

Municipios de Antioquia

URABÁ
Y LA CARRETERA AL MAR

LUIS M. GAVIRIA

1930

Nota: Este libro se transcribió exactamente igual al original, respetando la ortografía y la redacción utilizadas en la época.

Dedico este modesto trabajo al Señor Doctor

CAMILO C. RESTREPO

Abogado paladín de la redención
económica de Antioquia por la
Carretera al Mar y por la Colonización
De Urabá, en testimonio de
admiración y de respeto.

El Autor.

A MANERA DE INTRODUCCION

Amigo lector:

En estos tiempos felices en que el piano se toca con los remos inferiores; en que la orquesta, que tanto nos deleitaba a los viejos, se ha reemplazado con un mecanismo sonoro que no quiero calificar para no parecer anticuado; en que la deliciosa *Paniagua* que hacía la felicidad del pueblo y de los gamines, pasa ya como rayo, lanzando ráfagas intermitentes de armonía por las ventanillas de un automóvil; en que el arte divino de la pintura, para la cual nos preparábamos los antiguos con cinco años de rígida academia, se ataca hoy desde le primer día con paleta en mano, sobre telas que llevan el dibujo ya hecho macánicamente; en que las carreras liberales se siguen al compás del Jazz-band y no como antes, con largas y penosas vigiliás; en que para ser escritor de renombre no hay necesidad de estudiar, no digo a Virgilio, ni a Homero, ni a Catón, ni a Tertuliano, pero ni siquiera a Cervantes o a Castelar, sino que basta con aprenderse una gruesa de neologismos e inventar otros tantos para propinarlos en frases que serán tanto más aplaudidas cuanto menos inteligibles sean; cuando, en fin, para asegurar el éxito de un libro es suficiente poner en él un poco de pornografía o por lo menos mucho de erotismo y de frivolidad; en tales tiempos, digo, se necesita mucho *toupet* para lanzar a los cuatro vientos un libraco que, como el presente, está escrito en estilo desaliñado, ayuno de retórica moderna y escrito a retazos en los montes o sobre las mesas de pobres hosterías.

Por eso no me atreví a pedir una introducción o prólogo a algún valeroso amigo, porque pensé: si este amigo es mi contemporáneo tendría qué revestirse de una gran dosis de heroísmo para hacerse solidario con

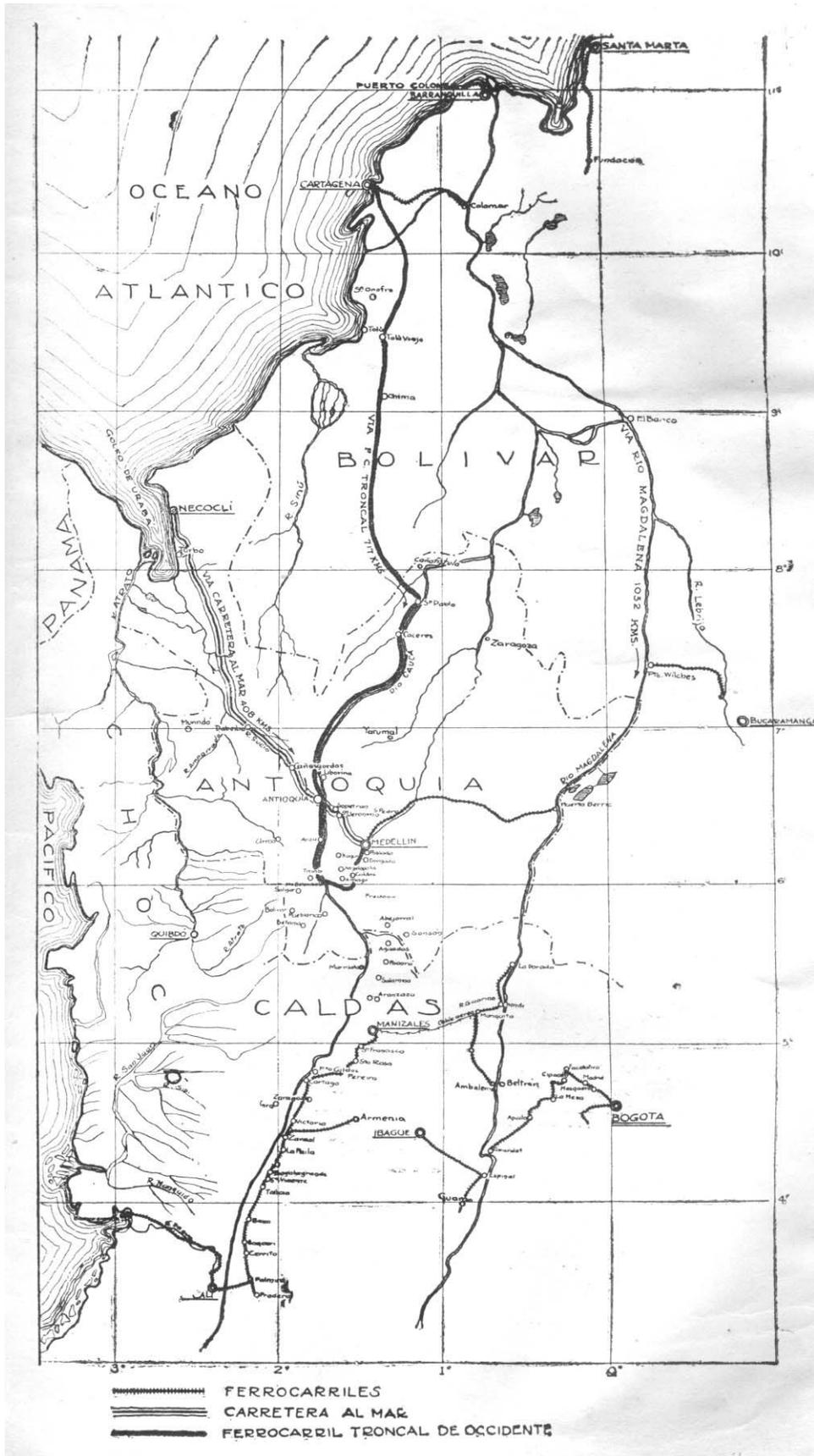
el fondo y con la forma del folleto y arrostrar las consecuencias de mis delitos literarios y de los suyos propios. Y si es joven, se encontraría cohibido para hablar favorablemente de una obra que disuena y por la cual no puede sentir entusiasmo ni admiración, que es lo que se necesita en los prólogos para que valgan la pena de ser escritos.

Por otra parte, yo he creído siempre que el prólogo ajeno no agrega ni quita nada al valor intrínseco del libro porque si éste es bueno, bueno quedará sin prólogo, y si malo es, peor quedará con elogios que no se merece.

Por mucha fortuna en el caso presente, el tema salva la situación y me salva a mi mismo de los tiros muy justos que sin duda me habrían lanzado si hubiera escrito con pretensiones literarias. El tema me salva de la crítica severa, porque si bien son exactas las anteriores consideraciones, también lo es que mi público es altamente sensato y justo en lo que se refiere a intereses patrióticos y todos mis lectores sabrán disimular mis yerros de pluma ante la nobleza del tema que la mueve.

Colmados con creces quedarán mis esfuerzos y remuneradas las penalidades y gastos de un largo viaje al través de comarcas a menudo desprovistas de todo recurso, aunque maravillosamente ricas, si estos apuntes son capaces de mover el ánimo de unos cuantos de esos mis caros compatriotas, pobres o ricos, que luchan estérilmente por la vida en otros campos, para que vayan a conquistar una posición sólida, segura y rápida en una región en donde todos tenemos cabida y en donde no hay más trabajo que extender la mano para recibir la fortuna que se nos ofrece.

L.M.G.



PRIMERA PARTE

URABA

En medio de ese torbellino de ambiciones y pasiones malsanas en que va envuelta la historia de la conquista de Tierra Firme, es muy difícil espigar datos concretos sobre esta región de Urabá. Ni vendría por otra parte, al caso, en una obra como la presente, que tan sólo debe ocuparse de tópicos de actualidad, describir las depredaciones y los excesos de aventureros que, más que gloria y Estados para su Soberano, buscaban el oro de los pobres indios.

Así, pues la primera historia de la región del Darién se resume así: En 1510 salió Ojeda de España, en su segundo viaje, con una pequeña expedición, y Nicuesa preparó la suya con gran boato. El primero venía como Gobernador de la Nueva Andalucía (hoy costas de los Departamentos del Magdalena y de Bolívar) y el segundo de Castilla del Oro (toda la costa occidental de Urabá e Istmo de Panamá). El geólogo Juan de la Cosa deslindó sus jurisdicciones.

Ojeda desembarco en Calamar (hoy Cartagena) y después tuvo un reñido combate con los indios Turbacos, quienes le vencieron, muriendo en él Juan de la Cosa y la mayor parte de los compañeros de Ojeda, quien pudo salvarse a duras penas.

A la sazón llegó Nicuesa al mismo punto y dio auxilios a Ojeda, con los cuales venció éste a los Turbacos y redujo su población a cenizas.

Ojeda fundó el Golfo de Urabá, en la banda oriental la primera, población española en territorio americano – San Sebastián- la cual, con toda seguridad se encontró en el mismo sitio que ocupa hoy Necoclí. Los naturales, sumamente belicosos, los atacaron varias veces. El Cacique de Tiripí lo derrotó y los españoles quedaron sitiados por los indios. En una batalla fue herido Ojeda por una flecha envenenada, pero se salvó de la muerte aplicándose a la un herida hierro candente.

Ojeda resolvió regresar a Santodomingo en busca de recursos. Dejó en su reemplazo a Francisco Pizarro quien, viendo que Ojeda no volvía y no pudiendo resistir a los naturales, resolvió embarcarse con los colonos en dos buques que le quedaban. Después de algunos días de navegación se encontró con la expedición que de Santodomingo traía al bachiller Enciso en busca de los fundadores de San Sebastián y éstos regresaron con él.

Como hallaron destruída la colonia de San Sebastián y comprendieron que no podrían luchar contra aquella tribu, resolvieron trasladar la colonia a la ribera occidental del Golfo (hoy Chocó), lo cual se hizo por consejo de Vasco Nuñez de Balboa (el futuro descubridor del Mar Pacífico). Este guió la expedición y como lo atacase el Cacique Cemaco, le vencieron y dieron a la ciudad de Cemaco el nombre de Santa María la Antigua del Darién y la eligieron por centro de la Colonia. Pocos años subsistió esta ciudad, pues aquellas tribus rechazaron con valor y constancia la invasión extranjera.

De pocas vicisitudes fue teatro Urabá hasta nuestros días. Hasta 1906 la banda oriental perteneció el Departamento de Bolívar y la occidental al Cauca. Cuando vino la nueva división territorial decretada por el General Reyes, la mitad occidental de Urabá quedó haciendo parte de la Intendencia del Chocó y la mitad oriental del Departamento de Antioquia.

Nos esta por demás observar aquí que la línea limítrofe con el Chocó, a la altura de Riosucio, es lo más absurdo que se pueda concebir, pues debiendo ser el Atrato la línea divisoria, como en efecto lo es en casi toda su extensión, en este punto entra abruptamente en Antioquia y le arranca un pedazo de su territorio, allí incluida la población de Riosucio.

El Golfo de Urabá limita por el Norte con el mar Caribe, por el Oriente con Antioquia, por el Sur con el mismo y con la Bocas del Atrato, que miden 20 kilómetros, y por el Occidente con la Intendencia del Chocó.

Su mayor anchura, que es de 55 kilómetros, se encuentra entre el Cabo Tiburón, en el Chocó, a su salida al Caribe y el Cerro del Aguila en Antioquia, con 60 metros de profundidad. En su parte media tiene 33 kilómetros que es la distancia entre Necoclí y la Glaria, con 50 metros de profundidad.

Muchos son los ríos que desembocan en el Golfo y de ellos los principales son: el Atrato, que aporta un caudal de 144 millones de metros cúbicos de agua por día y 22.000 metros cúbicos de materia flotante y

que se lanza al Golfo por 18 bocas de poca profundidad a causa de los bancos de arena que las mareas que le sirven de represas, arrojan sobre los deltas; el Suriqui-León, el Currulao y el Turbo en la parte Sur, y el río Negro al Norte, son los de mayor caudal, pero luego vienen otros importantes, cuales son: Caimán Nuevo y Caimán Viejo, Carlos, Boval y el Necoclí, todos en territorio antioqueño. En la banda occidental desembocan el Marimonda, el Aguas Negras, el Tanela, el Titumate, el Tolo y el Acandí.

Las poblaciones que se encuentran sobre el Golfo son únicamente: Turbo en el extremo Oriente-Sur y Necoclí hacia el extremo Oriente-Norte. Sobre el Caribe están Arboletes y San Juan (centro de productor de bastante importancia) y tierra adentro Zapata, Mulatos, Micuro y Vijagual. En la banda occidental no existen sino tres o cuatro miserables caseríos.

La temperatura en general en Urabá difiere poco en el termómetro, pero sí tiene sensibles diferencias según que se esté en el centro o en la zona que refresca las brisas del mar. En Pavarandocito, por ejemplo, y en Chigorodó, la media es de 32 grados, en tanto que en Turbo es de 30 y en Necoclí de 28.

Las corrientes de los vientos son bastante fijas, a saber: En verano, o sea en los meses de Enero, Febrero y Marzo (y muy a menudo también en Diciembre), el viento corre de Norte a Sur, produciendo un oleaje de Este a Oeste, que en las costas se rompe de Norte a Sur o de Sur a Norte, según sea verano o invierno, respectivamente.

Aun cuando el nombre de Urabá debiera comprender todas las regiones que baña el mar del Golfo, no se aplica sino a la región antioqueña, siendo el resto, o sea la parte occidental, denominada con el nombre de Chocó. La región antioqueña, que fue erigida en Provincia (única que existe en Antioquia) empieza en una línea que del río Tagidó, cerca de Pavarandocito, va en paralela al río Sinú y se extiende luego al Norte hasta el mar Caribe, entre Cerro del Aguila y Arboletes, encierra una superficie más o menos de 1'500.000 hectáreas de bosques magníficos, la mayor parte de ellos en terrenos perfectamente planos y secos y otra parte en regiones anegadizas (Surquí-León, distantes del trazado de la carretera) o bien de terrenos accidentados, de montaña baja.

El Gobierno Nacional cedió a Antioquia 100.000 hectáreas comprendidas desde una paralela que partiendo a una distancia de 2.500 metros al Norte del río Caimán Viejo, va a encontrar al río Mulatos, el

curso del cual le sirve de límite oriental, englobando así un lote que limita el mar por el Occidente y por el Norte.

Estos bosques contienen una variedad inmensa de maderas de construcción, de tinte, filamentosas, de ebanistería, de resinas y gomorresinas y grandes manchas de palmeras de tagua naturales.

LA CARRETERA AL MAR

La Carretera de Medellín al mar mide 408 kilómetros, de los cuales 94 kilómetros 837 metros, o sea de Medellín a la ciudad de Antioquia, están virtualmente terminados y prestando servicio activo. El trayecto de Antioquia a Pavarandocito (Surrambai), que mide 161 Kilómetros 786 metros, se halla actualmente así: Los 14 kilómetros que median entre Antioquia y el “kilómetro 11”, se encuentran también terminados, pero no están dados al servicio público. Entre el trayecto comprendido entre este punto y Cañasgordas y a una altura de 2,250 metros, está el Boquerón del Toyo, hoy casi terminado.

La carretera en ese sector escala airosamente la altura citada y desciende suavemente hacia Cañasgordas en amplias curvas que se dominan desde la eminencia en todo su conjunto. Ese sector mide más o menos 44 kilómetros y se puede afirmar que en él la parte más costosa está hecha, con excepción de un trayecto de unos 6 kilómetros que en el Morrón representa un trabajo complicado de ingeniería, pero que nuestros técnicos acometen con la pericia y la audacia que los caracteriza.

Entre Cañasgordas y Rubicón hay un trayecto de 12 kilómetros que no tiene ni aún banca, pero que es de fácil construcción. Entre Rubicón y Dabeiba (35 kilómetros), aunque hay grandes trechos de camino de ruedas, se puede decir que la carretera está por hacer.

No así el trayecto de Dabeiba a Pavarandocito (58 kilómetros), en donde han funcionado ya los tractores, no obstante que falta por hacer alguna parte corta pero de difícil construcción en los peñascos de la Cerrazón.

Finalmente, los 120 kilómetros que median entre Pavarandocito y Necoclí, solo tienen hecha la trocha que se construye actualmente y que se halla ya casi terminada. En esta parte no hay ningún problema serio

qué resolver y es de construcción facilísima y económica, pues se halla toda en terreno perfectamente plano y sólido. Aquí la sola dificultad consiste en los numerosos puentes que hay que construir y en la consolidación del terreno en unos pocos trayectos bajos.

La pendiente máxima en la carretera es de 5 por 100; el radio mínimo de las curvas, 26,50 metros y el ancho de la vía, 8 metros. Debido a estas especificaciones el tráfico se puede hacer a mucha velocidad, pues en las vueltas queda un trayecto de vía de suficientemente radio.

Bajo diferentes puntos de vista debemos considerar la Carretera al mar:

1°.- La unidad nacional. Ella está llamada, en efecto, a ligar hoy seis Departamentos, y más tarde la Nación entera. El Departamento de Antioquia construye actualmente una carretera que pase actualmente por Santa Bárbara, hasta el límite con el Departamento de Caldas, al paso que este Departamento construye otra desde Manizales hasta el límite con Antioquia.

Una vez concluídas las carreteras citadas, quedaría Manizales comunicado con el Golfo de Urabá. El Departamento de Antioquia está construyendo otra carretera de Medellín a Sonsón, la cual está ya bastante adelantada, a la vez que una ley nacional tiene una decretada desde Sonsón hasta un punto sobre el río Magdalena, frente al terminal de la Carretera de Cambao.

Concluídas éstas quedaría establecida la comunicación de Ibagué con el Golfo de Urabá, utilizando la que hay construída desde esta ciudad al bajo Magdalena, a la vez que quedaría Bogotá en comunicación con el Golfo por la carretera de Cambao, extendiéndose esta comunicación hasta el Departamento de Boyacá pasando por Tunja hasta Sogamoso, a una distancia de 240 kilómetros de Bogotá. Tan pronto como se construya la carretera central del Norte hasta Bucaramanga, se extenderá la comunicación por carreteras hasta esta ciudad, desde el Golfo de Urabá.

Véase pues, qué magnas proyecciones de interés nacional y de acercamiento entre las más apartadas regiones de la Nación, entraña la carretera Medellín-Urabá!

2°.- Aspecto económico e industrial: Según la ley 120 de 1919, la reserva de terrenos petrolíferos en esta región asciende a la enorme extensión de 1.740.000 hectáreas, de las cuales, deduciendo las

superficies ocupadas por el Golfo, por los ríos navegables y ciénagas y las 110.000 hectáreas que pertenecen al Departamento de Bolívar, queda una extensión de tierras fertilísimas en la región de Urabá de 1.090.000 hectáreas. En estas tierras hay grandes yacimientos de petróleo, ricas minas de platino, de oro y de carbón y, para no hablar sino del cultivo que hoy por hoy tiene más demanda en los mercados extranjeros – el banano- existen grandes extensiones de tierras aparentes para su cultivo, todo esto perdido por falta de vías de comunicación. La Carretera al Mar está llamada a despertar de su letargo milenario esta inmensidad y a traer los brazos que conviertan en riqueza viviente todos esos tesoros que duermen bajo la espesura de la selva, en beneficio de un pueblo que hoy, pobre y agobiado por deudas, puede ser mañana uno de los más poderosos del mundo si sus hombres dirigentes se penetran bien de la gravedad del momento que vive la Nación.

3°.- La Soberanía Nacional. ¿Quién que conozca medianamente la geografía y la historia de Colombia puede dudar hoy de la inminencia del peligro en que se hallan los territorios nacionales allende el Golfo de Urabá y el río Atrato? Muchos y muy manifiestos son los signos que nos ponen de relieve las aspiraciones aviesas que nuestros amigos del Norte alimentan de tiempos atrás sobre esas tierras, de las cuales conocen ya, mucho mejor que nosotros, la riqueza e importancia estratégica y sobre las cuales Colombia ha marcado hasta hoy tan débilmente la autoridad de su soberanía.

La Carretera al Mar, sin pretensiones de ninguna clase, será el centinela avanzado que ponga ojo avizor sobre esas comarcas privilegiadas y que riegue en ellas la simiente colonizadora, arma aún más poderosa que las falacias y los acorazados de cualquier invasor. Por otra parte, Urabá por su vecindad al Canal de Panamá y por las probabilidades que Colombia realice un día u otro el Canal de Napipí, queda colocado en un punto estratégico admirablemente fuerte para la futura riqueza del país.

4°.- Aspecto comercial e Industrial: Los efectos de la Carretera al Mar van íntimamente ligados entre sí y no es el menos importante el que mira al comercio y a la industria. La principal ventaja de ella estriba en que las mercancías no dormirán como hasta hoy en una bodega de Barranquilla o de Cartagena, o bien al aire libre durante semanas y meses, ni gastarán en el viaje al mar a Medellín, como hasta hoy, interminables porciones de tiempo, para llegar luégo, al fin de la jornada, con los artículos averiados y con cuentas fantásticas de bodegaje, movilización, aseguro, etc. No! El puerto, además de ofrecer amplias bodegas, estará de expedir la mercancía inmediatamente en camiones especiales, de tal manera que en lugar de uno,

dos o más meses, como emplea hoy, la pondrá en Medellín en el término mayor de 48 horas, tan sana y tan seca como salió del barco marítimo.

