en todos los campos, es la falta de técnicos, es decir, el extremo opuesto a lo que pasa en Alemania, que está saturada de técnicos. Los militares comprendíamos que bastaba un profesor que dictara su cátedra a través de la televisión para beneficiar a millares de alumnos. Era el clásico milagro del aumento de los profesores. Yo les decía a los militares o comentábamos con ellos lo que significaba, por ejemplo, para los estudiantes de medicina, el que pudieran presenciar la operación de un eminente profesor que se trajera o cirujano que se trajera de los países más adelantados, y en la misma forma lo que ganarían con la traída de cualquier profesor, en los diferentes campos de la cultura humana.

Y ya que hablé, señor Presidente, sobre la Radio Sutatenza y las Escuelas Radiofónicas, debo dar mi concepto por la obra social o cultural que adelanta el Padre Salcedo en la Iglesia a través de esas emisoras. Actualmente está interesado en la cultura del campesino, en la escuela rural y también en enseñarle a leer y escribir a esa inmensa masa, cerca del 40 por 100 de la población colombiana, que no sabe leer y escribir. El Gobierno militar la auxilió con veintitrés millones de pesos. Los gobiernos anteriores, desde el doctor Ospina Pérez, cuando fue inaugurado ese servicio, hasta el 13 de junio, escasamente le habían dado un millón. No creo que de ahora en adelante reciba ni un centavo, porque no tiene necesidad.

Comentaba, señor Presidente, alguna persona, con motivo del reciente viaje del doctor Lleras a Sutatenza, ayer hizo ocho días, el trabajo y el afán que tendrían los sacerdotes encargados de la Escuela Radiofónica para quitar retratos o recuerdos del presidente Rojas Pinilla, que fue el que creó con los \$ 23.000.000 esas Escuelas o las hizo posible al menos; y yo les decía: No tendrán que moverse de sus sitios para quitar retratos o recuerdos del presidente que

les dió los \$ 23.000.000 porque hasta el 10 de mayo de 1957 no había ninguna de las dependencias un retrato del general Rojas Pinilla ni ninguna mención o anotación de que ese Gobierno las había ayudado tan generosamente.

En forma muy rápida, señor Presidente, hablo de los auxilios a la Iglesia, que partieron desde \$ 2.500.000 para el Palacio Cardenalicio, hasta auxilios importantes al olvidado y apartado cura de aldea. Sumados todos estos auxilios, representan una buena inversión, pero me cabe la satisfacción, señor Presidente, de que la mayoría de esos auxilios fueron agradecidos y he recibido manifestaciones por ellos.

En los edificios de Telecomunicaciones, señor Presidente, también se ve la obra del Gobierno militar: muchas poblaciones fueron dotadas de esos servicios; aquí en Chapinero (sic), precisamente, sirvió uno de ellos para la primera indagatoria que me tomaron, y así, a todo lo largo y ancho del país, se encuentra, inconfundible, sin que pueda negarse, la obra del Gobierno militar.

En obras de carácter militar, señor Presidente, relacionadas con la defensa nacional, dejo que los miembros de las Fuerzas Armadas, a solas con su conciencia, digan si la defensa nacional estaba mejor o estaba peor antes o después del 10 de mayo.

En cuanto a construcciones de carácter social, todos los señores Senadores saben, y la opinión pública también, que los militares estaban abandonados en cuestiones de viviendas; perjudicados en la educación de sus hijos porque muchas veces las necesidades del servicio los obligaban a sacarlos de las escuelas para trasladarse a otra guarnición. De ahí la disposición del Gobierno militar de que cuando se presentaran estos traslados, los colegios que funcionaran en su nueva guarnición debían recibir a los hijos de los militares para no perjudicarlos en la educación de sus hijos. Esa disposición ha sido comentada jocosamente y criticada por la prensa enemiga de los militares.

En casas para oficiales se construyeron las más necesarias en las diferentes guarniciones tanto para Oficiales como para Suboficiales. Especialmente para Oficiales subalternos casados, por el bajo sueldo que devengaban no podían atender decentemente a todas sus necesidades.