Las regiones adyacentes a la Carretera comenzarán a producir en corto lapso de tiempo los artículos de todas clases inherentes a la región, lo que abaratará por fuerza dichos artículos en el centro del Departamento, y muy especialmente en Medellín, sin contar las grandes cantidades de ellos que irán a abastecer los buques y más tarde a regarse por los mercados extranjeros, cambiando así totalmente la faz de la situación calamitosa que hoy afrontamos y que de pobres tributarios y consumidores de maíz, arroz, frijoles etc., extranjeros, nos trocará en fuertes productores de ellos, Y qué decir de nuestro café, el cual no correrá ya las contingencias que entraban hoy su pronta exportación.

Las industrias florecen también por ley natural y ya podremos contemplar a lo largo de la carretera y aprovechando la fuerza que nos brindan las innúmeras corrientes y caídas de agua, los ingenios de caña, los aserríos, las trilladoras, los molinos y las fábricas de todo género que los hombres de industria se apresurarán a venir a fundar en tan ventajoso sitio. Esto sin contar los grandes hatos de ganado con sus derivados de fábricas de queso y mantequilla y con los packinghouses en pequeña escala.

Por último a orillas del mar, podrá crearse la gran industria del pescado, aprovechando la riqueza fabulosa que en esta materia ofrece el Golfo.

5°.- Aspecto turístico, deportivo y artístico: El interés artístico que ofrece la Carretera con sus panoramas grandiosos y con sus paisajes llenos de un encanto arrobador, atraerán poderosamente a todos aquellos que son capaces de sugestionarse ante las maravillas de la naturaleza. De todos los confines de la república afluirán los turistas amigos de la belleza, porque en Colombia tenemos la fortuna de que el sentimiento estético es innato en sus hijos.

Luégo, tendremos una playa encantadora, en donde, a la manera europea o americana, veremos levantarse los chalets graciosos y las magníficas residencias de los acaudalados y disfrutaremos entre las olas y en la arena de ese deporte delicioso del baño del mar, de que nunca hemos disfrutado porque, no obstante los viejos que somos y toda la inmensidad de mar que poseemos, no conocemos aún lo que es el sport de los balnearios.

COLONIZACION

Muchas Ordenanzas y Decretos podrán salir de los Cuerpos legislativo y ejecutivo departamentales; muchas agrupaciones y ciudades podrán decretarse y aun fomentarse, como se está fomentando la población de Ampurrimiandó, por ejemplo, que constituye un esfuerzo muy laudable del Ejecutivo y que llegará sin duda a formar una población bellísima en donde multitud de familias pobres habrán hallado el bienestar que en otras parte les negará la fortuna; muchas empresas rurales podrán establecerse que descuajen monte y que transformen la selva virgen en ricos vergeles en donde veamos pacer millares de bovinos y en donde las plantaciones de diverso género se disputen el honor de la munificencia. Pero lo que es la gran colonización, la que transformó las vastas soledades de la Argentina, de California y del Canadá en grandes conglomerados humanos y en vastos emporios de riqueza rural, esa no la veremos, estemos seguros sino cuando la carretera y el puerto – y sobre todo el puerto- estén prestando servicio activo. Porque la carretera, el puerto y el mar son tres cosas que se complementan tan perfectamente como se complementan el ave y cada una de sus alas. La carretera sin el mar tendría en nuestro caso un interés muy limitado y quizás no habría valido la pena de que Antioquia hiciera el sacrificio de realizarla sin él; y el mar y la carretera sin el puerto serían para nosotros tan nulos como serían las alas de un biplano sin motor.

El puerto es ese motor maravilloso que vendrá abriarnos ampliamente todos los caminos del mar, a la manera que el avión abre todos los caminos del aire. Y antes de que esos caminos se hallen abiertos a los cuatro vientos, sería absurdo que pretendiéramos colonizar en grande escala.

Y aunque los caminos del mar se abrirán espontáneamente cuando los *quais* del puerto puedan dar cabida a los barcos de toda procedencia, no por eso debemos descuidar tampoco la provisión, desde un principio, de algunas unidades propias que, tales como dos o tres barcos, de carga que traigan el material de construcción de la Gloria etc., y dos o tres lanchas para tantísimos usos como serán necesarios, contribuyan al más rápido desarrollo del puerto y de la región colonizable, con grandes ventajas económicas para el Departamento.

La colonización en grande será, pues, obra del tiempo y ella no podrá tener lugar, por ley natural, sino en un futuro más o menos remoto. Pero no por eso debemos los antioqueños cruzarnos de brazos y dejar que de fuera vengan a explotar lo que podemos hacer nosotros mismos en una gran proporción: que los

pobres vengán a radicarse con su familia en su hogar y en heredad propios, y que el rico funde haciendas en donde coloque para su administración – si es que el mismo no puede o no quiere hacerlo- dos o tres familias pobres, que se considerarán muy felices con tener un techo y un buen porcentaje en los productos que cultiven.

Eso sí, desde un principio deben tener las autoridades un cuidado especial en que no entren elementos perniciosos o inútiles, porque entonces se crearía una situación que las forzaría a destinar, en resolver querellas odiosas, un tiempo que les es precioso para administrar en paz ese gran rebaño de labradores activos y honrados que el tacto del Gobierno habrá aglomerado en esta tierra de promisión.

Porque allí no deben tener cabida sino tres clases de elementos: el labriego avezado a las rudas faenas del hacha y de la azada; el comerciante o el industrial serios que vayan con fondos para instalar casas comerciales o industriales, y el capitalista que se proponga explotar la agricultura, la ganadería u otra empresa semejante.

Para los que no tienen profesión susceptible de ejercerse allí ni dinero con qué sostenerse en un lugar donde la vida es en extremo cara, en donde se miran con la mayor indiferencia las calamidades del prójimo y en donde no hay a quién apelar en caso de necesidad, el fracaso de la venida es seguro, como nos ha tocado ver varios casos en la región. Repito, pues, que aquellos que están en posición de advertirlo, lo hagan para evitar el triste espectáculo de individuos que salieron de aquí sanos y fuertes, tornados en enfermos escuálidos, sumidos en la más deplorable miseria.

Otra cosa que impone en la región, para la pronta y fácil colonización, es la presencia de un agente especial que resuelva sobre el terreno las innúmeras querellas que suscitan los ocupantes o colonos respecto a las tierras que ocupan o que quieren ocupar. Uno colono se instala, pongamos por ejemplo en un baldío; hace una abertura de una *cabuya* (allí se llama cabuya una superficie de 50 *palos* por lado o sea 50 veces la altura de un hombre con el brazo extendido hacia arriba) que equivale, más o menos, a dos hectáreas de terreno; pero como no se encuentra en condiciones de abrir más por el momento, pero sí pretende que una gran extensión de los terrenos adyacentes le pertenece, porque *piensa* abrirlos, entonces circunscribe su pretendido globo de tierra con una trocha, y ya se cree en posesión de él.

Viene otro colono que quiere abrir entre el radio de esa trocha porque el terreno es baldío y porque sabe que la tal trocha no tiene ningún valor legal, y viene entonces la pelea que generalmente engendra la intervención de la autoridad una, dos o más veces y la cual, aunque *no es competente*, tiene qué atender las querellas para evitar que las cosas se agrien más y más y que su Corregimiento se vuelva un campo de Agramante.

Entendemos que en Bogotá existe un Inspector de Bosques nacionales que, si no estamos equivocados, se gana la bella suma de 300 patacones por mes, *fuera de viáticos* y que no se ha dejado ver la cara por estas zonas sino una vez – y eso por muerte de un ... acaudalado terrateniente- siendo así que es en Urabá, sobre todo, en donde se hallan las tierras que administra y en donde, por consiguiente, debería residir siquiera una parte del año. Más ya que nos es así y que el Sr. Inspector de Bosques prefiere administrarlo en el Bosque de la Independencia de Bogotá, debería al menos enviarnos un subalterno de los cuatro que le ayudan, según nos informan, con instrucciones especiales para que atienda permanentemente el séquito interminable de individuos que claman por una autoridad que les resuelva sus diferencias y ante todo que dé garantías y seguridad a los propietarios y ocupantes serios que se hallan asediados por una turba de pícaros que los hostilizan sin tregua, valiéndose de todos los medios que están a su alcance y prevalidos de que no hay autoridad competente sobre el terreno.

Por último sería de desear que el Gobierno no festinara las concesiones de baldíos y limitara el máximo de ellas a 500 hectáreas, y eso en casos excepcionales cuando se trate de entidades poderosas que aseguren su explotación, pues con adjudicaciones de 1.000 hectáreas pronto se agotarían las reservas y por otra parte se establecería una especie de feudalismo odioso y peligrosísimo para los intereses generales.

EL GOLFO Y LA CARRETERA AL MAR

Es el Golfo de Urabá una gran bahía, semejante a una U, que si bien se halla expuesta a los vaivenes turbulentos que le comunica el Caribe, también lo es que su oleaje es mucho menos fuerte que el de éste, a causa, sobre todo, de que los Alisios, que son los vientos que más fuertemente azotan la superficie del extremo Atlántico, pasan de largo por la costa, del Cabo Tiburón a la Punta Caribana, produciendo en el Golfo una conmoción de ondas bajas. Esto es debido a la alta muralla de protección que le presta la Cordillera occidental.

Alrededor de ese admirable pedazo de océano se extienden, incultas aún, regiones feracísimas e inmensas que pudieran alimentar decenas de millones de hombres, y en su fondo derrama majestuoso su potente masa de aguas vírgenes uno de los más espléndidos ríos navegables que tenga el planeta: el Atrato.

Cerca de 80 kilómetros de fondo o largo por 40 de ancho en su parte media, tiene este pequeño mar que la Providencia ha colocado en uno de los puntos más admirablemente estratégicos del globo y que sin embargo, después de cerca de cuatrocientos años de haber sido descubierto por los intrépidos conquistadores iberos, permanece aún virgen, cuando todos sus congéneres de la América latina, aun aquellos de pueblos de que hablamos con menosprecio, se hallan desde hace mucho surcados con barcos que ostentan pabellones diversos, y en sus costas se levantan ciudades que son centro de intercambio activo entre el mar y el continente.

No es de admirarse que Bogotá, que dista 8 días y más de la costa y que duerme tranquila en su nido de águilas, engolfada hasta la corona en el mar de la política, de la literatura y del presupuesto, hasta no sentir el ruido del trueno que retumba en las alturas, no hay hecho nada para aprovechar en beneficio del país esa asombrosa bendición, la más real que la Naturaleza haya dado a Colombia para su desarrollo, prefiriendo servirse de una puerta falsa que le ha costado más de lo que le costaría una vía de rieles al Golfo, pero que estaba más cerca de la capital, y prefiriendo así mismo botar los millones en un río cuyo puerto le queda también inmediato pero que, además de hacerse cada día más innavegable, cierra herméticamente su salida al mar con una barrera montañosa que hoy llegaría quizás a demoler, pero que se llenará mañana de nuevo, enterrando en su seno los millones y las esperanzas de un gran pueblo.

Pero que Medellín, que Antioquia, que desde hace un cuarto de siglo son los depositarios, y por consiguiente los inmediatos responsables ante la patria y ante la historia del abandono con que se ha mirado este punto y contra cuyos flancos se rozan todos los trasatlánticos de todo el orbe, los cuales nos miran ya como un estorbo para la expansión territorial y que parecen lanzarnos con sus sirenas poderosas un sarcástico silbido por no brindarles aún un puerto comercial y un refugio contra las tempestades en ese sitio que se haya tan inmediato a su derrotero; que Medellín, que Antioquia, que pasan por ser una de las entidades más sensatas y de mejor gobierno del país; que Medellín, que Antioquia, que han llevado a cabo un ferrocarril que les ha costado más de 40 millones de pesos; que Medellín, que Antioquia, que han debido adquirir por su antigüedad, ya que no por sus talentos naturales —que no los han mostrado- la experiencia

práctica de las cosas; que Medellín, que Antioquia, en fin, que han acabado por conocer la grande, la axiomática verdad de que el Golfo de Urabá es la única llave del porvenir del Departamento y del país, no se hayan unido desde hace mucho tiempo en un esfuerzo supremo para aprovechar las ventajas que nos ofrece una vía la mar por Urabá y que no hayan empleado con ese fin hasta el último penique, aun cuando fuera empeñando hasta la camisa, eso es inaudito y no tiene perdón.

Más todo, por fortuna, no está perdido: el Golfo por un verdadero milagro permanece aún intacto y todos los palmos de su suelo son colombianos... Por otra parte ya casi estamos allá. Ya un puñado de hombres animosos nos despertaron del letargo en que yacíamos, encendieron hasta en los bloques de hielo el fuego del entusiasmo, pusieron en manos del rudo trabajador la pica salvadora y en la de nuestros técnicos el teodolito, y ya casi llegamos al puerto de salvación. Un esfuerzo más, pero unánime y potente, y ya estaremos con la carretera en el borde del mar.

Loor a todos los hombres, desde el primer mandatario hasta la última obrera que contribuyó con sus escasos salarios a mover una piedra del camino! Loor a Pedro J. BERRIO, a Gonzalo MEJIA, al padre MAXIMO, a Eduardo OROZCO, a Felix de VILLA, A Gustavo y Ernesto WHITE, a los denodados Secretarios de Agricultura y de Gobierno, a la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín, a los HH. Diputados, a los Comicios, a los insignes periodistas de "LA DEFENSA", del "HERALDO DE ANTIOQUIA" del "CORREO DE COLOMBIA", de "EL COLOMBIANO", de "EL DIARIO", especialmente a los dos primeros, que han rechazado con entereza todo escrito contra la Carretera al Mar, de la Prensa bogotana y estadounidense, etc., y a tantos varones esclarecidos o humildes que han contribuído de una manera o de otra a la obra redentora de Antioquia!

Y loor, sobre todo, al invicto mandatario. Dr. Camilo C. RESTREPO, a quien ha tocado lo más crudo de la lucha y quien con ánimo impertérrito sigue y seguirá avante hasta la realización completa de su dorado sueño, que es también el de la inmensa mayoría de los Antioqueños, los cuales debemos acompañarlo en la lucha no solo con el corazón sino también con nuestro oro, si es preciso, convencidos de que si no aprovechamos el Golfo de Urabá como la única válvula de salvación que nos queda, Antioquia morirá de asfixia.

AGRICULTURA Y GANADERIA

Ningún país del mundo, ninguna región por fértil que sea, podrá dar el rendimiento que la tierra de Urabá ofrece a sus agricultores.

Sin contar las tierras ubérrimas que se extienden desde Cañasgordas hasta Pavarandocito y que son propias para toda clase de cultivos de climas calientes y fríos, el Departamento de Antioquia brinda hoy a sus hijos y a todos los demás hombres que de todo Colombia y de fuera de Colombia quieran venir a disfrutarlo, un verdadero emporio de riqueza que, hoy baldío en su casi totalidad, no representa su adquisición otro esfuerzo que el de venir simplemente a ocuparlo, a beneficiarlo y a hacérselo adjudicar tan pronto como se declare que se halla en posesión activa de él.

Hé aquí los medios facilísimos que la ley ofrece para hacerse colono o propietario de tierras:

Para las pequeñas aberturas (que no excederán jamás de 10 hectáreas), una vez tumbado el monte y cultivada una parte de él, la petición de adjudicación se hará ante el juez del lugar por medio de un memorial en el cual se designarán los nombres de cinco testigos honorables que declaren que sí existe la abertura. El memorial pasará de Medellín al Ministerio de Agricultura. Estos ocupantes tienen derecho a una adjudicación de terreno doble de aquel que hayan abierto.

Para las aberturas en grande, tan pronto como estén hechas y verificada la mensura, se pide la adjudicación de ellas y los respaldos, presentando el plano correspondiente: Estas adjudicaciones tienen derecho a una adjudicación de terreno triple de aquel que se haya abierto.

Así, pues, aquí se ofrecen facilidades a todos los grados de fortuna, desde el más pobre hasta el más rico, para hacerse un capital o para acrecentarlo, según los posibles de cada cual. Porque ¿quién, por infeliz que sea, no estará en capacidad de tumbar una hectárea de monte para sembrarle maíz, yuca y plátano y construirse un rancho pajizo que le dé abrigo?

¿Qué persona de medianos posibles no podrá distraer de sus haberes cien o doscientos pesos para hacer derribar y cultivar dos o cuatro hectáreas (la tumbada de una hectárea sólo cuesta \$14 y su siembra

no costará arriba de \$20) de tierra suculenta que en pocas semanas le dará una opima cosecha de maíz o de cualquier otro elemento de nutrición?

¿Y cual será el acaudalado que no tenga disponibles \$1.000 ó \$2.000 para levantar una finca de cien o más hectáreas, que le dé derecho al triple de baldíos y que le centuple el capital invertido por los cultivos que desarrolle y ante todo por la valorización de las tierras?

Piensen en esto los Antioqueños, sobre todo, y vean que si no se apresuran a hacerse un pedazo de tierra por nada hoy, más tarde, cuando ya todo se halle ocupado, como se va ocupando a la carrera por la población indígena muy especialmente y cuando contemplen el desarrollo asombroso que se va a efectuar en esa región y quieran subsanar su error, ya tendrán que desembolsar enormes sumas para obtener cualquier propiedad, o bien se verá forzados a ocupar tierras muy lejanas o afectadas de alguna tara.

En el inmenso globo de tierra de que me ocupo reina más o menos la misma temperatura, pero su mayor o menor distancia del mar, su mayor o menor grado de humedad, las hacen apropiadas para ciertos cultivos a saber:

Toda la tierra es excelente para pastos, pero lo es muy especialmente la región inundable, en donde pasto natural, que llaman allí *pajá*, crece con una lozanía extraordinaria. También se desarrolla allí el pará con igual fertilidad, así mismo que la caña y el plátano. Las tierras secas, planas y un poco alejadas del mar son aparentes para el cultivo del cacao, que se dá con profusión; del arroz, que es abundantísimo y de calidad excelente; del maíz, del frijol, del plátano y de la yuca, así como del algodón, que es algo asombroso como producción, etc., etc.

Las tierras un poco altas son buenas para todos los productos expresados, pero especialmente para pastos, siendo el de la India el que mejores resultados dá.

Y por último, la zona que se extiende a la orilla del mar, en un espesor de cuatro a seis hectáreas, o bien en las laderas de los ríos llamados cangrejos por la abundancia de este animal que marca con sus cuevas la zona, es especialísima para el coco, el cual se da con tal profusión que muy a menudo se encuentran palmas agobiadas por el peso de racimos que cuentan hasta 200 cocos.

Pero lo más halagador de todo es el tiempo en que se producen las cosechas. Al paso que en otras regiones de Antioquia o del resto de la República hay que esperar una gestación lenta y costosa para obtener de una tierra pobre y cansada una mísera cosecha, aquí vienen las bendiciones de Ceres en pocas semanas, en pocos años, o en pocos años, según el caso, así: el maíz, en 3 meses, y a veces antes; la yuca en 6 meses; el cacao, desde 2 años; el plátano en 10 meses; el coco en 6 años; la caña en 9 meses; el algodón en un año; al arroz criollo, en 4 meses; el arroz americano, en 5 meses; el frijón, en 4 meses; el ñame en 5 meses; el café (que con buen sombrero se dá muy abundante y de excelente calidad) desde 2 años; la batata en 6 meses.

De las frutas, que son de un jugo deliciosamente acendrado por el sol, y algunas como el aguacate, de tamaños fantásticos, citaremos las más comunes: mango, zapote, mamey, ciruelas, papaya, melón, patilla, maní, naranja, guayaba, marañón, etc. Abunda también la chontadura, producto de una palma, que una vez cocido es agradable y tan nutritivo que un hombre se alimenta perfectamente un día con una docena de chontas.

Tanto en agricultura como en ganadería la región de Urabá se encuentra apenas en sus principios. La tierra explotada no alcanza ni a una milésima parte de la superficie explotable, y en cuanto a ganadería, tal vez no pasa de 4.000 el número de cabezas de ganado que se halla en la región. Los criaderos más importantes son los de los señores Yabur en el Cerro del Aguila y en el río Currulao, que cuentan unas 1.000 cabezas y los de los señores Eusebio Campillo, Ernesto Gamboa, y Campo Elías Medina. Parece que el gran negocio hoy día consiste en traer ganado flaco de Bolívar – vacas, sobre todo- que cuestan a \$20. A \$15 y hasta \$10, cebarlas en 3 meses y venderlas luego a \$45, a \$50 y más en los mercados de Dabeiba, Cañasgordas, Frontino, etc.

Para las empresas de lechería y para la cría de ganado también ofrece el suelo grandes ventajas a causa de la enorme cantidad de leche que dan las vacas.

De resto, el ganado es muy hermoso, grande, de un pelaje corto y brillante, de pintas lindísimas, y rara vez se ve un animal con gusanos u otra plaga.

FAUNA Y FLORA

En las selvas vírgenes de Urabá se encuentra toda la gama de árboles y plantas de cultivo de la misma zona se dan allí con una feracidad sorprendente.

Vegetación baja sólo se encuentra en los deltas del Atrato y entre éstos y el río Suriquí, que son anegadizos, prevaleciendo en todas sus orillas el mangle. De aquí hacía el Norte, siguiendo la costa oriental, la vegetación es más y más potente hasta llegar a los colosos de las selva de que está cuajada casi toda la superficie de ella y que acompañan toda esa inmensidad hasta los terrenos bajos del Río Negro, que por lo anegadizo están también cubiertos de vegetación propia de la tierra pantanosa.

Entre los árboles que dan madera de construcción, de leña, de tinte, filamentosos, de resinas y gomorresinas, etc., citamos las siguientes: majagua, burriaró, guayacán, cedro, almendro, caracol amarillo, barcino, ceibón, guino, canime, anime, bálsamo, bijo, caobo, comino, gaspadillo, mapurito, yaya, guayabo, parrá, mangle, níspero, curíbano, lata, guerre, higerón, ceiba, roble, tamarindo, santa cruz, árbol del pan, alma negra, etc., etc., etc.

De los bejucos, el llamado bejuco de cangrejo, especial para la caza de estos crustáceos, que la muerden cuando se les introduce en sus cuevas y salen muertos prendidos de él, y el mimos, bejuco fibroso de una resistencia admirable.

Yerbas y plantas medicinales las hay en gran número y por ser tan conocidas sólo citamos las que se emplean para mordeduras de culebra, las cuales son: la raicilla, de donde se extrae la hipecacuana y, que es objeto de un comercio activo en la región; el jaboncillo, el cordoncillo, la contrayerba, la escobadura, y la cruceta.

Entre las palmas, de las cuales hay una variedad asombrosa, citamos tan solo la pita (que constituye una gran industria, abandonada desgraciadamente a una Compañía que no puede menos de tachar de sospechosa y que de todo se ocupa, menos de pita), la tagua, de la cual existen reservas incalculables pero que apenas se recoje hoy a causa del bajo precio a que es cotizado; el corozo, el coco, que abastece las necesidades de toda la región, en donde es un elemento de primera necesidad para la preparación del arroz con coco, que constituye un alimento nutritivo por excelencia, el chontaduro, y el corozo grande.

Hay también gran cantidad de parásitas, de las cuales las más conocidas son las que llaman aquí semana santa y que no es otra que el San Juan, y la catleya, de la cual las variedades más conocidas son la áurea y la blanca.

Los árboles frutales más comunes son: naranjo, guayabo, mango, madroño, níspero, cañafístulo, zapote, mamey, guanábano, chirimoyo, guamo, tamarindo, marañón, papayo, etc., etc. La piña se da con tal fertilidad y es tan excelente, que ella llegará sin duda a constituir uno de los principales artículos de exportación en la región.

La fauna está representada por todos los animales propios de la zona tórrida, y como sería largo enumerarlos, nos limitaremos a los más comunes: tigre o jaguar, tigrillo, que persigue las aves del corral, zahíno, tatabra, guagua, venado, iguana, león criollo, la gran bestia, perro de monte, mono, mico, guatín, etc., etc. La caza de estos animales es muy activa.

Del caimán, que es muy abundante también, derivan su subsistencia multitud de individuos, pues sus pieles son pagadas a precios excelentes allí mismo.

Serpientes: rabo de chucha, equis, coral, veinticuatro, mapaná, boba, cazadora, guarda camino, patoquilla, pató, zumbadora, mataballos, mataboga, birí, verrugosa, pitorá, víbora. De éstas sólo tres o cuatro son verdaderamente temibles por la actividad de su veneno y las demás son cazadoras. Por otra parte, es muy raro encontrar una serpiente y más raro aún una mordedura. Además, son numerosas las personas que en cada localidad conocen los medios para curar, de tal modo que una picadura de serpiente no tiene nada de temible en la región.

A lo largo de las riberas del mar y de algunos ríos y en una ancha zona, se ven millares de cuevas por donde asoman la cabeza, protegida por sus poderosas antenas, los cangrejos, incansables trabajadores del subsuelo. Este crustáceo es tan abundante y su carne tan succulenta, que bien puede contarse también entre los elementos que ofrecen un porvenir brillante a la riqueza industrial de Urabá, por la gran estoma que de él se tiene en Europa y Estados Unidos.

El mar y los ríos están colmados de una cantidad fabulosa de peces y en el aire y en los árboles se recrean las aves más hermosas y más raras

NECOCLI COMO PUERTO

Una ensenada suavemente abierta como la curva de la luna en su cuarto creciente, nos recibió casi en su extremo norte, sobre la playa de arena esmerilada y amplia que al pisarla, después de transbordar de la lancha sólo en un trayecto de 10 metros, daba la ilusión de andar sobre pizarra mojada.

La barranca que contiene el mar y que mide aquí de dos a tres metros de altura, es de roca arenisca en descomposición, como lo es el piso del área de la actual población y del terreno adyacente destinado a la ciudad futura.

Sobre el parapeto de la barranca se levanta aquello que dá mayor encanto a este pueblo de gentes humildes y que son las selvas de palmeras de coco que con sus penachos atormentados de continuo por las brisas del mar y con sus abigarrados frutos que forman como un enjambre de enormes tubérculos arrullan las diminutas chozas que se enfilan en las seis u ocho callecitas que integran a Necoclí y que hacen de este sitio un pequeño paraíso.

Por eso, en el plano de la ciudad futura, que estudiamos en otra parte, el Gobierno del Departamento debería conservar a todo trance la actual población tal como está, como una verdadera joya que hace la felicidad de sus viejos moradores y cuyo cambio, además de crear un problema que descontentaría a éstos en grado máximo, destruiría el encanto espontáneo y primitivo del lugar. Podríase, sí, disponer simplemente que cuando se reconstruya una casucha, se amplíe la calle en dos o tres varas, según el caso, y que la arquitectura sea de carácter más moderno.

La topografía de Necoclí en rasgos generales, es así: Las dos ensenadas que en forma de luna creciente lo circundan por el sur y por el occidente, se encuentran hacia el suroeste, formando una punta rocallosa bastante saliente, donde terminará la carretera y de donde partirán, sobre ambas ensenadas, las diversas construcciones del puerto. Casi en el vértice del ángulo curvilíneo que forman las dos ensenadas, se levanta graciosamente un montículo cónico que tiene unos 100 metros de diámetro en su base y que mide

unos 40 de altura. Este morro se pensó primeramente destinarlo al faro, pero parece que después se ha resuelto hacerlo desaparecer para hacer más campo a las obras del puerto. Aun cuando esta última resolución se halla más de acuerdo con las necesidades de la obra, tanto más que en otra parte vecina se levanta una colina más alta y más aparente para ese fin, parécenos que el cerro no debería demolerse sino parcialmente, pues su mole puede contribuir grandemente a prestar abrigo contra los vientos del Norte a los barcos anclados en el puerto.

A unos 400 metros de la primera, se halla la otra colina que va en dirección Sur-Norte, mide cerca de un kilómetro de largo y se repite luego con interrupciones más o menos prolongadas a lo largo de la costa oriental del Golfo, hasta terminar en el Cerro del Aguila, que marca el extremo Norte del Golfo.

Hacia el Oriente y Nordeste de la población el terreno es plano, hasta llegar a una serie de montes más o menos altos, que distan poco de ella. Y por el Sur y Occidente se limita con el mar.

La posición geográfica y topográfica de Necoclí, la constitución geológica de su suelo, sus condiciones climáticas y el grado de profundidad del mar que lo circunda, hacen de él un sitio ideal para un puerto, al menos el mejor a todo lo largo de las Costas de Urabá.

Esto lo declara así enfáticamente la sabia Comisión alemana que estudió estas costas palmo a palmo y, si es que estamos aún a estas horas en el caso de aducir argumentos, presentaremos el más poderoso de todos y es que los conquistadores españoles, que también las recorrieron en todo sentido en busca de un puerto y que se entendían en la materia mejor que nadie, eligieron el sitio de Necoclí para fundar el primero que se estableciera en la América española –San Sebastián- y el cual no conservaron debido a lo belicoso de las tribus indígenas.

Por supuesto que como no existe propiamente bahía, la construcción del puerto resulta un tanto costosa por la necesidad de construir 2 rompeolas y una buena extensión de malecones, pero en cambio el muelle, que es lo que más cuesta en la construcción de un puerto, es innecesario, y si es que se necesita, sería de poquísima longitud a causa de la profundidad del mar en esta parte y de la facilidad y solidez que presenta el fondo para el dragado.

En efecto, al paso que en el Sur del Golfo el fondo del mar presenta una capa espesa de lodo y hojarasca y que la profundidad necesaria para el fondeo de buques de alta cala se encuentra entre 4.000 y 4.500 metros de la costa, en Necoclí el fondo es de arena y roca arenisca y a 150 metros no más se encuentra una profundidad de 5 metros 50 centímetros y la línea de 9 metros a 950 metros de la costa.

Por otra parte, como ese fondo es admirablemente parejo, no hay lugar a que se formen remolinos y las corrientes arrastran toda la materia flotante, dejando el fondo completamente barrido.

Debido a la forma especial del puerto que se proyecta, tampoco sería indispensable que los trabajos - que la comisión alemana avalúa en tres millones de pesos- se construyeran de una vez. Con un costo medio de un millón de pesos se podría hacer una parte del puerto que prestaría un buen servicio mientras el erario nacional estuviera en capacidad de terminarlo. Lo importante es que haya un rompeolas, una parte de maldón y un edificio que sirva para los varios usos preliminares más urgentes, y ya los barcos podrían arrimar a dejar y a tomar la mercancía.

P. S.- Antioquia debería marcar escrupulosamente los nombres de todos aquellos hijos suyos que hayan combatido la obra de la Carretera al mar, con este fin: con el de llevarlos pomposamente a Necoclí, si la carretera se realiza, para mostrarles el magnífico espectáculo que presenta un puerto en plena actividad, un puerto propio que redime a Antioquia rápidamente de todos sus quebrantos; o bien para conducirlos allí mismo en un fúnebre desfile y al pie de una tumba humilde que lleve esta inscripción: "Aquí yace sepultado para siempre el porvenir de Antioquia", decirles: HE AQUI VUESTRA OBRA!!

PLANO DE NECOCLI

Después de haber estudiado detenidamente tanto el plano de Necoclí presentado por la Comisión alemana, así como la topografía, las condiciones actuales y el desarrollo futuro de este lugar, hemos llegado a la conclusión de los irrealizable de dicho plano en los que se refiere a la ciudad.

En efecto como la comisión partió de la base de que la Carretera entraría a Necoclí diagonalmente, es decir, sobre una línea que formaba un ángulo bastante abierto (casi 45 grados) con la costa del mar, resulta que la primera serie de calles que se tiraron paralelas a esa línea y, por consiguiente, diagonales al mar. Esto hubiera podido quedar muy bien así, si la línea de la carretera no se hubiera cambiado, como se hizo definitivamente, a otra línea a lo largo de la costa, lo que hace que, según la lógica, la estética y la comodidad, los bloques o manzanas deben volver al paralelismo con esta última línea.

Por otra parte, la Comisión puso en el plano, atrás de esta serie de bloques diagonales, otra serie de los mismos, paralelos al mar, lo que produciría grandes irregularidades en el tráfico de una ciudad comercial, sin contar los inconvenientes que tales bloques representarían por sus enormes dimensiones que son de 300 metros por frente, nunca visto en ciudad alguna del mundo y de todo punto inaceptable aquí.

En el plano de la Comisión quedó en blanco un grande espacio, comprendido entre la ciudad comercial y la actual población. Tal espacio lo llenará de la manera que crea más conveniente la comisión que sin duda se nombrará para el levantamiento del plano.

En cuanto a la población actual, yo me atrevería a aconsejar, como lo digo en otra parte, que se conservara tal como está, dejando que el tiempo aporte las modificaciones que forzosamente tienen que venir cuando la actual agrupación de casitas y de tambos haya pasado a manos de gente más pudiente, modificaciones que consistirán en construcciones más modernas y en ensanche de las calles, a medida que se vayan demoliendo las casa que hoy existen.

Lo único que sí sería hacer desde un principio sería la ampliación de la playa e ambos costados, de modo que dé campo a los malecones y a la avenida que se proyecta a lo largo de las playas, pero jamás en las proporciones que prevé el plano de la Comisión, es decir 80 metros de anchura, pues esto, además de ser innecesario, afectaría grandemente las muchas propiedades de pobres gentes que tienen sus solares bien cultivados de cocoteros, etc., sobre esta playa. Un espacio de 25 ó 30 metros sería más que suficiente para la construcción del malecón y de la avenida, teniendo en cuenta que el malecón avanzará mar adentro todo lo que se quiera.

Nos permitimos, por último, hacer una observación que juzgamos de la mayor importancia: Muy competentes serán para planear un puerto, los Señores miembros de la Comisión extranjera que trajo el

Departamento, aunque sus planos del puerto de Necoclí son susceptibles de observaciones; pero lo que es para el plano de una ciudad en un país exótico para ellos, si no han mostrado, ni podían mostrar, gran competencia. Ese plano adolece de errores sustanciales y hoy no queda otro recurso que el de rehacer el trabajo.

Y aquí me permito preguntar: ¿Por qué en lugar de confiar la obra a Ingenieros extraños que poco o nada conocen de nuestras necesidades locales, no se dá la tarea a Ingenieros nuéstrros, que sí saben lo que nos hace falta y que además no costarían al erario un sentido?

Allá sobre el terreno mismo se halla un excelente Ingeniero, para quien un plano de la ciudad de Necoclí sería un juego y quien, de acuerdo con el hábil y progresista Inspector de Necoclí, haría algo perfecto y extraordinariamente económico para el Departamento.

Es de advertir que estas observaciones se refieren exclusivamente al plano de la ciudad y que no afectan en nada la construcción del puerto y de la sección administrativa, los cuales quedarían tal como los planos de la Comisión alemana.

AGUA DE NECOCLI

Hoy por hoy se surte de agua de pozo. Cada casa tiene el suyo, pues el agua está tan superficial que es raro tener qué cavar más de dos metros para encontrarla, y hasta los más pobres tienen su pozo. Podríase imaginar que por la vecindad al mar y lo poroso de la roca arenisca sobre la cual se halla la población, esta agua se resintiera de salobridad, pero no hay tal: ella es tan normal como puede ser el agua corriente más pura.

Esta agua, pues, bastaría, aun cuando incómodamente, a las necesidades locales, pero jamás a las de un gran puerto marítimo. Más, la Naturaleza siempre sabia, que ha previsto el gran porvenir de Necoclí se ha encargado de suplir esta gran necesidad y ha colocado en sus cercanías, además de los ríos Boval y Necoclí, que se encuentran a tres y cuatro kilómetros, respectivamente, un magnífico tanque natural de agua cristalina y purísima, que mide más de cuatro kilómetros de diámetro y que puede tener en su centro una

profundidad no menor de 30 metros, de tal manera que podría perfectamente abastecer una ciudad de medio millón de habitantes y un puerto de una gran actividad.

Esta laguna maravillosa de agua viva, que se llama impropiaamente “La Laguna del Salado” porque en sus cercanías corre un arroyo salado que se bota al mar, está virtualmente rodeada de selva virgen, y el Gobierno, previsor, ha dispuesto que cuando se descuaje esta selva se deje alrededor de la laguna una faja no menor de 50 metros para refrescarla y para evitar que decrezcan las fuentes secretas que la alimentan.¹

Parece que la Compañía Scadta de hidroaviones ha escogido la laguna para actualizar en su línea de Barranquilla-Buenaventura y que se trata de que el Gobierno le dé privilegio para este uso. Si esto fuera así, sería de felicitarse, porque entonces Necoclí vendría a ser también puerto aéreo. Eso sí, fuera de ese uso, no se debe permitir que nadie toque la laguna con cualquiera otro fin.

Cerca de la laguna existe otra de igual capacidad y una más pequeña, de manera que entre las tres podrían alimentar una población de dos millones de habitantes.

NECESIDADES IMPERIOSAS

La región de Urabá necesita mejoras de urgencia inaplazable que serán la base de la prosperidad y del incremento de la colonización de ese privilegiado sector.

Muchas y muy apremiantes son las necesidades que aquejan a Necoclí, pero para no parecer corsarios en vista de la situación precaria que atraviesa el Departamento, nos limitaremos a apuntar sólo aquellas obras de que no se podrían prescindir sin causar graves prejuicios a los intereses generales.

¹ Sería de desearse que la zona que se deje al borde de la laguna fuera siquiera de 1 kilómetro o más para estar más seguros de su durabilidad, o bien que se dejara intacta toda la selva que rodea la laguna.

Viene en primer lugar el levantamiento del plano de la ciudad, el cual es tan urgente que hay muchas personas —entre ellas capitalistas de Cartagena y otros lugares- que esperan ansiosos tener una base segura para sus construcciones, con el fin de darles comienzo cuanto antes.

Como lo expresamos en otro lugar, ese plano podría ser levantado por Ingenieros de aquí, que conocen nuestras necesidades, y al efecto podrían encargarse de su desarrollo a alguno de ellos que se encuentre en el terreno, en colaboración con el Señor Inspector de Necoclí, quien mejor que nadie puede ayudar con su inteligencia y con el perfecto conocimiento que tiene de lo que debe ser Necoclí.

Porque, lo que es el plano que levantó la Comisión extranjera, es irrealizable de todo punto en lo que se refiere a la ciudad, como lo probamos en otra parte.

Figura en segundo lugar el telégrafo. Imagínese una población a donde nadie llega porque no hay caminos, adonde no hay servicios de correos, a donde lo que se pasa en el mundo demora 6, 8 ó 15 días para saberse, como nos pasó, por ejemplo, con la elección del Presidente, que no la supimos sino el 16, cuando por casualidad llegó una canoa de Turbo, y se tendrá una idea de lo imperioso que es el telégrafo en Necoclí. Allí podría suceder cualquier cataclismo que diera lugar a pedir auxilio rápido, y ese auxilio no podría llegar antes de una semana. . .

Se impone así mismo un techo que de abrigo a los empleados de todo género, que se hallan hoy en una situación lamentable, pidiendo aquí y allá una hospitalidad que las más de las veces es harto mezquina e incómoda, por la falta absoluta de alojamiento en la población.

Ese techo podría hacerse de carácter provisional y de costo relativamente insignificante, pues con tres o cuatrocientos pesos podría levantarse un gran cobertizo de madera y de techo de zinc que, dividido en muchas secciones, daría regío alojamiento a esos pobres empleados, y que podría destinarse posteriormente, cuando ya haya edificios adecuados, para otros usos de carácter permanente.

Una lancha de gasolina o, por lo menos, una canoa provista de motor, es tan indispensable a las autoridades locales, tanto de Necoclí como de Turbo, como lo es el caballo al llanero de las pampas. Allí, por regla general la movilización de las autoridades se hace por agua y es de ver las dificultades y peligros a que ellas se exponen para hacer esas excursiones en una frágil canoa.

Esa lancha tendría la ventaja de que, cuando no estuviera en servicio oficial, podría alquilarse ventajosamente a los particulares.

El correo constituye otra necesidad. Hasta Turbo éste tiene un servicio pésimo y la correspondencia para Necoclí no se envía sino cuando por casualidad se embarca algún particular en esa dirección. Y sería también el caso de modificar ese servicio hasta Turbo, pues muy a menudo la correspondencia de Medellín o para Medellín gasta un mes o más en el trayecto. Yo, por ejemplo, estaba esperando todavía un encomienda que puse de Pavarandocito para esta ciudad, hace más de dos meses.

En el orden espiritual existe otra gran necesidad, necesidad imperiosa, y es el culto divino. Allí no hay templo, ni cosa que se le parezca y los días del año, excepto el domingo, en que se baila y se juega a los gallos, pasan iguales para esas pobres gentes.

En cuanto al sacramento del matrimonio es cierto que en el resto de la región, aun cuando haya iglesia y sea visitada de cuando en cuando por los Padres Carmelitas, o aun cuando haya culto permanente, como lo hay en Turbo, nadie se casa, o casi nadie, porque las gentes dicen que tan pronto las casan entra la discordia en el hogar y se han visto casos, según me contaba un Padre Carmelita, en que a los pocos días de casados apelaban a él para que los descasara... Las mujeres no dicen jamás mi marido sino mi compañero o mi amigo y los hombre mi amiga o mi compañera. Los unos y las otras afirman que esa situación tiene la ventaja de que el día en que él o ella sean infieles o cometan alguna falta grave, cambian simplemente de tienda....

Este estado de cosas es debido, según me decía el Padre en referencia, al cortísimo número de Padres que posee la Comunidad y a las muchas poblaciones a que tienen que atender, tanto en Urabá como en el Chocó y otras regiones.

Los vecinos más importantes de Necoclí me manifestaron su deseo ardiente de que se les haga iglesia, para lo cual todos ellos contribuirían, y en cuanto a los indígenas se puede juzgar de sus buenos deseos e intenciones por este hecho: en una plazoleta de la población tienen una cruz; a ella acuden cada vez que necesiten algún favor del Cielo o algún milagro; y si éste se les concede, entonces en acción de gracias ponen una vela y es de ver el número de bujías que se consumen cada noche al pié de la cruz.

Ojalá las altas autoridades eclesiásticas estudiaran la manera de proveer a esa necesidad imperiosa, y sino es posible poner una cura en cada pueblo, al menos traten de organizar el servicio de tal manera que cada localidad tenga la visita de un sacerdote siquiera una vez al mes. Con esa medida contribuirían grandemente a moralizar esas regiones y también a vincular a Antioquia ese esparcido rebaños de negros, de indios y aun de blancos que, lejos de creerse Antioqueños, odian el Antioqueño, de quien ni han recibido favor ninguno y de quien se desligarán alegremente el día que se presente cualquier intruso que muestre por ellos un poco de interés...

PLAGAS

No hay plagas en Necoclí y pocas en la región de Urabá. Esta verdad se puede establecer de manera absoluta como que lo poco que existe en la materia no vale la pena de tenerse en cuenta. Allí nadie duerme con toldillo pues los raros mosquitos que hay son de naturaleza poco agresiva y su picadura es insignificante. Tampoco hay pulgas, y como la gente es en extremo aseada, tampoco se ven esos bichos que crea la mugre, como chinches, etc. En cuanto a serpientes, puede uno trasegar los montes en todas direcciones, como lo hice yo, y jamás encontrará un reptil. Sin duda que los hay, como puede haberlos en los alrededores de Medellín, pero ¿quién los ha visto y a quién han mordido? Allí hay personas que han vivido cuarenta años en los bosques de Necoclí y nunca han visto una serpiente. Esta verdad la establezco para desvanecer una de tantas leyendas de la malevolencia o la ignorancia han creado para desacreditar esta tierra por estar tan lejana y tan alejada del centro del Departamento, se halla en la imposibilidad de defenderse.