Ya hablé del Centro de Instrucción de Melgar; me basta recordar el Club Militar, tal vez de los mejores, si no el mejor de América, incluyendo Estados Unidos; no conocí ningún club en Estados Unidos tan bien presentado, con todos los servicios del Club Militar de Bogotá, pero desgraciadamente ya ese club no es de los milita-

res; actualmente los precios de todas las cosas están fuera del alcance del sueldo de los militares, y ese Club se ha vuelto un club civil. Es la información que he recibido de muchos militares.

En las diferentes bases navales y aéreas se adelantaron las construcciones correspondientes para que los Oficiales vivieran bien y trabajaran bien. Se dejaron adelantados, señor Presidente, todos los estudios y casi formado el contrato para la construcción del Dique Seco en Cartagena. Dique Seco que le habría ahorrado muchas divisas al país no solamente porque los buques nacionales no tenían necesidad de ir a otros astilleros situados en otros países, sino porque muchos buques de otros países vendrían a Cartagena a dejar divisas. Los dos destructores, lo único que sirve actualmente en la Marina, fueron adquiridos por el Gobierno militar.

Como puede apreciarse, señores Senadores, siempre debe algo el país al Gobierno de las Fuerzas Armadas, presidido por el general Rojas Pinilla, quien, como se ha podido comprobar, no era el vulgar negociante que había convertido la presidencia de la República en esa oficina de negocios.

Vamos a entrar ahora, señores Senadores, sobre la cuestión económica. El Gobierno: presidente de la República, Ministros, Gobernadores, hasta los funcionarios de última categoría y toda la prensa del país han venido afirmando desde el 10 de mayo que la actual mala situación económica, que la gravísima crisis económica y social por que atraviesa Colombia, es la fatídica herencia de la dictadura. Vamos a ver en qué forma actuó el Gobierno militar y quiénes son los verdaderos responsables del hambre y de las angustias que sufre el pueblo en la actualidad.

Empecemos, señor Presidente, por la reforma tributaria del año de 1953. Actualmente el Parlamento discute la nueva reforma tributaria y hay dos campos, dos opiniones: una que dice que debe borrar todo lo de la reforma tributaria del 53, es decir, partir de lo que existía hasta agosto de ese año; y otros, entre ellos el Gobierno, que hay que tomar lo bueno que tenga esa reforma, corregir lo malo y complementar la reforma de acuerdo con las enseñanzas de los últimos años.

Hay unos conceptos, señor Presidente, escritos por un enemigo del Gobierno militar, que es el doctor Patiño Roselli. Ha escrito muchos artículos en contra del Gobierno militar y es un sincero partidario del Frente Nacional. Antes de leer lo que él dice sobre la reforma tributaria del 53, quiero hablar sobre el gravamen de los dividendos.

Todos los Ministros de Hacienda, tanto de los gobiernos con-

servadores, como de los gobiernos liberales, venían aconsejando que era necesario gravar los dividendos. Para los militares nos parecía absurdo de que individuos que trabajan ocho horas diarias tuvieran que pagar su impuesto. Y en cambio las personas que recibían los dividendos sin ningún esfuerzo, no tenía que contribuir por este renglón, en el impuesto de renta y patrimonio.

Cuando estudiábamos la reforma de 1953, señores Senadores, fueron muchas las presiones que se ejercieron sobre el Ministro de Hacienda, sobre el resto de los Ministros y sobre el presidente de la República para que no se gravaran los dividendos, especialmente representantes o ciudadanos antioqueños, que eran los más interesados en que no se gravaran.

Yo me leí muy cuidadosamente los conceptos de los diferentes Ministros, inclusive el concepto del doctor Lleras Restrepo cuando fue Ministro de Hacienda, y encontré que unánimemente, liberales y conservadores, aconsejaban el gravamen de los dividendos. Pero siempre que el proyecto llegaba al Parlamento, las influencias de las oligarquías económicas no permitían que pasara el proyecto. Recuerdo que muchos de los Ministros estuvieron vacilando entre incluir o no el gravamen de los dividendos, pero tal vez el concepto del presidente de la República fue decisivo y quedó en la reforma tributaria.