Y si vamos a otra clase de plagas, las plagas sociales, esta feliz región y muy especialmente Necoclí, se hallan limpias de ese flagelo que azota tan cruelmente a nuestros grandes y pequeños centros del resto del Departamento, y muy en particular a Medellín. Quiero hablar de la ratería, de la mendicidad, de la sífilis, del alcoholismo y sus congéneres. Ni un mendigo se vé desde Dabeiba hasta el océano, lo que atribuimos no propiamente al amor al trabajo de sus moradores, que los hay también perezosos, sino a lo sanos de los organismos, física y moralmente considerados, y muy particularmente al hecho de la feracidad de un suelo en donde cada uno, hasta el más infeliz, tiene su parte, que cultiva con poco esfuerzo y que le dá de sobra con qué satisfacer sus poco complicadas necesidades.

El raterismo, que aquí toma proporciones cada día más alarmantes, allá es completamente desconocido, no propiamente porque no se presente la ocasión, sino porque el respeto a la propiedad ajena es innato en el pueblo. Uno puede dejar día y noche su casa abierta, su tienda sola, sus prendas diversas en cualquier sitio aislado, y a nadie se le ocurrirá robar. ¿Por qué? En primer lugar, porque todos están conformes con lo que tienen, sea poco o mucho; porque allá no hay vagos ni desocupados, como pululan aquí aun en tiempos que no son de crisis, a ciencia y paciencia de las autoridades. Y sobre todo, porque no existe el cine corruptor, que tantas triquiñuelas ha inspirado a nuestros bien preparados aficionados de las diversas clases sociales.

Ahora, si entre las plagas que acreditan a la región de Urabá como temible colocamos el paludismo, que el caballito de batalla de todos los que hablan sin saber lo que dicen, replicaremos con este argumento contundente: en Medellín el número de palúdicos excede de un 50 %, según el dato que hemos obtenido de fuente fidedigna, en tanto que en Urabá, en general, si pasa del 10% no llega al 15% el número de ellos, y por tanto no se habla de Medellín como de algo temible con respecto al clima y sí dicen que Urabá es inhabitable.

Lo que pasa es que juzgan del conjunto por los pocos casos que van de otros climas y que, por falta de precauciones o por excesos cometidos, generalmente, cojen la chapetona o el paludismo y no tienen en cuenta que lo mismo les pasaría si fueran a Amagá o Puerto Berrío o a otro clima cálido, que por lo tanto no es malsano. Ni tienen tampoco en cuenta que los naturales de Urabá y los que han vivido largo tiempo allí son una raza vigorosa y sana donde la longevidad es notable, en donde *nadie se muere*, según la expresión gráfica de un Padre Carmelita, y en donde son desconocidos la lepra, el cáncer, la tuberculosis y otros de los grandes asesinos que diezman sin piedad las existencias en nuestros centros.

PUENTES

Otra de las necesidades más apremiantes para el rápido desarrollo de Urabá y para la seguridad y conveniencia de los viajeros, son los puentes sobre los numerosos ríos que hay que atravesar desde Dabeiba hasta Necoclí.

Si para satisfacer esta gran necesidad hubiéramos de esperar hasta que se construyeran dichos puentes de hierro o de cemento, es decir, de manera definitiva, seguramente la demora sería larga, con menoscabo de los intereses generales y particulares. Pero hay un recurso más eficaz y económico para poner remedio al mal en cortísimo tiempo y no es otro que la construcción provisional de puentes de madera, para lo cual existen al lado de cada río todos los elementos necesarios para una obra de gran resistencia y duración.

Ya el Gobierno previsor del Dr. RESTREPO está tomando las medidas necesarias para este fin y por conducto nuestro ha tenido últimamente una propuesta muy favorable suscrita por el Sr. Don Zabolón PEMBERTHY, el mismo contratista de la trocha y de las aberturas de Ampurrumiandó y el resto, en la cual es cuestión de construcción, con madera, de todos los puentes sobre ríos y quebradas por precios equitativos que se estipularán en el contrato correspondiente, y en cual se trata de dar al Departamento, si éste lo necesita, buen plazo para el pago de la obra.

Una vez hechos los puentes, limpiados los derrumbes que hay entre el “kilómetro 11” y Toyo, los cuales constituyen el mayor peligro y hecho un buen atajo provisional en el corto trayecto que lo requiere al pie del Morrón, ya podemos decir que tenemos un excelente camino de herradura desde Antioquia hasta Necoclí, que ya los viajeros de a caballo y las cargas no tienen qué esperar largas horas hasta que los ríos decrezcan, ni los viajeros a pie tendrán que exponerse a los peligros que aparece el lanzarse a esas corrientes, que son la causa principal de las fiebres y de otras enfermedades que se atribuyen al clima, y, en fin, que ya se tendrá un excelente camino de 100 leguas, que prestará inapreciables servicios al Departamento, mientras pueden rodar los camiones por la gran vía.

PRECAUCIONES PARA LA SALUD

Ser muy moderado en el uso del licor y mejor todavía prescindir de él en absoluto.

Purgarse cada semana, por lo menos.

Tomar quinina diariamente, ya sea en polvo, en píldoras o en *cachets*. Como preservativo 2 gramos por día son suficientes para un adulto y 1 para un niño. Para los unos y para los otros se aconsejan las

pildoritas *Pelletier*, que tiene 25 centigramos cada una. En caso de fiebre debe aumentarse la dosis hasta 4 gramos para adultos. O bien, si hay facilidad para ponerse de una a dos inyecciones de quinoformo o tomar plasmoquina en las dosis indicadas en la etiqueta del frasco.

Tomar, en cuanto sea posible, el agua hervida o con unas gotas de limón. Aunque yo sé decir que tomé del agua de todos los ríos, pozos y tanques, sin que me hiciera el menor daño. Mas todo depende de la constitución de cada uno.

Humedecerse lo menos posible, por lo cual todo el mundo debe ir provisto de encauchado, o por lo menos de un pedazo de tela impermeable que le cubra el torso (trabajadores) y no vadear a pié los ríos estando acalorados. La ropa y el calzado que se secan encima del cuerpo y el paso de los ríos y quebradas sin previo reposo de unos 10, minutos, son la causa principal de las fiebres y de otras enfermedades que se atribuyen sin razón al clima.

Alimentarse lo mejor posible, para lo cual no es indispensable la carne de res, que desde luégo poco se encuentra por allá. El arroz, los huevos, la leche, la mazamorra (muy escasa allá), la panela (también muy escasa pero de la cual pueden llevar los trabajadores alguna provisión), los frijoles, el plátano (muy abundante), el azúcar, que se encuentra en todas partes, el pan, que es muy común —lo que no sucede con la arepa- el chocolate, el café, etc., etc., son alimentos con que se pueden nutrir bien ricos y pobres.

Tener los poros siempre libres con el baño frecuente, y que éste sea siempre corto. En las habitaciones, mantener de continuo un aseo esmerado.

Mantener relativamente bien abrigado porque los cambios de temperatura sin bruscos y a orillas del mar la brisa sopla a veces helada.

Serenar lo menos posible, muy especialmente en las primeras semanas de estadía en la región.

En las regiones donde hay mosquito, se debe tener siempre toldillo, porque este bicho a menudo inocular el paludismo.

Las frutas, tales como la naranja, la papaya, el plátano, el marañón, etc., son sanas y deben comerse sin miedo. Pero hay algunas que como el mango, el zapote y sobretodo el coco, que es por excelencia, indigesto, se deben tomar con mucha moderación. De éste, cuando está aún biche, toman los naturales el agua, siempre que tienen sed, mas los forasteros deben abstenerse de esta costumbre, sobre todo en los primeros meses de su estadía en la región.

El limón deben usarlo con frecuencia, sea en limonada, en gotas en el agua potable o simplemente comido. El limón, como gran antiséptico que es y gran desinfectante, no debe faltar a ninguna persona ni en ningún hogar y los colonos deben sembrar el árbol, de preferencia a cualquier otro.

En las localidades donde haya médico, éste haría bien en repartir a todos los colonos una hoja en que consten todas las precauciones que éstos deben tomar para prevenir las enfermedades y para adquirir o mantener una constitución vigorosa y sana.

APURRUMIANDO

Las condiciones de clima y de situación de este lugar no dejan qué desear

Como sé que algunas de las familias de los jóvenes colonos que han partido o que se preparan a partir para Urabá se muestran inquietas por la suerte de sus parientes a causa de las especies callejeras que han oído de aquella tierra, creemos oportuno decir algo sobre Apurrumiandó, que es lugar en donde por el momento se ha empezado a colonizar.

Este sitio se encuentra a 9 kilómetros, es decir, a menos de 2 leguas de Pavarandocito, casi sobre el camino de herradura que conduce a Turbo, y más o menos a media legua del trazado de la Carretera al Mar, al lado del pintoresco río Apurrumiandó, de aguas cristalinas, que va a desembocar al gran río León, el cual desde ese sitio es ya navegable en champas y más abajo en barcos de regular tamaño.

En el centro de una región de fertilidad asombrosa, plana en su mayor parte, pero que tiene también algunas colinas, está ya terminada la abertura de 100 hectáreas que se ordenó por Decreto ejecutivo N°. 33 de 1929, y ya hay varias familias establecidas y un buen número de jóvenes colonos que viven alegres, entregados al trabajo redentor que mañana les pagará con creces la tierra.

A cada colono se le ha asignado provisionalmente una hectárea de tierra ya ha abierta para su laboreo, y luégo se les dará a los más constantes y más aptos otro pedazo en las inmediaciones para que establezcan su finca de campo de tal manera que a la vuelta de poco tiempo se les hará adjudicación en debida forma y ya serán hombres acomodados, en camino de hacer fortuna, como lo ha hecho tántos en la región.

El Gobierno del Departamento ha proporcionado a los colonos la herramienta necesaria y les suministra también víveres por espacio de algún tiempo –máximo seis meses-, mientras cogen sus cosechas. Para el efecto hay sobre el terreno mismo una proveeduría que ahora se va a perfeccionar en debida forma.

El Gobierno del Departamento que se preocupa grandemente por la suerte de los colonos, bajo todos puntos de vista, acaba de suplir a una de las grandes necesidades que aquejan la región y que y que era la falta de un médico. Ya se nombró médico oficial con residencia en Pavarandocito, al muy apto Dr. Antonio Arbeláez, quien seguirá pronto para su destinación, y ya se gestiona asimismo la llevada de un sacerdote, lo que coronará los justos anhelos de todos.

En cuanto al clima, ya se puede imaginar que el Gobierno no iría a exponer la salud de los colonos en un clima malsano. La región de Apurrumiandó fue seleccionada entre otras muchas, por sus condiciones excepcionalmente sanas y exentas de toda plaga. Allí, cosa rara, estando tan cerca de Pavarandocito, en donde sí hay bastante zancudo y morongoy (pequeña mosca) es muy raro el mosquito.

Duerman, pues, tranquilas familias de esos simpáticos y prometedores muchachos que han tenido el honor de ir como los primeros zapadores a labrar la tierra del porvenir y en lugar de compadecerlos, envidien su suerte y vayan pronto a unirse con ellos y a trabajar juntos por la fortuna propia y por la de Antioquia.

ITINERARIOS DE MEDELLIN A NECOCLI

Primera jornada:	Medellín – Antioquia	4 horas en auto
Segunda jornada larga:	Antioquia - Cañasgordas	10 horas a caballo
Tercera jornada larga:	Cañasgordas – Dabeiba	10 horas a caballo

Cuarta jornada larga:	Dabeiba – Pavarandocito	10 horas a caballo
Quinta jornada larga:	Pavarandocito–Chigorodó	10 horas a caballo
Sexta jornada larga:	Chigorodó - Turbo	11 horas a caballo
Séptima jornada larga:	Turbo - Necoclí	9 horas a caballo
Séptima jornada larga:	Turbo - Necoclí	6 horas por mar
Primera jornada corta:	Medellín - Antioquia	4 horas en auto
Segunda jornada corta:	Antioquia-Boquerón de Toyo	6 horas a caballo
Tercera jornada corta:	Boquerón de Toyo – Cañasgordas	4 horas a caballo
Cuarta jornada corta:	Cañasgordas – Uramita	5 horas a caballo
Quinta jornada corta:	Uramita – Dabeiba	5 horas a caballo
Sexta jornada corta:	Dabeiba – Chéver	5 horas a caballo
Séptima jornada corta:	Chéver – Pavarandocito	7 horas a caballo
Octava jornada corta:	Pavarandocito – León	6 horas a caballo
Novena jornada corta:	León – Chigorodó	5 horas a caballo
Décima jornada corta:	Chigorodó – Currulao	5 horas a caballo
Undécima jornada corta:	Currulao – Turbo	5 horas a caballo
Duodécima jornada corta:	Turbo – Necoclí	9 horas a caballo
Duodécima jornada corta:	Turbo – Necoclí	6 horas en barco, en buen tiempo.

El viaje a pié depende de la resistencia de la persona, pero en todo caso se puede hacer en el mismo tiempo que se gasta a caballo en jornadas cortas.

Si se prefiere el viaje por agua, se toma en Pavarandocito una canoa (que cuesta de \$8 a \$12) y que en un día largo lo pone a uno en Riosucio (de las 3 a.m. a las 10 p.m., o bien de 6 a 6), durmiendo en el monte, en rancho o tolda y llegando temprano al día siguiente a Riosucio. En esta población se aguarda el barco que hace el servicio entre Cartagena y Quibdó, y desembarca en Turbo. Dura el viaje 12 horas, con demora en Sansatá y vale el pasaje \$8.

También se puede hacer sólo la última parte del viaje por agua en esta forma: De Chigorodó a Turbo, en champa, con una duración de 10 a 20 horas según el tiempo.

Si se hace el viaje por el Magdalena a Cartagena, éste demora 5 ó 6 días en el río, y luego unas 30 horas de Cartagena a Turbo, para embarcarse luego hacia Necoclí, con duración de 6 horas ó más de chalupa.

Pronto habrá servicio directo de Cartagena a Necoclí lo que abreviará el viaje en 2 ó 3 días.

En todas las posadas indicadas se encuentra acomodo para viajeros a pie y a caballo, así como para las bestias.

Los meses más propicios para viajar son Diciembre, Enero, Febrero y Marzo, pero con especialidad estos dos últimos. En los demás meses, que se llaman de invierno, también se puede viajar, pero se está sometido a frecuentes lluvias y sobretodo a demoras causadas por los ríos crecidos, que hay que esperar que bajen, lo que no es largo, pues como su cauce es de gran extensión, al cabo de dos o tres horas después de la creciente, ya es badeable. Por otra parte, ya se trata de poner puentes provisionales de madera sobre los principales ríos.

SEGUNDA PARTE

GEOLOGIA DE URABA

(Tomado del Informe de la Comisión de Urabá, de los señores Siemens Baunion)

El Golfo está formado por un hundimiento del terreno, en forma de terrazas. La primera terraza comprende los terrenos inundados del bajo León, bajo Suriquí, bajo Atrato, es decir, la parte Sur del Golfo,

entre los deltas del Atrato y el río León. Sigue la segunda terraza hasta una línea de Necoclí a la Gloria y la tercera desde aquí hasta perderse en el mar Caribe.

Dependientes de estas terrazas están los cambios de formaciones y direcciones de las costas. En el círculo de la primera terraza se hallan las planicies de terrenos bajos y pantanosos en gran extensión. Estas planicies en el Sur del Golfo, entre las cordilleras y la costa, se han formado de materiales desintegrados de las cordilleras, acarreados por las aguas que de dichas cordilleras llegan al Golfo; y el proceso se observa hoy mismo con los depósitos de arena que el mar arrima a las costas y que sirven de ataje para los materiales. Por esta causa en ciertas épocas del año se bajan las desembocaduras de los ríos.

En la parte de la segunda terraza en la costa oriental, las cordilleras se aproximan a la costa dejando una faja de terreno inundable, muchísimo más pequeña que en los terrenos alrededor de la terraza primera,

De Necoclí hacia el Norte, es decir alrededor de la tercera terraza, las cordilleras se pierden en terrenos bajos e inundados, en grandes extensiones en la desembocadura del río Negro. La desembocadura de este río es una gran laguna poblada de islotes inundados, formados de lomos de arena con vegetaciones de mangle. En esta misma región queda la punta llamada Punta Arenas, cuya formación es también de arena fina y compacta y separa la laguna de río Negro del mar. Más hacia el Norte queda otra punta que limita el golfo por el lado Norte de la costa oriental, llamada Cerro del Aguila. La formación de ésta es de roca arenisca, lo mismo que en la costa de Necoclí, formación que entra al mar hacia el Norte con escollos peligrosos para la navegación costanera. En la costa occidental del Golfo, en la parte de la tercera terraza, la cordillera está escalonada de pequeña a grande altura desde la costa hacia el interior. Esa cordillera, está formada por calcita compacta y dura, aprovechable para toda clase de trabajos de construcción.

Dicha cordillera tiene una dirección Sur – Norte hacia La Gloria más o menos y de aquí en adelante Sureste a Noroeste hasta el Cabo Tiburón, punto éste que con el Cerro del Aguila, en la costa oriental, limitan el Golfo.

GENERALIDADES

INDIOS- Los indios se hallan muy diseminados en Urabá, pero sus principales centros son: el río Caimán, en donde tienen grandes aberturas y en donde cultivan en abundancia el coco y los demás productos de la zona; la banda occidental del Golfo, en donde tienen, en grandes burgos, su asiento y su sede los indios Cunas-Cunas, y cuyo cacique, el famoso Ñapachinga, es tan adicto a las instituciones colombianas; la región que se extiende desde Dabeiba hasta Turbo, en donde hay muchos indios enterrados generalmente en lo más profundo de las selvas, o tribus nómades que no fijan su residencia en parte alguna sino para ir mañana más lejos. Estos, a diferencia de los Cunas, se pintan la cara y las extremidades con achiote y con tintes extraídos de varios árboles, y se distinguen por los dientes negros, los cuales se tiñen — dizque para prevenirlos de la caries- con el jugo negro de una planta que se llama curadientes, el cual imprime a éstos una especie de esmalte. Estos son los indios Catíos.

El principal alimento de los indios es el maíz y el plátano. De aquél conocen todas las formas que se le dan en Antioquia, aun la de la chicha, con la diferencia que los indios la preparan haciendo masticar el maíz por las indias (lo mismo que hacen lo Gohaibos, y los Cunebas en Casanare), con cuyo procedimiento obtienen una chicha de rápida fermentación y de poderosas condiciones embriagantes, que constituyen, como en Cundinamarca y Boyacá, el flagelo de esta pobre raza.

Su religión es una mezcla de espiritismo, de politeísmo y, por consiguiente, de idolatría, mezclados con las más burdas supersticiones. Adoran sus dioses Caragabí y Tubruicá, que al paso que tiene sus historias con mujeres y sus borracheras como cualquier cacique, recuerdan en muchos de sus preceptos y leyes del catolicismo, con la inmortalidad del alma, el infierno y el purgatorio, la creación del mundo y del primer hombre, el pecado del paraíso, el diluvio, etc., etc., lo que hace pensar que en tiempos muy remotos hayan tenido alguna enseñanza evangélica, la cual han mezclado poco a poco con sus primitivas burdas creencias.¹

Todos los indios son de buena medra, trabajadores y pacíficos. No usan flechas como sus congéneres, de Casanare, sino que se sirven de la escopeta, de la cerbatana y de la lanza para la caza, en cuya industria muestran una habilidad sorprendente. En materia de indumentaria se ven los grados más heterogéneos y

¹Quien quiera datos extensos sobre la religión y costumbres de los indios Catíos, lea el muy interesante libro de Fr. Severino de Santa Teresa, Prefecto Apostólico de Urabá, titulado “Creencias, Ritos, Usos y Costumbres de los indios Catíos”, obra profundamente ilustrada.- Imprenta San Bernardo.- Bogotá- 1924.

grotescos, desde el traje del padre Adán, pasando por el guayuco, la pampanilla, hasta el *complet* de camisa y aun de saco, que se ponen cuando salen a las poblaciones. Llevan el pelo largo y recortado como los muchachos de ogaño, y a menudo se ponen collares diversos, muy especialmente de dientes de todos los animales habidos y por haber.

Es muy difícil calcular el número de indios que se encuentran en la región, pero en todo caso no bajan de 30.000 y sí pueden ser más.

Los indios se casan según sus ritos, que empiezan por una especie de contrato natural, pero en cambio y a diferencia de lo que pasa entre sus más civilizados compatriotas, guardan fidelidad absoluta a su consorte y tienen horror a la poligamia. Los Misioneros Carmelitas después de larga y paciente lucha, los han inducido al matrimonio católico.

PELADOS.- Así llaman en general a los muchachos hasta los 12 años, pero a nadie cuadra mejor tal nombre como a los negritos varones que hasta dicha edad van perfectamente *pelados*, es decir, en pelota, mostrando sus barrigas siempre templadas y muy a menudo exhibiendo cuerpos esculturales. A veces llevan por todo traje un sombrero y casos ví en que fueran cubiertos por paraguas. . . .

LENGUAJE.- Se admira uno de la corrección con que hablan el español casi todos los negros y de la facilidad con que se expresan. Qué contraste con nuestros campesinos del centro o con los indios de Cundinamarca o Boyacá! Ellos toman a menudo parte en la conversación de los blancos y disciernen y debaten argumentos con un aplomo admirable, fruto de la seguridad y la confianza que tienen en sí mismos. Pocos son los errores en que incurrían y si por acaso, los cometen, ellos son inherentes a todos en la región. Recuerdo por el momento un verbo nuevo –*aguaitar*– que oí mucho allá y que tiene muchas acepciones, entre ellas la de ver, atisbar. Otro verbo es *serenar*, por llover; *mareta*, por marea o viento marítimo. Una señora anciana, con quien me hablaba me dijo alguna vez; *papacítol*, término de cariño muy acostumbrado, lo mismo que *mamacítal*, como le decía a mi Señora. ¿Cómo la pasa? ¿cómo amanece?, son saludos muy corrientes allá.

Con el negro Gregorio, en cuya casa estábamos en Necoclí y de quien no nos separaba sino un bahareque sin boñiga, al través del cual se oía todo, me pasó algo curioso que me causó mucha hilaridad.

Yo tengo por costumbre cuando hablo con mi esposa, emplear muchos de esos términos arcaicos, anticuados o defectuosos que emplean nuestros viejos campesinos, tales como *cuasi*, *mesmo*, *manque* (por aunque), *escrebir*, *topar*, etc.

Pues bien, uno de mis amigos me contó esto: hablando él con Gregorio dizque lo felicitó por el honor de tener un Cónsul en su casa, a lo cual el negro le contestó: “Eso que cónsul va a hacer! Yo lo he oído decir *agora y golber y gueno*. Eso qué Cónsul va a hacer!”.

PASTOS.- El pasto, que allá en general llaman *paja*, lo siembran así: Después de *picar* el monte (como dicen allá por socolar) se riega simplemente el pasto picado. Cuando este ha retoñado ya, se tumba el monte, el cual se quema cuando está ya seco y entonces se ve surgir un pastel tupido y magnífico que en tres o cuatro meses ha alcanzado tal altura que a menudo tapa el ganado. Los pastos más comunes son el pará y la india. El yaraguá y el gramalote son apenas conocidos.

INDUSTRIAS EXPLOTABLES.- Entre las muchas que se pueden emprender allí, en donde todo falta, podemos citar las siguientes:

Aserraderos.- Ahora cuando se va a construir en grande escala en Necoclí y a lo largo de la Carretera, sería muy oportuno establecer aserríos en grande y pequeña escala. Las maderas allí son abundantísimas y el transporte por agua en Necoclí muy ventajoso. Hemos sido informados de que el Departamento posee la maquinaria completa de un aserradero y sería el momento de que algún particular la comprara o que el Departamento mismo emprendiera por su cuenta, tanto más que en las construcciones del puerto, etc., se van a emplear miles de toneladas de madera aserrada. En todo caso, pueden pedirse informes sobre el particular en las oficinas de la Carretera al Mar, Depto. Comercial.

Tejares.- Como sé de fuente fidedigna que varias personas desearían construir casa de adobes y cemento, un buen tejar o dos harían magnífico negocio. Por otra parte, el Gobierno necesitará enormes cantidades de adobe, ladrillo y teja para sus diversas construcciones, y este artículo es por allá casi desconocido. Nos han asegurado que en la región que se extiende desde Turbo hasta Pavarandocito y a Necoclí, hay minas de arcilla de excelente calidad para el efecto. Quien quiera informes precisos, puede dirigirse al Sr. Juan de Dios ARANGO, comerciante en Necoclí.

Ingenios y Trapiches.- Como la panela es un alimento de nutrición tan poderoso, como la caña de azúcar es tan exuberante en la región y como el artículo es allí tan raro, unos cuantos trapiches que produjeran panela harían sin duda un buen negocio y remplazarían el azúcar que por el momento lo tienen que traer de Sausatá y de Sincerín. Y si se montaran grandes ingenios, su éxito sería seguro, como lo es el de Sausatá.

Hoteles.- Si exceptuamos a Antioquia, en donde hay hoteles bastantes pasables, sobretudo el "Miramar", en todas las poblaciones del trayecto y sitios de posada (Cañasgordas, El Morrón, Dabeiba, Chéver, Pavarandocito, Chigorodó, Turbo, Churido, etc.), hace falta esta comodidad para el viajero y para las personas que viven y no tienen casa montada en las poblaciones. También hacen falta hosterías baratas para los peregrinos de a pié y para las cuadrillas de trabajadores.

Astillero.- La construcción de canoas, chalupa, champas y aun barcos pequeños, sería industria de buen rendimiento para quien emprendiera en ese ramo. El cedro, que es la madera que más se emplea para el efecto, es abundantísima y de dimensiones varias, llegando hasta 3 metros de diámetro. El casco de una chalupa por ejemplo, se que se ha construído allá por \$200.

SUELDOS.- Muy lamentable es la situación de los pobres empleados de Necoclí (Alcalde, Secretario, Comisarios, Maestros de Escuela), a quienes se les atrasan tanto los sueldos, que uno de ellos me decía que se le debían seis meses y que para sus necesidades más apremiantes había tenido que vender a los agiotistas, y eso con trabajo, sus sueldos, perdiendo un treinta por ciento y más. Ojalá el Gobierno del Departamento averiguara las causas de esta demora y tratara de ponerle remedio, si en sus manos está.

RESGUARDO DE TURBO.- Personas que se merecen todo crédito me informan que el Resguardo de Turbo, para que preste algún servicio eficaz, necesitaría poseer al menos una lancha de gasolina que le permita vigilar las costas y evitar el contrabando, pues de otra manera se hace en él un gasto perfectamente inútil que la Nación lleva a cuenta desde hace más de 30 años y que podía suprimir si no presta el servicio completo. En todas esas costas el contrabando es cosa corriente porque carecen las autoridades medio para impedirlo.

BAILES.- La pasión favorita de los nativos es el baile, así como pasa en los burgos indios. Mas hay la diferencia de que al paso que los indios en sus bacanales se embriagan hasta caer por tierra, los otros casi

no beben, en cambio forman un ruido infernal, que comienza desde la mañana del día del baile en un tambor incesante y luego por la noche con la gritaría, la música y los cantos de las mujeres, que son capaces de desvelar hasta las piedras.

Los bailes más comunes son la Cumbia y el Bullarengue. En aquél llevan las mujeres manojos de velas de esperma encendidas, las que tiene que costear el galán. El Bullarengue se hace generalmente en plena calle y es de ver y de oír las piruetas que hacen los bailarines y los gritos y canciones que las acompañan.

DATOS.- Nos tomamos la libertad de indicar los caballeros siguientes, a quienes pueden dirigirse las personas que lo necesiten, pidiendo datos concretos sobre determinada localidad, seguros de que ellos tendrán el gusto en proporcionar toda clase de informes:

Antioquia	Sr. D. José J. Martínez
Cañasgordas	Sr. D. Jesús Restrepo C.
Dabeiba	Sr. D. Simón Echavarría
Pavarandocito	Sr. D. Ramón Guerrero
Chigorodó	Sr. D. Capitalino González
Churido	Sr. D. Ernesto Gamboa
Turbo	Sr. D. José V. Areiza
Necoclí	Sr. D. Efraím Cartagena

(Sería muy conveniente que el interesado enviará un timbre de 4 centavos para la respuesta).

ESTACIONES.- Es conveniente repetir a los agricultores y colonos que las estaciones en la región de Urabá son muy distintas a las nuestras, a causa de las corrientes, que son casi las mismas en los dos Océanos durante los meses de Enero, Febrero y Marzo (y muy a menudo también en Diciembre), y que producen un verano fijo y espléndido durante tales meses; en tanto que en los meses restantes los vientos del Atlántico y del Pacífico se encuentran sobre las cordilleras y producen en los sitios más propicios, que son las selvas, una lluvia muy frecuente, que se repite casi a diario, pero que está muy lejos de ser el *diluvio permanente* de que hablan los enemigos de la región. Hay, pues, muchos días de buen sol, como los hay en el resto del Departamento durante los inviernos más crudos. Y la prueba es que las cosechas maduran normalmente en tales meses, lo que no podría suceder sin el calor del sol.

CLIMAS.- La temperatura en casi todo el bajo Urabá varía entre 28 grados (Necoclí) y 33 grados máximo en el resto. Pero hay también climas frescos en la Serranía de Abibe, que se extiende, primero entre los límites del Departamento de Antioquia, luego marcando el límite con el Departamento de Bolívar (Alto de Carrizal) –2.200 metros de altura- hasta el Alto de Carepa –1.600 metros- y luego otra vez en Antioquia solo desde Carepa hasta la Punta Caribana en el Atlántico, en donde se encuentran climas suaves hasta de 15 ó menos grados, y en donde se pueden cultivar el trigo, la papa y todos los demás productos de los climas fríos.

ETIMOLOGIA.- Nadie ha podido darme un informe exacto sobre la razón de ser de la palabra *Necoclí*. (El término Necoclí con que hoy lo designamos es simple corrupción de *Nicoclí*). Alguna persona que significaba *río de la piña*, debido a que en el dialecto de una tribu que lo habitó designaba el río con el término *clí* y que esta fruta la llamaban *Nico*. Pero esto no está probado.

Lo que si es un hecho es que los Caribes de los tiempos más remotos llamaban *dó* al río y de ahí que una gran parte de los nombres de los ríos terminen en *dá*. Pavarandó (el *cíto* es una corrupción española), Amparadó, Tuburidó, Opogadó, Truandó, Churidó, etc. El nombre de las poblaciones era el mismo de los ríos sobre las cuáles estaban aquéllas.

TERCERA PARTE

EN VIAJE

De Medellín a Antioquia

En sólo cuatro horas se hace el trayecto de Medellín a la ciudad de Antioquia en automóvil y durante ese tiempo recibe el viajero impresiones tan variadas y tan intensas, que bien podrían ellas llenar meses y meses para su gestación en la cámara objetiva del cerebro y de la sensibilidad.

Importa, ante todo, la admiración por esa obra portentosa de la Carretera al Mar, la cual lleva el ánimo la convicción de quien ha sido capaz de realizarla en la forma en que hoy se halla, lo será de hacer un

esfuerzo aún mayor, si fuere preciso, para llevarla a feliz término. Domina en seguida el sentimiento estético, el cual es innato en nuestra raza y que alcanza el más alto grado de intensidad ante los panoramas que a cada instante se desarrollan, ya de carácter grandioso e imponente como son las empinadas montañas vistas en su conjunto y en su multiplicidad de líneas y de efectos, o las perspectivas magníficas que ofrece el profundo valle del Cauca, con su anchuroso río y con la serie de montañas que se escalonan en sus flancos hasta perderse en las lejanías esfumadas de la alta cordillera occidental; ya de un encanto pictórico tan marcado que no parece sino que nos halláramos en frente de un caleidoscopio extraordinario, en el cual se reprodujera una serie infinita de obras realizadas por artistas selectos, dotados de temperamentos varios.

Y viene en último grado la observación de carácter práctico que consiste en apreciar el desarrollo agrario de la región, con sus faldas, hasta las más abruptas, cultivadas con esmero; con las vastísimas plantaciones de maíz de las regiones de San Jerónimo y de Sopetrán y con las magníficas dehesas de pastos artificiales que se extienden sobre los valles y eminencias de un lado y otro del Cauca y que rodean luego a la ciudad de Antioquia en una extensión incalculable.

El puente de Occidente es una obra colosal de ingeniería y de arte, digna de figurar entre las maravillas de América y muy capaz de llenar el papel preponderante que probablemente sí previó el genio fecundo de su constructor, de unir algún día la mitad del Sur del Departamento con la mitad Norte y con el mar Caribe.

Este puente que mide más de 200 metros de largo, afianza sus poderosos cables sobre cuatro grandes torres, dos en cada extremo, y se sostiene en el abismo con una perfecta solidez, a la par que con una gracia indescriptible.

Al llegar a su orilla se tiene la gran satisfacción de ver que Antioquia rinde homenaje póstumo al genio de su constructor, señor Don José María VILLA, con un busto y un monumento que, valga la verdad, hubiera podido ser más apropiado a su objeto sin aumentar su costo, si aquí, como sucede en todas partes, se tomara el concepto de las personas que sí tienen razón para conocer en determinado ramo y no se atuvieran a lo que dice Don Fulano, simplemente porque es acaudalado o talentoso, o porque es Diputado a la Asamblea.

A un kilómetro no más del puente y cuando menos lo espera el viajero, surge la ciudad de Antioquia como una joya rara de un estuche espléndido de verdura, formado por una vejetación exuberante, entre la cual descuellan los cocoteros con su plumaje movable sacudido por las brisas perfumadas del Cauca.

Más de trescientos años han pasado desde el día en que el Mariscal Jorge ROBLEDO fundará la ciudad de Santa Fé de Antioquia en las tierras de Ebéjico o llano de Frontino, en donde permaneciera durante pocos años, siendo trasladada luégo a este lugar, que no podía ser más adecuado para guardar las tradiciones gloriosas de aquella época de caballeros cruzados y de poderosos conquistadores ibéricos y para engendrar una pléyade de hombres de Estado que dieran lustre inmarcesible a Colombia.

Hoy día Antioquia vive aún de sus recuerdos gloriosos, tranquila en medio de sus patios moriscos, de sus amplias mansiones coloniales, de sus salones magníficos de férreos ventanales, celosa guardiana de sus nobilísimas ejecutorias.

Quieran los dioses que mañana, al toque rudo del progreso comercial e industrial que con la Carretera al Mar todo lo va a transformar, guarde incólumes para la prosperidad esas reliquias vetustas de la modalidad española y ese sello señorial que distingue a sus hijos, para que las generaciones que vienen puedan revivir allí los años de la cultura castellana en el mismo medio ambiente en que florecieron tántas virtudes que son gloria y prez de Colombia.

DE ANTIOQUIA A CAÑASGORDAS

Diciembre 9.

Cansado de una jornada a lomo de mula, después de varios años de no viajar sino en trenes y en trasatlánticos, tendido indulgentemente en mi catre, el suelo de tierra tapizado con los encerados de las cargas y alumbrado por la luz del día, que me entra por un hueco que las intemperies y el tiempo han practicado en el bahareque de la casucha que nos sirve de posada, me entretengo en garrapatear estas líneas para no dormirme, mientras se nos sirve la comida. Salimos de Antioquia a las 9, no sin haber dado un espectáculo que divirtió no poco a la barra popular y alarmó a nuestros amigos, entre los cuales se encontraban, por una circunstancia fortuita, el eminente hombre de lucha de espíritu catoniano y excelente

amigo Don Carlos VASQUEZ LATORRE con su gentilísima esposa y cuyas palabras, siempre oportunas y francas, me infundieron mucho ánimo para seguir adelante en la empresa que apenas comenzaba.

Pasó esto: En Medellín había comprado para mi silla un macho que se me garantizó como manso cordero y que monté dos veces y ví montar otras dos, sin que le viniera en mientes hacer quedar mal a su indelicado dueño. Pero resulta que al montarlo en el patio del hotel, como adivinara que se trataba de un viaje largo y con el propósito de meterme los terrones para que desistiera de llevarlo, apenas fuí a apoyar el pie en el estribo para montar, comenzó a dar los saltos más desaforados y a levantar los cascos de atrás a una altura prodigiosa, lanzando lejos la montura y tomando las de Villadiego. Sin embargo de eso, le hice traer y ensillarlo de nuevo y haciéndolo tener por la brida y con un par de espuelas agudas, me el monte, lo saque a la plaza y allí le quite la gana de corcobear, al menos por el momento. Esta fue una verdadera imprudencia de mi parte, hija quizás de un poco de amor propio y debido también a que se me aseguró que el animalejo no tenía la culpa sino el peón que lo había ensillado mal. . . .

Esta casucha, que se llama “La Parqués” y que se tiene mal en una falda abrupta, en donde no hay sino un diminuto patio practicado al pié de la carretera, se halla en la base del “Morrón” que escalaremos mañana sabe Dios cómo, porque en la parte baja no hay aún banca y porque el atajo que existe dicen que tiene partes muy peliagudas por lo verticales y por lo estrecho de la vía. Allá en la cúspide se divisa, como entre las nubes, una casita que es la osada que debimos haber alcanzado pero que el cansancio nos impidió abordar, aun cuando habíamos tenido tiempo más que suficiente para llegar a ella.

Hoy, hasta el “Kilómetro 11, (que así lo llaman pero es en realidad el 14, porque esta es la distancia a Antioquia), hemos venido por la orilla del poético y florido Tonusco. Habríamos podido hacer el trayecto en auto, pero pensamos que no valía la pena para un trecho tan corto.

Luégo se abandona la margen del río y se empieza a escalar la cordillera por la carretera practicada sobre cerros abruptos y rocallosos cubiertos de pajonales y con el abismo del Tonusco a la izquierda.

CAÑASGORDAS

Diciembre 10

Muy importante población, que se estira a lo largo del Riosucio y a la cual llegamos anoche a las 8. Desde las 7 estábamos *llegando*, según nos decían las personas a quienes interrogábamos y según la disposición de las casas y de las luces, que parecen decir: “ya llegaron”. Pero el centro no pareció sino cuando ya estábamos rendidos. Cuando llegamos al hotel (que, entre paréntesis, esperábamos mejor para una población de tantos quilates), se nos informó que en el campamento de la Carretera se nos había preparado alojamiento; pero como para ir allá teníamos que descansar un buen trecho de camino y estábamos tan cansados, hubimos de declinar, con verdadero sentimiento, el honor de ser los huéspedes de sus galantes moradores.

Es de deplorar, verdaderamente, que por causa de los derrumbes que hay en el trayecto del kilómetro 11 al Boquerón del Toyo, y que son realmente peligrosos para el viajero, no se pueda utilizar la Carretera como camino de herradura. Yo me aventuré por ahí porque mi intento era conocer la Carretera en todos sus detalles, pero, francamente, hubo momentos en que sentí remordimiento por haber expuesto a mi esposa por esos círculos dantescos, ante abismos de 800 ó de 1.000 metros que había qué pasar por un derrumbe en cuya pendiente, pedregosa y deleznable, las pobres mulas se veían a gatas para encontrar un punto de apoyo... Cuatro o cinco leguas de vía maravillosa, por una carretera ancha y sólida, está perdiendo el Departamento por no gastar unas pocas centenas de pesos en la limpia de esos derrumbes, y esto cuando se construyen palacios, cuando hay tantos empleados de sueldos gordos sin qué hacer y cuando hay tantísimos desocupados que por un mísero jornal irían allá a sudar sus ocios... No sé en qué periódico ví que en el Ecuador el Gobierno había empleado a la tropa en trabajos de carreteras y otros, ejemplo que se podría seguir aquí, con beneplácito de soldados y de jefes y sobre todo con el aplauso de Tirios y Troyanos.

Y no se vaya a decir que estos derrumbes son debidos a mala construcción de la vía o cosa semejante. Esto es completamente natural e inevitable, como pasa en todas las carreteras del mundo, mientras se estabiliza y se consolida el terreno. Entre otras muchas, recuerdo la carretera de La Guaira a Caracas, una de las mejor construídas, en donde tuvimos qué hacer casi todo el trayecto por el camino viejo, debido a que la carretera estaba de todo punto impracticable a acusa de los numerosos derrumbes que la obstruían.

El almuerzo en “El Manglar”, grupo de ocho o diez casuchas sin separación alguna, cerca del Boquerón del Toyo, en donde viven en mancomún muchachos, viejos, perros, cerdos, gallinas, mulas, etc., etc., y en donde el desaseo reina sin estorbo. El almuerzo fué, pues, solo de las mulas, las cuales, desensilladas y revolcadas, tomaron un buen pienso de yerba y de maíz, aunque muchos me han dicho que es malo darles maíz a las mulas para continuar el viaje. Yo siempre he acostumbrado darles y jamás he tenido que arrepentirme de ello.

Un día entero nos demoramos en esta simpática población de Cañasgordas que, como en las otras que demoran sobre el trayecto de la Carretera o en las cercanías, está llamada a un gran porvenir. Por la noche salimos a caminar, y como hubiera en la plaza muchos regocijos de pólvora, música y globos, a causa de que al día siguiente iba a cantar la primera misa un hijo predilecto de la población, allá nos dirigimos y pronto nos vimos rodeados por buen número de campesinos que nos miraban con curiosidad. Una viejecita se me acercó mirándome a la cara, y como yo creyera que venía por limosna, fui a sacar una moneda, cuando ví con sorpresa que me volvió la espalda llena de indignación y que, dirigiéndose a nuestro amable mentor, le dijo: “Yo no necesito su limosna; que yo quiero saber es si son místeres o qué son”.

URAMITA

Diciembre 12

El trecho comprendido entre Cañasgordas y “El Rubicón”, que es de 12 kilómetros, es un cañón de fertilidad admirable y excepcionalmente rico en aguas que se derraman en el Riosucio. Las plantaciones de caña, que hacen honor al nombre de la región, los cafetales, sombreados por enormes carboneros, maizales y aun algodones, cacaotales y tabacales, se suceden en serie de ininterrumpida sobre las dos vertientes del río.

En el sitio del Rubicón, se pasa el río, engrosado allí por el causal del Chuzá, y allí comienza de nuevo la carretera, la cual continua con pocas e insignificantes intermitencias hasta Uramita, caserío bastante grande, en donde me hospedo esta noche y que está más o menos a 28 kilómetros de Cañasgordas. Aquí derrama su caudal el río Uramita en el Riosucio y precisamente en la confluencia de los dos ríos hay una abundante fuente salada y existe, de tiempo inmemorial un salado que abastece de excelente sal a toda la región.

Como al paso por El Rubicón estaba aún muy temprano para almorzar, aunque la posada allí convida por la buena presentación de ella así como por da por la buena presentación de ella así como por na de Dios, para almorzar donde se pudiera.¹

Medio día llegó sin que se presentara casa alguna que tuviera aspecto de darnos almuerzo. A la 1 ½ , cuando ya estábamos medio muertos de fatiga, llegamos al campamento del Pital, y como yo llevara una recomendación del caballero y digno Director de la Carretera, Dr. OROZCO, para todos los empleados de ella, en que se les rogaba que prestaran auxilio en caso de necesidad, pensé que ningún caso podría presentarse más apremiante que éste, y con las mismas arremetí hacia la casa, que es de una buena construcción, a orillas del camino.