Para mí, me interesaban solamente dos cosas que objetivamente las veía y las comprendía con mucha claridad: el gravamen de los dividendos y el aumentar las exenciones por los contribuyentes y por las personas a su cargo. Me parecía inhumano el obligar a un padre de familia a educar, vestir y sostener a un hijo con \$ 500 al año. De ahí que yo propusiera, y así quedó en la reforma, el que se aumentaran las exenciones personales a fin de que individuos casados que ganaran hasta \$ 500 no pagaran impuesto.

Esto vino a favorecer a millares y millares de individuos, sin perjudicar a los grandes capitales. Indudablemente que el gravamen a los dividendos afectó a los grandes capitalistas. Hubo gentes que en su ingenuidad vinieron a hablar con el Presidente y con los Ministros, a manifestarles que si se gravaban los dividendos se gravaría en Antioquia a los sirvientes y a los choferes porque eran los dueños de las acciones. Y yo les decía: "Si esos choferes y esas sirvientas van a resultar perjudicados de \$ 500 para arriba mesualmente, entonces no pueden ser ni choferes ni sirvientes, porque se trata de personas pudientes que pueden pagar los impuestos". No sé la solución que el Congreso le dé a este problema, pero he querido hablar de los antecedentes que conoce suficientemente el país y que los señores Senadores pueden leer de nuevo en las memorias de los diferentes Ministros de Hacienda que ha tenido el país.

El doctor Patiño Roselli dice lo siguiente sobre la reforma tributaria:

Dice:

**"Aciertos y fallas de la reforma tributaria"**. Es el título general, es un estudio comparativo, pues, de la reforma del 53 con la que están estudiando. Pero dice: "La reforma del 53 no fue la causante del desastre. El proyecto oficial conserva en parte los decretos de Villaveces. (El proyecto oficial que presentó el Gobierno).

"La posición general de cada uno de los interesados en el debate, que son o deben ser todos los colombianos, se origina en el juicio que se tenga de la reforma de 1953. (Es decir, los que dicen que debe prescindirse por completo de esa reforma, o aceptando el plan oficial de coger lo bueno y remediar lo malo).

"Para quienes ésta fue algo funesto y uno de los factores que engendraron el retroceso económico que estamos superando, es urgente que el Congreso extraordinario actual realice una verdadera contrarreforma, que devuelva el régimen del impuesto sobre la renta y complementarios a la condición que tenía antes de los decretos de Villaveces. (Es decir, las gentes que opinan en contra del proyecto del Gobierno).

"Pero para quienes estos decretos no fueron factores del desastre sino que, al lado de errores de significación, consagraron avances de importancia, la tarea que ahora corresponde cumplir es la de subsanar las fallas de la legislación promulgada desde 1935, sin renunciar por razones políticas a los progresos tributarios instaurados por la dictadura, y revisarla para tomar en cuenta la depreciación monetaria y otros fenómenos conexos. Algunos sectores han adoptado la primera posición y ansían, aunque no lo proponen abiertamente, el retorno a agosto de 1953, cuando no se gravaban las acciones ni los dividendos, cuando era mucho más baja la tarifa para las personas naturales, cuando estaban exentas las compañías limitadas colectivas y en comandita simple.

"El proyecto presentado por el Gobierno corresponde a la segunda actitud. No vacila en mantener las innovaciones de Villaveces ni en corregir los errores del célebre Ministro. Conserva por ello la inclusión de las acciones y de los dividendos en el patrimonio y en la renta gravables, así como el impuesto a las compañías distintas de las anónimas y en comandita por acciones; pero propone tasas más bajas para las escalas inferiores e intermedias de las personas naturales y sustituye la tarifa progresiva para las sociedades anónimas con tasas aplicables a tres grupos distintos de rentas.