Pero todo estaba cerrado, y después de mucho tocar salió una sirvienta, en cuyo ademán no vislumbramos nada halagador, lo que se confirmó con las respuestas que me dio: el Sr. Ingeniero estaba ausente, el marido de ella, que es el cuidandero, tampoco estaba en casa y en cuanto a almuerzo, ah!, no había nadita, nadita de qué hacerlo, pues su marido se había ido al pueblo, precisamente a traer mercado....

Entonces tuve una inspiración, -¿Sabe usted leer?- le pregunté. Y a la respuesta afirmativa saqué la carta y poniéndosela por delante, agregué: en ausencia del Sr. Ingeniero y de su marido, usted representa al Gobierno y en consecuencia, usted *debe* atendernos.

Ella tomó la carta no sin cierta desconfianza, y después de leerla, lo que en verdad no fue muy rápido, su fisonomía, antes huraña, se iluminó de súbito con una sonrisa que nos hizo renacer toda esperanza.

-Entren, dijo, y mientras yo les preparo algo, pueden descansar y telefonar a Medellín, si quieren, y con las mismas nos abrió todas las puertas...

El almuerzo se sirvió, no muy excelente por cierto, lo que hace honor al Sr. Ingeniero que no derrocha los fondos en alimentos caros y que tiene una ama de llaves modelo, pero muy aseadito y bien presentado.

¹ Este párrafo se transcribió exactamente igual del original, sin que se pudiera establecer el sentido del mismo.

Mientras almorzábamos dizque *volvió* el marido del pueblo, quien nos desensilló las bestias y les dio de beber, y llegaron también las cargas, las que hice bajar para que las mulas almorzaran también. Y como no teníamos qué darnos prisa para llegar a Uramita, resolvimos hacer una corta siesta. A las 3½, ya bien refosilados y descansados, emprendimos de nuevo camino en el orden habitual: adelante “el diablo”, nombre que di a mi macho desde el momento en que lo compré, por lo negro, quizás y por no sé qué de maligno que se reflejaba en sus ojos: detrás la “curuba”, mula vigorosa y de conducta ejemplar, aunque un tanto inclinada a comer ramas en la orilla del camino, precisamente del lado peligroso y sobre la cual iba mi señora; en seguida los baúles encima de la “mocha”, nombre que se le dio a causa de un pedazo de oreja que había perdido y único defecto físico y moral que pudiera reprochársele; Luégo con la otra carga, venía “la estrella”, mulita que compre en la feria por una bicoca y que medió la idea de su bondad por las lágrimas que ví asomar a los ojos de su pobre dueño al separarse de ella. Y por último cerraba la retaguardia Elías, quien mostraba su pericia en el difícil arte de arrear con sólo sus gritos y silbidos.

DABEIBA

Diciembre 13.

Salidos tarde de Uramita, llegamos a medio día a esta importante población, en donde decidí *descansar* hasta mañana. En la vía encontramos cinco o seis recuas de mulas cargadas de enormes sacos que dejaban ver su precioso contenido del algodón que en grandes cantidades y de calidad de superior produce Dabeiba, por lo cual es ya notable esta región, a la par que por sus extensos y magníficos pastales.

Delante del trayecto recorrido hoy (20 kilómetros) tengo que rectificar el concepto que emití en un artículo, cuando dije que la sección de carretera del cañón del Tonusco constituía la mayor dificultad de ingeniería y la de mayor costo por kilómetro de todo el trazado. No hay tal, pues dos o tres leguas de las cuatro que separan a Uramita de Dabeiba y, según datos fidedignos, unos cuatro kilómetros más entre Dabeiba y “La Cerrazón” —nombre que se le da a región a causa de la estrechez que forman las dos vertientes rocallosas de las cordilleras que dan paso al río— representan, no propiamente dificultades invencibles, pues todo es obra de taladro y de cincel en la formidable roca granítica o feldespática que se irgue casi verticalmente desde el río y que nuestros hábiles ingenieros dominan con tanto arrojo y que por otra parte dejan una vía de perenne solidez, sin un costo kilométrico de altas proporciones. Ni creo tampoco

que la sección que recorreré mañana de una serie de ríos u quebradas que requieren costosas obras de arte, puedan alcanzar un costo kilo métrico comparable a éste.

En Dabeiba una población de una topografía bellísima, situada en un valle ligeramente inclinado y en forma de semicírculo, rodeado de montañas no muy enhiestas y que tienen por diámetro el Riosucio, que ya aquí lleva un gran caudal de aguas. El pueblo está trazado simétricamente y en su área no tienen cabida menos de 4.000 habitantes.

Los RR. PP. Carmelitas, de quienes tendremos ocasión de hablar, por el impulso general de progreso que su inteligencia y constante iniciativa a impulsado a toda la región de Urabá, tienen aquí un centro misionero importante, y hoy realizan por su propia cuenta y venciendo dificultades de todo género, una obra de interés público, consistente en una planta eléctrica para dotar de luz a la población, y la cual estará terminada antes de dos meses. La obra se lleva a efecto bajo la activa dirección del Padre Pascual, que es el Cura Párroco y bajo el central técnico del Hno. Daniel, que es un Ingeniero en forma. Brillante es el porvenir que se espera a esta población, una vez terminada la carretera.

Al llegar a Dabeiba y sin ningún vestigio que la anuncie, porque no hay casas sobre la vía, se manifiesta de repente la población, desde un alto que la domina. Allí me bajé de la bestia para tomar una fotografía del pintoresco valle; más, si yo había encontrado el sitio espléndido para tomar una vista, “el diablo” lo encontró aún mejor para revelarse lo que era: una bestia resabiada y sumamente peligrosa que con pleno conocimiento de causa me había vendido su pícaro dueño. Resultó que cuando fui a montar, y justamente como había pasado en Antioquia, sin cambiar de sitio esta vez, comenzó a lanzar coces frenéticas y repicados que por fortuna no me alcanzaron, aunque sí sentí por un momento pasar las temibles patas por muy cerca de mi cabeza. Como el peón se había quedado atrás, le rogué a un campesino que pasaba me lo tuviera por la brida mientras montaba, esto porque recordé que el vendedor hacía lo propio cuando lo montamos en la Feria. Con los hijares ensangrentados por la espuela, aunque la culpa no era de él sino de su antiguo dueño, a quien hubiera deseado yo tener en su lugar, llegó “el diablo” conmigo a Dabeiba, desde donde no debía continuar haciendo *diabluras* sino con una carga asaz pesada, a cuestas.

CHEVER

Diciembre 15.

A esta posada, que se puede decir que es la única pasable que se encuentra a distancia conveniente en el trayecto de 15 leguas que median entre Dabeiba y Pavarandó, llegamos anoche bastante cansados, por lo cual decidimos pasar aquí el domingo, para gozar de las comodidades que ofrece el lugar, las cuales consisten en apartamentos lujosamente amueblados con costales y enjalmes, con aire libre y con vista también libre sobre los montes vecinos, en un edificio de paja montado sobre zancos a una altura de dos metros sobre el suelo, con el fin de precaverse contra el barro que la lluvia y los cerdos forman debajo de él.

El único apartamento de la mansión que está cercado —y éso con una talanquera de palos amarrados— es el que se me ha asignado a mí, y en él difícilmente pudimos colocar mi catre, y el de mi esposa. Pero en cambio hay qué comer, que es lo más importante: gallinas gordas, huevos, leche, etc. De carne no se habla porque ese artículo es casi desconocido en casi toda la región, al menos la de res. Por fortuna “el Mono” y Cándida, son gente amable y servicial que hacen todo lo posible porque los pasajeros no la pasen mal.

Aquí he conocido los primeros indios de la región, los cuales tienen rasgos curiosos. Su traje consiste además del guayuco, en una falda cortísima en el hombre y un poco más larga en la mujer, que llaman *pampanilla*, y muchos llevan blusa de colores vistosos. Todos van cubiertos por un gran manto de fula que envuelve el cuerpo hasta los pies, a manera de toga, *-la paruma-* y que cubre también la cabeza a los hombres.

Muchos de ellos van pintarrajeados de rojo con achote y otros de negro, con el fruto de un árbol llamado jagua. Todos ellos llevan los dientes perfectamente negros, gracias a un bejuco, el curadientes, que marcan para preservarlos de caries y para añadirles una especie de esmalte negro. Sus facciones en general, son suaves y regulares; y como los hombres tienen una cara lampiña y testa lampiña, a primera vista no sabe uno a que atenerse con respecto al sexo. Estos indios son unos grandes y habilísimos cazadores, que desentierran la guagua, la tatabra y el venado allí en donde los cazadores civilizados no encuentran nada.

Su dialecto es lacónico y sonoro y casi todos los indios hablan el español, mal que bien.

En este sitio nos ha caído la primera lluvia que hayamos tenido desde Medellín y, según informes aquí comienza una zona, por fortuna no muy grande en donde la lluvia es crónica. Tal fenómeno es debido, sin duda, a las neblinas formadas por la activa evaporación de la montaña, las cuales se aglomeran de continuo al rededor de una alta cordillera vecina, hasta formar nubes espesas que las altas temperaturas convierten pronto en diluvio.

Hoy tomamos un baño delicioso en el río Cheverrito, que corre cerca de la casa y que pasa por ser muy saludable y poseer muchas virtudes: En los pozos se ven peces diversos que casi se dejan coger con la mano.

Tanto ese trecho como en todo el resto del camino, desde Dabeiba, se encontrarán sinnúmero de botellas vacías que nadie recoge porque nadie las compra y que sin embargo el consumidor tendrá que pagar caro para arrojarlas después. Y desde aquí se empieza a beber la cerveza "Aguila" de Cartagena, que es por cierto bastante buena, y una detestable Kola y Ginger-Ale de la misma procedencia, lo que le hacen pagar a uno a 20 y 25 centavos. Cuando tengamos carretera ya el viajero sediento no tendrá que pagar tributo a otros centros, sino que de Medellín se enviarán las excelentes cervezas y deliciosas kolas que allí se producen, y eso a precios ínfimos, y se podrán aprovechar también los miles y miles de cascos vacíos que hoy yacen regados por todas partes.

PAVARANDOCITO

Enero 13.

Un mes cumplido hace que escribí mis últimos apuntes y que prometía continuarlos al día siguiente en esta población, cuando de lo Alto se me quiso mostrar cuán aleatorias y flacas son las previsiones humanas.

El día de la salida de Chéver, que debía ser el 14 de Diciembre, levantado antes de las 5 de la mañana para emprender camino, al bajar de esa especie de gallinero que son las habitaciones por aquí, sin tener la precaución de encender una luz, dí un paso en el vacío que me precipitó abajo, recibiendo un golpe

formidable en el cerebro, qué por fortuna fué atenuado por el sombrero de corcho que llevaba. De otra manera, tal vez no estaría a la hora actual contando el cuento.

Sin embargo de eso, continuamos viaje el 15, llegando a esta población la misma tarde, pues sólo dista 7 leguas de Chéver.

Aquí llegué perfectamente, pero por estar ya predispuesto a meningitis por la conmoción cerebral, ésta estuvo apunto de declararse y hasta hoy me ha tenido postrado, impidiéndome realizar en buenas condiciones la navegación por el Riosucio, el cual actualmente se halla ya muy seco.

Olvide en Chéver relatar la última proeza de “el diablo”, la cual tuvo lugar en Dabeiba la mañana de la partida. Como lo dije antes, yo hice el propósito de no volver a exponer mi vida montado en este bruto, y al efecto decidí ponerle carga. Vendado el animal y bien atrincado a un árbol, Elías le afianzo la carga con la solidez que emplearía en mecánico para montar un motor. Hasta allí todo iba bien y aun tuve esperanza de que no hubiera corvetas ni cosa parecida. Pero, quién dijo! No bien se hubo soltado el bicho comenzó con una furia infernal a dar los saltos más descomunales, sacudiendo esos baúles con un ruido de tempestad que hizo salir a todo Dabeiba a la plaza a presenciar la fiesta con una indiferencia musulmana, pues nadie se acomió a ayudar al pobre Elías a contener el bicho, por lo cual entre él y yo tuvimos qué tenerlo por el pisador, con riesgo de tallarnos las manos, como sucedió, hasta que el energúmeno se cansara de brincar o hasta que nos botara la carga hecha añicos. Pero esto último no sucedió, contra la expectativa de todos los circunstantes, pues Elías, el peón de Antioquia, no era ningún pintado en la pared y no había puesto la carga para que se divirtieran los Dabeibas viéndola por tierra y el macho triunfante. Al fin se cansó el demonio y ya exhausto vino como a buscar refugio al lado de las bestias de silla, las cuales lo miraban con ojos de reprobación. Elías lanzó una mirada de justo orgullo sobre la multitud y tomando la mulera se ató fuertemente a su contendor al rededor de las orejas para que no sintiera el ruido de los baúles y tomándolo por la brida siguió camino, seguido de la bestia, que, con la cabeza gacha, como avergonzado de su mala acción y de su derrota, iba detrás de su domador como un perrito viejo sigue a su amo...

Para que el lector se dé una idea de lo furibundo de esta corcobeada, le contaré que en un baúl llevaba, llena de blanco de zinc, una cajita de esas en que viene el té Lipton, con el fin de agregar al blanco de plata, si se me presentaba la ocasión de pintar. Pues bien, en Chéver, al abrir el baúl, vi todos los objetos como cubiertos de nieve y después de mucho cavilar, porque no me acordaba de tal blanco, sino que creía

que el culpable fuera el crémor o el bicarbonato o la sal de fruta del botiquín u otro blanco cualquiera, resolví probar, y como el gusto no se pareciera al de ningún blanco medicinal y como por otra parte ese maldito blanco de había pegado a todos los objetos hasta hacerlos inconocibles y estaba fuertemente adheridos a ellos, acabé por hallar el cuerpo del delito y su envase, perfectamente vacío en un rincón del baúl.

Unica en el mundo debe ser, en número y en belleza, la escala prodigiosa de ríos y de torrentes que se desprenden de la cordillera en el trayecto de 15 leguas que median entre el puente sobre el Riosucio, cerca de Dabeiba, y Pavarandocito; y pocos caminos serán tan deliciosamente sombreados y tan llenos de sugestivas sorpresas como son las guirnaldas de vía que se suceden en esta parte prodigiosa de temas de decoración.

Sería de desear que el Gobierno tratara de conservar una zona intacta de bosque de lado y lado de la carretera, para guardar, siquiera sea en parte, ese tesoro inestimable del paisaje y sobre todo del sombrío en una región canicular en donde, una vez desmontadas las selvas adyacentes, el sol caldearía como fuego el camino si no quedáramos protegidos por esa incomparable barrera natural. Dicha zona podría ser de unos 15 ó 20 metros de cada lado.

Una medida que se impone desde ahora es el lleno de los huecos anchos y profundos que se abrieron a la vía para la extracción de material de balasto.

Los ríos de la región, comenzando por Dabeiba, sin contar las numerosas quebradas y torrentes son : El Riosucio, el Chiparadó, el Cichiridó, el Pegadó, Cheverrito, Chéver, Zabaleta, Piedras Blancas, Tagidó, Bedó, Mutatá. Cañizales, Longaniza y Surrambal. Y la serie completa agregando los que están entre Cañasgordas y Dabeiba, que son: El Chuzá, Herradura, Uramita, y Urama. Por la banda occidental también le caen el Riosucio varios afluentes, de los cuales el más importante es el Amparadó. El río Mutatá, que es de los últimos para llegar a Pavarandocito es el más grande de todos y sus aguas cristalinas poseen, al decir de las gentes, muchas virtudes medicinales. Está provisto de un buen paso de garrucha.

El río Tagidó, que está a 22 kilómetros de Pavarandocito, tiene un buen puente de hierro y allí comienza propiamente la Provincia de Urabá. La importantísima y extensa sección de carretera comprendida entre Dabeiba y Pavarandocito –15 leguas- puede considerarse como terminada, toda vez que por ella han

estado funcionando con toda regularidad tractores de carga y de pasajeros, que han prestado enorme servicio a la empresa. Este servicio se suspendió debido a la paralización general de los trabajos.

Queda naturalmente en pie el grave problema de los numerosos puentes sobre los ríos y quebradas.

Parece que como que el destino hubiera presidido el bautismo de *Pavarandocito*, dotándolo de un nombre en diminutivo, pues aquí todo es en miniatura: agrupación de casa, calles, plaza y construcciones. Las calles son casi todas tan estrechas, que en algunas de ellas se podría dar la mano al vecino del frente, de casa a casa. Como las casas son altas del suelo, a una altura de 80 centímetros más o menos, dejan para la calle un volado que las hace muy pintorescas y que sirve de asiento a sus moradores.

Estos, formando contraste con la pequeñez de las habitaciones, son, en general, altos de cuerpo. Tienen, además, un bello tinte de ébano, lo que equivale a decir que son de la raza negra, más de una raza típica llena de distinción, con tipos de Tanagra, en las mujeres y de caballeros de la corte de Enrique IV, pintados de negro, en los hombres, y con gestos y ademanes de tal nobleza, aun en la humildes terciadoras de agua, que da trabajo para convencerse que se halla uno en un lugar aislado de toda civilización y no en la corte de alguna reina de Tananarive.

Al contrario de lo que pasa en los pueblos negros, aquí no se ven cuadros de miseria y, muy al contrario, el aspecto de todos revela holgura y satisfacción. Las mujeres gastan, en los días de gala y en los bailes, que son muy frecuentes, un lujo moderno que lo deja a uno abismado y me cuentan que muchas de esas damas no se ponen dos veces el mismo traje. ¿Pero de que vive, pues, ese pueblo? Se preguntarán muchos, que se van a pasmar con la respuesta que les voy a dar: recogiendo tagua, cuando ésta valía alguna cosa, pero hoy casi no paga la recogida; casi todos los hombres pescan, cazan y cultivan en un retazo de tierra con arroz y uno que otro con maíz y plátano para comer.

Algunos son cazadores de profesión y surten a la clase más acomodada de buena carne de venado, de guagua, de tatabra, mientras que otros se dedican a la especialidad de la caza del caimán que es, parece, muy productiva, pues este bicho abunda extraordinariamente en las orillas del Riosucio. La caza la practican de manera harto audaz: por la noche se van a sus canoas a lo largo del río y donde saben que son sus sesteaderos, allí paran, y cuando sienten la presencia del caimán le enfocan en plena cara la luz de un foco de bolsillo, lo que inmoviliza por completo al bicho, aprovechando los cazadores este momento para clavarle

el harpón en parte segura, rediciéndose el resto de la faena a arrastrar al anfibio a la orilla y a ultimarle allí con un descabello a machete. De esta manera, los caimaneros traen diariamente a la población hasta una docena de bichos, que aquí despojan de la piel o al menos de parte de ella.

Esta agrupación, aunque de capa social derivada, conserva toda la pureza de su aire autóctono y merece la protección de los poderes públicos para que se conserve en toda su independencia.

Más, si el indígena vive relativamente feliz en la región de Pavarandocito, no pasa lo propio con los forasteros que caemos por aquí y qué tenemos que someternos a las privaciones e incomodidades que nos impone el estado semisalvaje de la comarca.

Tales incomodidades son múltiples y de orden diverso: en el orden espiritual, la ausencia absoluta de recursos religiosos prima por sobre todos para los católicos, que nos sentimos desolados ante la perspectiva de no encontrar un sacerdote, en caso de necesidad, sino a 20, ó 30 leguas de distancia. Este hecho mortifica igualmente a los indígenas, quienes en general tienen espíritu piadoso y en quienes la ausencia de la palabra divina y del ejemplo de las prácticas piadosas influye enormemente para seguir una corriente de costumbres bien poco en armonía con las leyes evangélicas.

Tienen, sin embargo, una buena iglesia, construída y casi terminada ya por los Padres Carmelitas, y sería de desear que el Señor Prefecto Apostólico de Urabá proveyera, ya que no a la fijación de un curato, porque parece que no hay personal suficiente para ésta u otras poblaciones, sí al menos al envío frecuente de misiones a Pavarandocito.

Otra circunstancia que llena de ánimo de justísimo terror es la falta de un médico en treinta leguas a la redonda. ¿Qué esperanza le queda al enfermo en un país malsano, en donde hay ausencia de toda clase de recursos, aun de las drogas que no se salen del itinerario casero, y en donde la traída de un médico cuesta un capital? Resignarse a morir, a menudo abandonado de todo el mundo, como he conocido casos aquí, o a dejarse desollar por algún galeno, a menudo sin conciencia, que la mayor parte de las veces falla, como tiene que fallarse siempre que se ejerza la noble profesión de la medicina por puro mercantilismo y no como un sacerdocio, como lo prescriben las leyes morales.

Una de las más importantes necesidades que coteja hoy el Departamento es, sin duda alguna, la traída de un médico a esta región, que preste el servicio desde Dabeiba hasta aquí (para el médico oficial de Turbo, le es imposible trasladarse aquí rápidamente).y que preste sus servicios a los numerosos trabajadores empleados y contratistas que tiene la carretera en la región de Urabá. Yo sé que los contratistas de la trocha y del desmonte de Yucales están dispuestos a subvenir con la mitad de los honorarios que se le asignen al médico. Y éste podría, mediante cláusula estipulada en el contrato, recetar a los particulares con tarifas al alcance de todos los bolsillos. ¡Qué bendición sería ésta para la comarca!

Vienen en seguida las incomodidades causadas por la carestía de la vida, la cual cuesta, si se quiere, más caro que en Medellín, y la ausencia de ciertos artículos de primera necesidad que, tales como la carne de res, la cual se vé cuando por José; el fastidio y el peligro del mosquito (aunque sé decir que a mi me picaron por centenas y no me causaron otra incomodidad que la rasquiña), el cual aquí se turna de esta manera: de día el morongoy, que es un bicho del tamaño de una pulga, que abunda extraordinariamente de día y que esta dotado de aparatos de succión poderosísimos, y del zancudo que busca por la noche la piel con admirable maestría y que llega a ella aun al través de medias y de otras indumentarias, etc., etc.

RIOSUCIO

Diciembre 25.

Hémos aquí desde hace tres días esperando el barco que debe llevarnos a Turbo. ¿Cómo vinimos aquí? Milagrosamente. En efecto, hacía más de una semana que mi convalecencia había empezado, después de cerca de un mes de cama en Pavarandocito, cuando empezamos también a pensar seriamente en continuar el viaje. Vista la imposibilidad de bajar por el Riosucio a causa de la sequedad del río y visto igualmente lo penoso que sería para mí un viaje a lomo de mula de 5 ó 6 días por la trocha, se decidió que iríamos hasta Chigorodó en dos jornadas, conmigo en silleta, y que allí haríamos venir una lancha de Turbo, la cual nos conduciría a esta población por el río León, en poco menos de una jornada. Más aquí comenzaron las dificultades para conseguir peones que quisieran echarse a cuestras mi pesada humanidad; y en esas estábamos, y ya habían pedido las bestias, que las teníamos en Dabeiba, y ya se había fijado el día para la partida, aun cuando fuera en último caso a caballo, cuando un acontecimiento imprevisto y extraordinario

vino a cambiar la faz de los sucesos: una creciente enorme del Riosucio, como no se había visto en muchos años y como mandada ex profeso para resolver mi angustiada situación.

Venir la creciente, prepara bogas, canoa y viaje, todo fué una, y al cabo de pocas horas ya estábamos listos para entregarnos a la milagrosa corriente. La entrada a la canoa se efectuó no sin dificultades, pues el techo que se le había improvisado era tan estrecho y tan bajo, que apenas a gatas se podía penetrar adentro. Sin embargo, mal que bien, tendidos en nuestras mantas y bien provistos de almohadas altas que nos permitieran ver el paisaje, se empezó la jornada.

Esta fué lenta y monótona porque, aun cuando las dos orillas están cubiertas de selva milenaria, ésta es tan igual y tan desprovista de toda manifestación de vida que uno acaba por cerrar los ojos y soñar despierto.

Dos, cuatro seis, horas de no oír sino el ruido intermitente del canaleta y de la palanca:

-A qué horas llegaremos, Pascual?

-A eso de la dié, dice éste tras corta vacilación y después de cambiar con Calixto, que va en la popa, una mirada de inteligencia que no se me escapa.

-Es usted casado?, me aventuró a preguntarle a Pascual, muchacho de 28 años, negro, por supuesto, de buena armadura muscular y de simpática fisonomía.

Tras corta vacilación, respuesta negativa.

Entonces mi señora, intrigada le pregunta:

-Por qué entonces en le rancho de su familia, a donde arrimamos cerca de Pavarandocito, le dijo usted al niño que llevaba una muchacha en los brazos, “adió mijo?”

-Porque ese muchacho e mío.

-Y la mamá es entonces su esposa?

-No, esa muchacha es la hija de Calixto, mi compañero....

Este episodio pinta un cuadro de costumbres que es aquí la cosa más común.

Todo el mundo vive en *ménage*, y sin embargo los casados se pueden contar en los dedos de la mano. Los hombres son refractarios al matrimonio y las mujeres.... mucho más. Dicen que viven sin casarse para conservar la paz del hogar, lo cual viene a confirmar el hecho de que cuando viene una misión que cese un poco de gente, al cabo de ocho días o antes ya ha habido *rupturas* de hogares por montones.

Y en general, todo el mundo vive de manera irregular, los pobres como pobres, y los ricos... como mormones, sosteniendo a la vez dos, tres o cuatro esposas, generalmente a ciencia y paciencia de la legítima, si es que la hay y si es que ésta no se ha procurado un nuevo esposo.

Todo este día pasó sin ver un solo rancho. A las 5 de la tarde, como estuviera lloviendo, nosotros muertos de fatiga y la canoa llena de agua, le pregunté a Pascual a qué horas llegaríamos a Riosucio, a lo cual me contestó a eso de las cuatro de la mañana....

Y como era imposible soportar por mayor tiempo esta posición, ordené a los bogas que arrimaran a la primera orilla que les pareciera propicia para hacer un rancho y pasar allí la noche *á la belle étoile*.

Esta orden coincidió precisamente con el deseo de los bogas que ya no podían de cansancio, según me lo manifestaron, y entonces se decidió que se arrimaría a un rancho de cazadores de caimán que estaba cerca de allí y que debía estar desocupado.

A él llegamos, lo encontramos excelente para las circunstancias, salvo algunos huecos para pajarete, que los bogas procedieron a tapar con hojas de biao. A todas estas vino encima una nube pavorosa de zancudos, los célebres zancudos de Riosucio, que salen con especialidad entre la 6 y las 8 p.m., que lo sofocan a uno por el número y por su agresividad y que luego desaparecen como por encanto, dejando sólo unos cuantos escuadrones de retaguardia que mantengan el fuego vivo durante toda la noche en los campamentos.

Nosotros, por fortuna, mientras se aprestaban y se extendían los toldillos, logramos ahuyentar al enemigo con una buena cantidad de Flit regado en el suelo y con una buena hoguera que prendió para preparar la cena.

Otras canoas que bajaban con tagua de Pavarandocito, llegaron a pasar allí la noche también, y pronto, de lo que era soledad y silencio, se formó un animado puerto, en donde las luces de las deferentes barcas se reflejaban en el agua y el vocinglerío de los bogas que contaban historias fabulosas, contrastaban con el narcótico del sueño que en el rancho invadía ya deliciosamente nuestros sentidos.

Pero el reposo no fue largo: precisamente cuando estábamos abismados en nuestros sueños más caros, vinieron los bogas a despertarnos y a anunciarnos que ya la luna había salido y que era tiempo de marchar. Eran apenas las 2 a.m. Pronto estuvimos listos y después de habernos reforzado un tanto con un ligero desayuno, ocupamos de nuevo la cama de la canoa, para acabar de dormir allí lo indispensable. A la 10½ de la mañana el caño se fué ensanchando como se ensancha la luz de un reflector a medida que se aparta de su foco, y se fue presentando majestuoso y profundo un gran río: el Atrato! A poco de sentirse la canoa mecida por el coloso, arribamos a la población de Riosucio que está a la margen derecha del gran río.

En 22 horas habíamos recorrido 111 kilómetros que separan a Pavarandocito de Riosucio, siguiendo las sinuosidades del río, distancia que en línea recta puede reducirse a 60 kilómetros o menos.

El Riosucio ha venido a ser innavegable, sobre todo en verano, a causa de un brazo que se le desprende muy arriba —el Curbaradó- y que va también al Atrato, pero 4 ó 5 leguas más arriba, que ha robado casi todo el caudal del río para derramarlo por un cauce lleno de peligros a causa de sus enormes palizadas y por sus rápidos, y que ha paralizado, se puede decir, la navegación por el verdadero río, sobre todo en el verano cuando la poca agua que trae es absorbida por los bancos de arena. ¡Y decir que el remedio de este grave mal, es decir, la clausura de la boca de Curbaradó, no costaría arriba de \$500! Esta boca se encuentra ya en territorio del Chocó, pero como la navegación del río interesa igualmente a Antioquia y a la Intendencia, ya que la obra no se lleva a efecto oficialmente, como debiera, ¿por qué no se forma un sindicato de comerciantes de Pavarandocito y de Riosucio para realizar tan importante obra?

Es Riosucio una población de aspecto un tanto ruinoso, que se extiende en una zona estrecha por espacio de unas diez cuerdas entre la barranca del río, que cada día gana terreno en la obra de erosión, y un

pantano profundo que ocupa del otro lado del caserío una superficie considerable de terreno que fácilmente se podría secar, pero que no se hace dizque porque los habitantes son en general pobres y porque la Intendencia o Nación no contribuyen con nada para las mejoras municipales.

Posee esta población un aserradero poderoso con un motor de 70 caballos, que trabaja sin descanso y que produce madera magníficamente preparada para la exportación y que abastece varias comarcas, muy especialmente Cartagena y Barranquilla. La parte del río que está al frente de la población se halla cubierta en una gran extensión de grandísimas balsas formadas con las maderas seculares de que el río ha sido conductor, para alimentar el voraz aserradero.

El pueblo tiene una buena casa consistorial, excelentes autoridades que por cierto nos prodigaron toda clase de atenciones, y una iglesia casi concluída, con casa cural y casa para las Hermanitas Carmelitas.

Un fenómeno curioso se observa en este pueblo con el zancudo: durante el día nadie verá un mosquito, pero todo es que sean las 6 para que una nube de ellos surja de repente y se abata sobre todo lo creado. Alas 7 1/2 calma la tormenta, y de los millones de bichos que pululaban antes, sólo quedan unos pocos, destinados a atormentar la humanidad durmiente, que para defenderse tiene qué encerrarse en sus toldillos.

Tampoco hay aquí médico. El señor Cura de Sausatá viene a menudo a decirles la misa y precisamente nos tocó encontrarlo aquí con motivo de un matrimonio que había vendido a celebrar, y luégo bajar en su gratísima compañía hasta Sausatá. El Padre Amancio, Carmelita es el tipo del verdadero caballero español, dotado de un espíritu altamente progresista, altruísta y simpático, que se capta a primera vista la estima y respeto de todos.

Aquí consigno un episodio que no por ser aparentemente insignificante, deja de tener cierto sello de gravedad, sobre todo en las circunstancias que confronta el país actualmente.

Participando de las sospechas que inspira a muchos la presencia en Colombia de la Compañía denominada "La Pitera", quise tentar una entrevista con el director de la Empresa, pero se me dijo que estaba ausente. Por fortuna encontré al hombre que necesitaba, en la persona de un español que hace allí de *Administrador-Accionista*. Empecé por hablarle de la Carretera, lo que le entusiasmó un poco; luégo hablamos del puerto de Necoclí y como le dijera que la Empresa se proponía sacar la piedra necesaria para

esta obra de las mismas viejas canteras que dejaron los Españoles en “La Gloria” y otros sitios cercanos, aquí se entusiasmó mi hombre, como si se le tocara en su cuerda más sensible. Me probó de una manera científica que allí no hubiera piedra que pudiera servir para construcción, citándome una por una y con sus nombres técnicos las distintas rocas que se emplean con tal fin y descartándolas enseguida por su ausencia absoluta en la región. Dijo que la constitución de la roca en toda la serranía que forman los últimos estribos de la cordillera occidental es de roca cristalina inadaptable para cantera, pues cuando un bloque de ella se golpea con la pica se parte en mil pedazos... Pero lo que más me admiró del hombre fué que en seguida, y por cualquier insinuación que yo le hiciera, entró en una disertación histórica, geográfica y geológica de la región occidental del Golfo, acompañadas estas demostraciones con croquis sobre el papel, que nos dejaron pasmados a los que estábamos allá, que éramos el Sr. Alcalde y el Sr. Tesorero, que habían querido acompañarme y que no me dejarán mentir, así como otras personas que allí había.

Y hubiéramos seguido Atrato arriba hasta el punto culminante de la región, que es Napipí, si no hubiera temido yo despertar sospechas por alguna pregunta indiscreta y si la hora del almuerzo no estuviera con mucho pasada, seguro de que este raro administrador de una empresa *pitera*, que desde luego no trabaja desde hace mucho tiempo, dizque por falta de algunas buenas desfibradoras, hubiera mostrado su conocimiento perfecto de toda la región, por todos sus aspectos.

Y ahora me pregunto yo, ¿será obsesión de mi parte por mi personal desconfianza en “La Pitera” la extrañeza que me ha producido la presencia de este erudito al frente de una simple explotación de pita (que no trabaja la pita) o será que realmente este detalle tiene una significación inquietante?...

TURBO

Diciembre 27

A las 3 de la mañana vinieron en Riosucio a tocarnos la puerta para anunciarnos que el buque –“La Cartagena”- estaba en el puerto y que debíamos apresurarnos si no queríamos perderlo. Con la amable ayuda del Padre y del señor Osorio, Tesorero, que se distinguió también por su gentileza, se desarmaron catres, se rellenaron baúles, a los trancazos y se tomó un sorbo de alimento caliente para volar a ese barco,

que tan ejecutivo se presentaba. Llegados allí encontramos todo muy tranquilo y por ninguna parte se veía ese ir y venir, ese ruido de motores, de sirenas y de válvulas de cantera que preceden a una partida. Unos cuantos negros entraban tranquilamente tagua de un gran montón que había sobre el malecón y el sirviente de guardia se desperezaba despertando a sus compañeros que dormían a pierna suelta.

A las 8 a.m. fué el desayuno y apenas a las 9 se pudo salir... Y qué desayuno! Bien hubiera querido que él fuera siquiera pasable, para consignarlo aquí con todo gusto, pero desgraciadamente no hay nada que pueda atenuar esto que podemos llamar un atentado contra el decoro y contra el respeto debido a los pasajeros. Y así por el estilo las otras comidas. Por otra parte, el capitán del barco, un inglés huraño, tampoco se preocupa lo más mínimo por los pasajeros y parece que creyera que no hay sino él a bordo. Y dicen que este barco es el que tiene mejor servicio de los tres que trafican entre Cartagena y Quibdó! ¿Cómo serán los otros? Los otros dos se llaman "El Atrato" y "El Sausatá", y, al igual del "Cartagena", hacen viajes periódicos que duran quince días en ida y vuelta de Cartagena a Quibdó.

Sausatá, sobre la banda occidental del río Atrato, y por consiguiente perteneciente a la Intendencia del Chocó, tiene una pequeña población, un gran ingenio de caña cuyo montaje de destilación se quemó hace poco y cuyos enormes aparatos, ennegrecidos por el humo, se ven todavía como fantasmas al lado del río, y tiene, por fin, la estación de acuatizaje de la línea de aviones Scadta, como también una gran bodega y almacén y una casa modesta donde habitan varias Hermanitas con sus escuelas para los niños de la localidad.

Como el barco se demoraba un poco en Sausatá, por invitación del buen Padre Amancio bajamos a tierra y fuimos presentados a las Hermanitas, en cuya compañía pasamos un rato agradabilísimo. Allí descubrimos muchachas de las mejores familias de Medellín y de otros lugares, disimulando mal sus gracias femeninas bajo el rígido sayal de las hijas de Santa Teresa y mostrando, sin esfuerzo alguno, una gran satisfacción ante la realidad de una vida de sacrificios, en un clima poco envidiable.

Las Hermanitas -probablemente por insinuación del Padre Amancio, quién debió decirles que yo estaba muy débil y que en el barco sólo nos daban una leche condensada de sabor inicuo, nos obsequiaron, a mi Señora con una bebida fresca y a mí con un vaso de buena leche de vaca con galletas, tal vez toda la provisión que tenían para su café de la noche, y que no podía rehusar de ninguna manera.

Antes de separarnos de la Hermanitas nos invitaron a visitar la capilla y allí, postrados todos ante su modesto altar, pidieron ellas porque la Providencia nos protegiera en nuestro viaje y mi esposa y yo rendimos gracias al Todopoderoso por haberme vuelto a la vida después de haber franqueado casi las puertas de la eternidad...

Muy lejos iba ya el barco y todavía divisábamos a las buenas Hermanitas que correspondían nuestros adioses con sus pañuelos blancos que semejabán a una bandada de palomas con las alas desplegadas. Adiós, Hermanitas! Qué Dios les pague la fuerza que me han comunicado con su heroica resignación y con su franca alegría!

Muy tarde habíamos salido de Saustá por lo cual no me tocó ver realizado uno de mis mayores anhelos que era el de saludar en pleno día las aguas del gran Golfo, las aguas que bañan y azotan nuestras propias costas y que nos llaman desde hace siglos al progreso con su ruido sempiterno.

La oscuridad reinaba cuando salvamos los deltas del Atrato, que arroja la mar su portentosa masa de agua por 18 anchísimas bocas, lo que hace que debido al gran número de ellas y a la barrera de arena que han empujado las mareas, sea poca la profundidad, insuficiente aún para embarcaciones de 6 pies de calado, como era la nuestra, la cual por un momento sentimos resbalar por sobre un banco de arena. Mas el dragage aquí es facilísimo.

La llegada a Turbo fué a las 9 p.m. A una distancia de tres kilómetros para el buque, porque la bahía no dá profundidad sino para canoas o chalupas que no calen más de 2 ½ ó 3 pies. Cuando llegamos, ninguna luz, ningún ruido rompía la oscuridad y la calma de la noche. Sólo después de media hora de buen esperar surgió de entre las tinieblas un bote que traía a los empleados del resguardo y otro con pasajeros para Cartagena. En este último pusimos nuestras maletas y después de remar una media hora sin ver ni siquiera la luz de las estrellas, nos dijeron los bogas que podíamos salir porque ya estábamos en Turbo.

En Turbo, donde todas las poblaciones a donde hemos llegado, hemos encontrado desde el primer momento personas amables que nos han abrumado con sus atenciones. A estos buenos amigos, que sería largo enumerar aquí y que empiezan con las autoridades locales, con algunos serviciales Padres Carmelitas, con todos los empleados de la Carretera al Mar, que se han distinguido prestándonos toda clase de servicios y ofreciéndonos amplia hospitalidad en los campamentos, la cual hemos aceptado cuando las circunstancias

nos han forzado a ello, por ejemplo en Pavarandocito, en donde pasé mi penosa enfermedad; y con otros muchos caballeros particulares que nos han colmado de atenciones; a estos buenos amigos, digo, que nos han prestado servicios tan oportunos, quiero dejarles en estas líneas la expresión del más sincero reconocimiento.

Para divisar a Turbo hay que entrar a Turbo, porque lo que es de fuera no se ve nada de él ni de día ni de noche. Para verlo hay que salvar un monte o rastrojo que lo separa del mar y del mundo; más, una vez en su recinto, al que se accede por un estrecho y tortuoso caño, se halla uno en presencia de una población grande (3.000 habitantes), que hoy se ensancha considerablemente gracias a un gran lote de terreno que regalaron los señores Yabur para urbanización, y en donde construyeron hoy más de 60 casitas, casi todas de gentes de los campos adyacentes, lo que se debe el espíritu progresista y a la actividad de su cultísimo Prefecto, Señor Don Carlos VILLEGAS.

Un sello altamente pintoresco distingue a esta población, gracias a sus caños que, a la manera de Venecia, entran por algunas de sus calles; a las selvas de cocoteros que dan grato sombrío a sus bien alineadas construcciones, cubiertas con paja o con zinc y puestas sobre zancos, como es costumbre necesaria en toda la región.

La población en general es de negros que –cosa original!- no se consideran como Antioqueños, lo propio que pasa en todo Urabá. A los blancos los llaman “Antioqueños” y los respetan más por temor que por cualquier otro sentimiento. A la navaja de barba y al revolver les tienen un miedo pánico y se me cuenta que un solo paisa armado de uno de estos adminículos ha sido suficiente para poner en fuga un batallón de negros iracundos. Parece que su arma predilecta es el garrote, pero que no hacen uso de él en circunstancias excepcionales y siempre por detrás y en número de 20 o más. Por demás, las pendencias allí son rarísimas.

El pueblo de Turbo, así como el de todo Urabá, se alimenta esencialmente con arroz con coco y plátano. Lo demás como pescado, ñame, carne, huevos, etc., viene por añadidura. Ante todo, arroz con coco constituye el alma de la nutrición, de lo cual ningún individuo podría prescindir. Este se prepara como el arroz ordinario pero en lugar de manteca se le pone el jugo de un coco que ha sido previamente rayado y exprimido. Su gusto depende del paladar que lo tome, pues no a todos nos agrada. Como alimento es poderoso, lo cual se puede constatar con la constitución de todos los individuos que se nutren de él, los

cuales son vigorosos, excepcionalmente sanos y llegan a una longevidad que asombra. Yo conocí viejos de hasta de 104 años que echaban hacha con energía de un hombre de 25. Los sepultureros dicen que se van a declarar en huelga porque no tienen qué hacer. Por último, Turbo es la cabecera de la provincia de Urabá y sede del Prefecto con su tren de empleados. También es sede de un Prefecto Apostólico, que vive en su mansión de la Punta de las Vacas, a una buena legua de Turbo, por agua. Ya desde ahora se habla del paso del Gobierno civil a Necoclí, lo que seguramente afectará a Turbo en gran manera.

NECOCLI

Febrero 8

Hace ya 8 días que estamos aquí y materialmente no se había tenido tiempo para hacer mis apuntes, absorto como estaba con la maravillas a esta tierra, que he trasegado en todas sus direcciones.

Gracias a la gentileza del Señor Prefecto Apostólico (a quien no tuve la honra de conocer, lo que siento profundamente pues con su claro talento y con el conocimiento profundo que tiene de estas regiones hubiera podido suministrarme datos preciosos sobre muchos puntos que debiera contener este libro), gracias a él, digo, que nos cedió galantemente la lancha de gasolina de la misión, pudimos hacer el viaje sin contratiempo y en sólo 4 horas de Turbo a Necoclí, trayecto que en las embarcaciones ordinarias, que son la canoa y la chalupa, se hace en seis, en 8 y hasta en 48 horas, según se presente el viento. Las horas más propicias para esta navegación son las de la madrugada, cuando la corriente del Norte – que aquí llaman maretá, como a todas las demás corrientes- no ha comenzado aún a soplar, y cuando por el contrario, se tiene una ligera brisa del sur, sobre todo a la salida de la bahía. Nos tocó, pues, dejar ésta en plena oscuridad, de tal modo que no pudimos ni siquiera columbrar la fundación que en la punta de las Vacas (hoy San José) tienen los Padres Carmelitas, la cual, según dicen los que allí han estado, ofrece toda clase de comodidades, comenzando por la planta de luz de que está provista, y tiene toda clase de animales domésticos que los Padres cultivan, a la par que las plantas, con esmero y cariño.