"El Gobierno, según su proyecto, cree que la reforma de Villavices debe enmendarse, pero no que haya de ser revocada. Todos los proyectos dictados por el Gobierno militar seguramente tienen fallas, grandes o pequeñas, pero también tienen aciertos. Es una postura realista, pues las cifras estadísticas no confirman la opinión de quienes sostienen con superficialidad que no es sorprendente que la reforma del 53 fue una de las causas del desastre porque desalentó la empresa privada, sí provocó el aumento a través del Fisco del gasto de consumo con detrimento de la inversión. Según tales cifras, la empresa privada expandió su actividad durante el período de la dictadura, salvo el período final iniciado en 1956 y caracterizado por al crisis cambiaria, con vigor no inferior al de cualesquiera otros anteriores. (Aquí vienen unas cifras muy significativas que demuestran el error de los individuos que atacan la reforma del 53):

"La inversión bruta doméstica, de carácter privado, que en 1951 había sido de novecientos quince millones de pesos, en 1952, de ochocientos ochenta millones de pesos, es decir, bajó, y en 1953 de mil ciento ochenta y nueve millones de pesos, fue en el 54 de mil trescientos sesenta y cinco millones de pesos; en el 55 de mil cuatrocientos trece millones; y en el 56 de mil seiscientos setenta millones de pesos. Estas son cifras sacadas de las estadísticas. La relación entre la inversión bruta doméstica privada y el producto nacional bruto fue del 13% en el 51; de 11% en el 52; de 13% en el 53; de 13 y medio por ciento en el 54; de 2.7 en el 55 y de 3 en el 56.

"Las utilidades de todas las empresas, antes de deducirse el impuesto, que había sido —estos datos son muy importantes— las utilidades de todas las empresas antes de deducirse el impuesto (porque como el señor Acusador dice que arruiné al país, vamos a ver qué dicen estos datos), las utilidades de todas las empresas antes de deducirse el impuesto, que había sido de dos mil setecientos treinta y tres millones de pesos en el 52, y de tres mil ciento setenta y seis millones de pesos en el 53, se elevaron a tres mil ochocientos sesenta y cuatro millones de pesos en el 54; a cuatro mil cuarenta y siete millones de pesos en el 55, y a cuatro mil cuatrocientos sesenta y tres millones de pesos en el 56. (Y el señor Acusador dice que arruiné al país).

"Aquí vemos que de dos mil setecientos treinta y seis millones de pesos en el 52, las utilidades subieron a cuatro mil cuatrocientos sesenta y tres millones de pesos, casi al doble. (De manera que arruiné al país). Las utilidades de las sociedades anónimas, antes de deducir el impuesto sobre la renta, que en el 52 y en el 53 habían sido de cuatrocientos cincuenta millones de pesos y cuatro-

cientos sesenta y un millones de pesos en los tres años siguientes fueron de setecientos veintidós millones de pesos, novecientos cuarenta y seis millones y ochocientos ochenta y seis millones de pesos, es decir, se duplicaron también. (Tampoco arruiné al país, señor Acusador).

El significado de estas cifras no se alteraría en forma adversa a los tres años posteriores a la reforma, si se hiciera incidir en ellas las variaciones respectivas del poder adquisitivo del peso.

En 1957 las utilidades de las sociedades anónimas bajan a \$ 820.000.000.00, es verdad, pues no podían dejar de reflejar el retroceso económico.

Indican también las cifras que el fisco no se convirtió, por virtud de la reforma del 53, en instrumento del alza proporcional de los gastos de consumo en perjuicio de la inversión, es una cosa categórica y demostrada con cifras. La distribución de los gastos nacionales, sin computar naturalmente los destinados a transferencia o al servicio de la deuda pública, entre consumo e inversión, ha sido la siguiente:

Al consumo se aplicó en el 52 el 71 por ciento; en el 53 el 60 por ciento; en el 54 el 58 por ciento; en el 55 el 49 por ciento y en el 59 el 56 por ciento. A la inversión de los mismos años, 27.40, 52.51 y 41 por ciento. Son cifras muy significativas.

Por lo demás, aun en el caso de que se hubiera producido la proclamada desviación de los gastos, la culpa no podría atribuirse a la reforma sino a la política presupuestal. La verdadera causa.

El retroceso económico legado por la dictadura se origina en el pasivo de la balanza de pagos, en el continuado ascenso del nivel de los precios. Ambos fenómenos a su vez, son resultado de funestos y conocidos errores en la regulación de importaciones, exportaciones de la moneda y el crédito del presupuesto. Sobre esto de importaciones y exportaciones hablaré detalladamente más adelante.

(Continuará).