Cuando los primeros albores del Oriente comenzaron a mostrar el perfil esfumado de los montes, luégo la línea que separa la tierra del océano y por fin las olas ondulantes del Caribe en que nos mecíamos, sólo entonces me fue dable sentir en toda su plenitud la emoción intensa que había ya previsto y que en vano

trataría de traducir en pobres palabras a la vista *del mar nuestro*—(como quien dice del *Padre Nuestro*)— de ese mar soberano y opulento que hace siglos nos llama hacia sus riberas con rugidos paternales y a quien tan criminalmente hemos desoído para entregarnos al ocio o a un peculado que han extinguido en nosotros todo sentimiento de Patria.....

Todo un problema fue la cuestión de alojamiento en Necoclí, Un amable caballero a quien veníamos recomendados reunió a las personas más importantes de la población y todos se regaron con premura a ver a quién hallaba un albergue. Entre tanto nuestros equipajes permanecían sobre la playa y nosotros éramos atendidos en casa de don Efraím Cartagena, hombre excelente y servicial que de jornalero que fue, como él mismo lo cuenta con orgullo, ha venido a ser uno de los más ricos e influyentes personajes de la localidad y para quien traíamos carta de recomendación del Sr. Prefecto.

Pronto se presentó Don Efraím anunciando que había encontrado un alojamiento, gracias a que un matrimonio —de negros, por supuesto- había convenido en darnos parte de su habitación, y para allí partimos al punto pues la fatiga del viaje, sobre todo de mi Señora que se había mareado horriblemente, era extrema.

Una casita de 6 varas de frente por 3 de alto y cinco de centro, y cuya puerta tuve qué hacer profunda genuflexión para no romperme la crisma, era la única que se había podido hallar en Necoclí. Eso sí, la estrechez del interior iba compensada con creces con la magnificencia del exterior. Una puertecita... sin puerta, daba a un solar amplio, sembrado de cacao, de café, etc., y sombreado de palmeras de coco, que contribuían juntos a dar más realce y más interés a lo que se destacaba en el segundo plano, allí a 80 metros no más de nosotros: el mar!, el mar amigo que con sus olas espumosas venía a domar su empuje furibundo allí mismo a los pies de nuestras palmeras.

Imposible resistir a la tentación de tomar un baño para desquitarse de tantos años de privación de este mi placer predilecto y para saludar en inefable abrazo las aguas de ese mar de Antioquia, pensando en todos aquellos de mis compatriotas que quisieran compartir conmigo esta satisfacción, y que se apresurarán, no lo dudo, a gozar de igual deleite, sin esperar a que las ruedas de un auto los traigan hasta aquí, lo que no representaría sacrificio que mereciera la gratitud de los dioses del mar y de la selva...

Se pensó luego en la *bucólica*, la cual hallamos en casa de la Señora Dolores, única empresaria que en Necoclí se ocupa de este ramo para la gente pudiente, (pues para los trabajadores hay varias casas en

donde se les sirve a precios a su alcance) y quien, dicho sea de paso, teniendo varias propiedades valiosas en Necoclí y sus alrededores, no quiere por nada dejar su cocina. Dicha señora no es una potencia en el arte culinario, ni los elementos de que dispone son los de Potin en Francia, pero lo poco que sí ingenio puede crear, unido a la buena voluntad de los comensales y a los artículos de primera fuerza, que sí se encuentran aquí, tales como el maíz en sus diversas formas de mazamorra, arepas, etc., huevos frescos, pan, leche, queso, pescado de cuando en cuando en el verano y permanentemente en el invierno, gallina, carne de res de cuando en cuando (ahora con mayor frecuencia a causa de los trabajos en la trocha), carne de cerdo, papas excelentes, traídas de los EE. UU., arroz cultivado aquí y muy superior al de San Jerónimo, plátanos de todas clases (los dominicos y hartones son tan exuberantes que alcanzan tamaños hasta de 45 centímetros), chocolate cultivado y molido aquí, de calidad muy buena, panel (poco empleada), azúcar, yuca, ñame, (de esta raíz, de la cual ví especímenes hasta de dos arrobas cada una) se puede alimentar una persona un día entero con una blanquísima tajada que no le costará arriba de 2 centavos, etc., etc., etc., son suficientes para estómagos poco exigentes, En las tiendas, que son unas seis u ocho, se encuentra también toda clase de rancho, frutas en lata, etc., de modo que lo único que hace falta para tener una mesa completa, son las legumbres, que poco se cultivan aunque la tierra las dá excelentes y.... quien prepare la comida. Por otra parte, la mesa está aquí más barata que en los otros pueblos que hemos visitado, pues al paso que allá cobran \$1.50 por día y por persona, aquí sólo vale \$1.00.

En Necoclí he avanzado gran trecho por la trocha de la Carretera, así como lo había hecho, en el otro extremo de ella, hasta Ampurrumiadó, lo que me dá una idea exacta del resto, pues tengo informes varios y fidedignos de que todo es igual. En esos dos extremos he encontrado un piso perfectamente plano y firme, en donde la construcción de la Carretera es tan fácil que se puede asegurar que el costo de cada kilómetro de ella no excederá al precio de la subvención que dará el Gobierno Nacional, allí incluido, naturalmente, el costo de los puentes y obras de arte muy numerosos que se presentarán, pues fué de esas obras de arte todo el trabajo se reduce a un buen lleno de balasto y arena.

La hora más impacientemente esperada y más llena de emociones es la del baño del mar. La temperatura del agua es tal que la entrada a ella es gratis, sin los espeluznamientos que producen los baños fríos y por tanto, extraordinariamente refrescante, Las altas propiedades terapéuticas de esta agua depende, sin duda, de la mucha cantidad de azufre y de yodo que contiene, Para la sangre, sobre todo, es un depurativo poderoso. Muchos tienen la costumbre de tomar un baño de agua dulce después del baño de mar, lo que es muy sencillo, pues a la orilla del mar no más hay muchos baños de particulares a donde se

accede sin abandonar la playa, pero yo prefiero dejarme sobre la piel el agua salada porque siento que me vigoriza el organismo, de los que tengo tanta necesidad. Eso sí, para que este baño sea saludable, debe ser corto, que no pase jamás de media hora.

Los enemigos de la región, que todo lo han inventado para infundir temor a las personas impresionables que no la conocen, como no la conocen ellos mismos, aseguran que el baño de mar es aquí peligrosísimo, a causa del gran número de tiburones que asechan y se comen a los pobres bañadores, Pues bien, aquí no se ha visto nunca el caso de un accidente por tal causa y si acaso existen tales tiburones –que puede haberlos o los han confundido con otro pez cualquiera como el delfín, por ejemplo- ellos huyen a la presencia del hombre, pues sería muy raro que entre los centenares de personas que se bañan diariamente y que avanzan mucho a nado mar adentro, no se comieran los bichos siquiera una media docena por día. Yo tengo para mí que esos Señores están viendo los tiburones en el espejo, cuando allí se miran ellos mismos...

CUARTA PARTE

EL REGRESO

A bordo del “Sausatá”

Marzo 7.

El barco está anclado al frente de Punta-Arenas, esperando que la *mareta* (aquí llaman por aquí la marea) que es muy fuerte a la salida al Caribe, decrezca para poder seguir y doblar el Cerro del Aguila, en donde la corriente es violenta casi a toda hora y en donde se hace peligroso el paso a causa de los muchos escollos, que han hundido ya barcos sin cuento. Son las 3 p.m. y parece que hay que esperar hasta la 1 de la mañana, hora en que por lo regular cae el viento.

Desde el 26 de Febrero salimos de Necoclí hacia Turbo, no sin sentir la despedida, para tomar barco pues los buques no arriman a Necoclí y hay que hacer 6 horas de viaje para desandarlas después, cuando se regresa por Cartagena.

Todos los buenos amigos de Necoclí, incluso la Señora Dolores y el gato, que la sigue a todas partes, vinieron al puerto a decirnos adiós. El viaje se hizo en una chalupa —especie de canoa grande con dos o tres mástiles en donde se izan las velas, las cuales se inflan con el viento del Norte, que nos daba en popa— chalupa que tomé expresamente para mí y la cual, al momento de embarcarnos, encontramos cargada hasta el borde de ñame y maíz, mazorca, item más con dos negritas que ya habían ocupado el mejor puesto. Hubo que resignarse a todo para no pelear con los bogas y acostarme sobre el poco mullido lecho de bloques de ñame y de mazorcas de maíz. La travesía fué penosa a causa de la inclemencia del sol, de la mucha brisa, que nos botaba chaparrones de agua y del apretujo con las negritas citadas. Ellas llevaban paraguas y nosotros no, y como el sol caldeaba como fuego, desde un principio eché mano al precioso adminículo para proteger un tanto a mi esposa, que desde el primer momento ya estaba postrada con el mareo, Esto fué motivo para que una de las negritas se me arrimara aún más, para defender la cabeza contra el sol, pero hubo que soportarlo todo.

En Turbo tuvimos que esperar barco hasta hoy, es decir diez días, que han pasado interminables a causa de las incomodidades de todo género: alojamiento en una palomera infecta, pues aquí no hay hotel ni nada que se le parezca; alimentación detestable, no obstante que tienen la pretensión de cobrar \$1.50 por día y por persona, un calor sofocante bajo un techo de zinc, calles en lo general muy sucias, etc., etc. Ciertamente es que se nos ofreció galantemente la casa del Señor Prefecto, como había acontecido la otra vez que allí estuvimos, pero nosotros preferimos declinar la fina oferta para no desacomodar a esos buenos empleados y para estar con más independencia. Por fortuna encontramos algunos caballeros amables que nos hicieron menos dura la espera con su grata compañía.

El barco que debíamos haber tomado era “El Atrato”, que debía llegar a Turbo el 23, pero que hasta hoy no ha aparecido. “El Sausatá”, en que venimos y que llegó ayer temprano, tenía mala fama dizque porque en él hubo un accidente en que murieron 9 personas. Pero esa fama es de todo injusta pues un accidente le sucede a cualquier barco, y sobre todo, “El Sausatá” tiene una buena hoja de servicios, es el más sólido de los tres que hacen el servicio con Cartagena, es más rápido que los otros dos y tiene

empleados corteses y amables. La mesa si es aún peor que en “El Cartagena”, que es cuanto se puede decir en su alabanza.

Hoy pasamos otra vez por frente a Necoclí, aunque a gran distancia y pude divisar con el anteojo los ranchos que se muestran a la entrada del puerto, así como un pedacito de montaña en donde ya se divisa una minúscula abertura. Esto me causó un verdadero placer, no exento de cierto sentimiento de pesar, y me propuse apuntar ésto en mi cuaderno: “Si este pedacito de tierra se valoriza con el tiempo, tanto mejor; pero quiero afirmar que mi intención al hacerme a él es completamente ajeno a todo sentimiento de especulación. Si por negocio fuera, nada más fácil que hacerme adjudicar como baldías grandes extensiones o comprar derechos baratísimos a lo largo del trazado de la carretera, como están haciendo ya varias personas y como hicieron otras muchas, por ejemplo, a lo largo del Ferrocarril de Antioquia, las cuales están hoy justamente alarmadas por la preponderancia que tendrá la Carretera, y no ahorran medio alguno – inclusive el de pagar voceros caros, al desacreditar a Antioquia en el Interior y el de atentar contra su prestigio en el Exterior, a trueque de hacer la guerra a una Empresa que prueba su bondad con esa misma inquina con la que se le ataca. No!, mi retazo de tierra lo quiero para poder decir con la boca llena: “esta tierra es mía” y para merecer el honor de haber sido uno de los primeros colonos en una región que tiene que desarrollarse pese a quien pese y que nosotros no ocupamos, pronto la ocuparán mañana otros de aquellos que toman en serio la evolución del mundo y que no tienen miedo a las aguas del mar ni a las tierras un tanto alejadas del solar paterno, ni a los climas de altas temperaturas...! Se entiende que éste y los demás tiros que de mis inofensivas baterías lanzo contra el enemigo, van enderezados sólo a los anticarreteristas militantes, los testarudos y los asalariados, pues entre los ni militantes, a quienes creo que lo son de toda buena fé, hay personas que se merecen mis más respetuosos homenajes y contra quienes no me atrevería a disparar ni siquiera un triquitraque.

Yo experimenté gran satisfacción y grande orgullo al divisar en lontananza ese pedazo de bosque a orillas del mar, en donde se distingue ya una abertura de alguna consideración en la que mañana, a mi regreso a Necoclí (si es que Dios me concede la dicha de acabar mis días en esas orillas hospitalarias, para sentir luégo mi tumba arrullarse por las caricias de mi adorado mar), encontraré ya cultivos diversos que con sus frutos me producirán fruiciones casi paternas porque en ellos dejé la savia de mi sudor, mezclada con el sudor de esforzados hijos de la gleba que me ganan honrada y alegremente el pan, enfrentados con esa Naturaleza bravía...”

CARTAGENA

A las 5 p.m. se levó ancla, porque la brisa no era muy fuerte: a poco andar nos encontramos en pleno Caribe, frente al Cero del Aguila y de los muchos escollos que produce la prolongación de la Cordillera entre el mar. Se navegó toda la noche con un mar muy reposado y cuando el día despuntó ya empezaba a mostrarse la serie de interminable de islas que posee el Departamento de Bolívar en el Caribe. En una de ellas, la Isla Fuerte, fondeó el barco para coger leña, y se siguió luego navegando hasta las 9, hora en que se zarpó en Cartagena. La vista de la histórica ciudad, iluminada por miles de luces, fue una gratísima sorpresa para nosotros, que nos hallábamos metidos en las selvas desde hacía tres meses cabales.

Estas notas las escribo en un salón agradablemente refrescado por las brisas del mar, en el Hotel "Astor", desde donde diviso el bellissimo y moderno Parque de la Independencia, rodeado de magníficos edificios; y allá en el segundo plano el Fuerte de San Felipe, que se destaca vigorosamente sobre el cerro de "La Popa", el cual a su vez se esfuma con su silueta medieval, sobre un cielo gris que nos muestra una aeronave de la Sacdta y cuyo contraste entre dos épocas distanciadas por cerca de cuatro siglos, trae a la mente una impresión poderosamente sugestiva.

Si salgo a mi balcón, diviso desde él, a la derecha, la incomparable bahía que hace de Cartagena el puerto más seguro de Colombia y quizás de toda la América; y sobre la grande y característica ciudad, la cantidad notable de torres y de edificios que guardan tanta reliquia del pasado y que debieran constituir un lugar de eterna peregrinación para los Colombianos que quieren beber la historia en las fuentes vivas de la libertad y de la independencia,

Más, no se crea por ésto que Cartagena se haya tendido a dormir sobre sus laureles y sobre sus pretéritas glorias, como Venecia, por ejemplo. No! Al paso que guarda incólumes sus tradiciones de epopeya y que conserva sus vetusteces con religioso sentimiento, construye una ciudad moderna que, como Manga, puede rivalizar por su extensión y por la esbeltez de sus edificios, con cualquier ciudad deportiva del continente. Por otra parte, al lado de sus casas coloniales, de sus portadas heráldicas, de sus macizos contrafuertes y de sus murallas ciclópeas, incrusta por todas partes edificios modernos que forman generalmente un contraste favorable a la estética urbana.

La civilización moderna no lo ha invadido aún todo y el viajero ávido de emociones halla en Cartagena una infinidad de sitios y rincones deliciosos, en donde se creería úno en una vieja ciudad de Castilla o de Andalucía.

A BORDO DEL “COLOMBIA”

A vuelo de pájaro he encontrado en Cartagena: numerosos y cómodos asientos en los parques para el público; una misa mayor en la catedral, a la cual asistían las escuelas, la tropa y una docena de particulares (unas damas de Cartagena leí lo que sobre su ciudad decía yo en mis apuntes, me arguyeron que, en general, las señoras y los fieles iban a las misas tempraneras, a causa del calor; pero queda en pie mi aserción); mucha moneda falsa de 50 centavos, en circulación; muchísima gente desocupada; mujeres muy bonitas y muy elegantes, pero que se dejan ver poco en la calle; alcohol potable a \$1.00 la botella; cemento a \$3.50 el barril grande láminas de zinc, para techo a \$9.50 las 12 láminas; muchos Antioqueños, entre ellos uno muy *valiente* que atacó a pescozones a un pobre señor inválido, en pleno comedor del hotel, simplemente porque éste, que era el administrador, le hizo alguna observación sobre el exceso de luz que consumía innecesariamente y a quien tuve qué dar una buena lección, tal vez demasiado buena, pero necesaria, pues habiéndole yo reprobado su cobardía, se me vino también como un energúmeno a mano limpia, diciéndome, delante de muchos caballeros y señoras de que estaba colmado el comedor de que sí, que yo era el mismo a quien en Medellín habían echado rejo... (Como el lector comprenderá, yo tenía que probar allí sobre el terreno, que no estoy hecho de la pasta de aquéllos a quienes se da rejo, así no más); un calor sofocante, acompañado de nubes de polvo en ciertas calles centrales y de mosquito por la noche; alimentación bastante mala y poco confort en los hoteles; una plaza de mercado admirablemente surtida y muy pintoresca por hallarse al lado de la bahía, en donde se levanta una verdadera selva de mástiles: prensa muy culta y muy notable por la excelencia y la calidad de los diarios, etc., etc.

Como a Cartagena llegué la víspera de la partida del expreso y el estado de salud de mi señora no me permitía tomarlo en seguida (debo advertir que la enfermedad de ella nada tuvo qué hacer con el clima de Urabá, por causal del cual ni ella ni yo tuvimos la menor novedad, sino a los violentos y repetidos mareos de que fué víctima), tuve qué esperar allí 8 largos días la llegada del expreso siguiente. Por fortuna dí allí con un medico notable, el Dr. Alejandro GIRALDO, quien con su sólida ciencia, a la par que con su perfecta educación

psicológica de médico del espíritu, logró en pocos días levantar el ánimo de la paciente e imprimirle fuerzas materiales suficientes para continuar el viaje.

En Calamar nos tocó esperar 8 horas el barco que estaba anunciado para las 9, *en conexión con el tren*, y esto en un hotelucho —el San José— administrado por un señor muy *comme il faut*, que tiene extensos reglamentos por todas partes y que no puedo menos de recomendar a todos aquellos viajeros que guarden estrictamente los preceptos de ayuno y abstinencia, los cuales no quebrantarán aunque se sienten a la mesa dos veces al día, como nos tocó a nosotros.

Un solo detalle los ilustrará; En una de mis pasadas por el comedor (o corredor), vi sobre la mesa un plato con cuatro rábanos muy coloraditos, lo cual me dió buena idea pues pensé que ésta era la porción, aunque escasa, adscrita a cada pasajero. Pero a la hora del almuerzo, resulta que en cada plato de los seis que se servían, ví algo así como hostias que en número de tres se daban a cada persona y que traían al ánimo una reminiscencia, aunque muy pálida del rábano. Esos eran, no había duda, los rábanos marras, pues la comida, que, entre paréntesis, hubo que despachar en cinco minutos porque el barco había llegado, allí estaban las hostias con porciones de lo demás en idéntica proporción.

Y aconsejaría al Señor *comme il faut* que si él es tan estricto y tan virtuoso en materias bucólicas, se vaya a un convento de trapistas y deje la cocina a las cocineras o a las mujeres, que si saben calcular la cantidad de alimento corporal que necesita cada ser humano para no perecer. O ya que esto es tan estoico cobre por cada *gouter* (que no otra cosa es), 10 centavos, o a lo sumo 20 y no \$1.50, como lo hace.

Como yo había visto en Medellín, en los anuncios del Cine que ofrecían pasajes a Barranquilla —ferrocarril comprendido— a \$35 y a \$40, juzgué que para la subida éstos costarían a lo sumo \$50, Así, pues, no pude menos que sorprenderme cuando se me dijo que cada pasaje costaba \$93, lo que, unido al ferrocarril de Calamar, que es también caro (\$5.90), da casi \$100. Agréguese a esto el Ferrocarril de Puerto Berrío, que entre paréntesis es barato (\$8.50) y las extras por persona, que no bajan de \$15, y se tendrá que el pasaje de Calamar a Medellín cuesta \$122.40, esto sin contar que la travesía dura 4 ó 5 días (si no hay varada y si se viaja en el expreso, porque los demás barcos por lo regular gastan mayor tiempo) y que tiene úno que soportar la poca apetitosa alimentación del barco (tal es, al menos, la que a mi me tocó) y todas las incomodidades de calor, demoras, grafófono perpetuo, mosquito, etc., etc., que lo acompañan a úno en la subida.

Estas cuentas las hago no para quejarme, pues a nada conduciría, sino para invitar a los Señores enemigos de la Carretera al Mar a que hagan una pequeña comparación:

¿Qué les costaría un pasaje en un auto mullido, de Necoclí a Medellín?

A los sumo \$20.00

¿En cuanto tiempo harían el trayecto?

A lo sumo en 15 horas

¿Qué extras tendrían que pagar?

Pongámoslas por las cumbres, \$20.00 por equipaje y comidas.

¿Qué diferencia hay?

\$82.40 por persona.

Panorama rico y variado en todo el trayecto,

Aire fresco, causado por la velocidad del vehículo.

Libertad para detenerse en donde ganas les dé a úno.

Y, por último, el dinero que se paga queda en Antioquia!

Allá veremos si al terminar la Carretera los Señores enemigos de ella continúan viajando por el Magdalena o se paran a esperar el tren del Troncal.

El Magdalena siempre interesante en sus panoramas, tan llenos de vida y de ese color local que los hace tan característicos.

Noté que casi todas las poblaciones de sus orillas han aumentado mucho de 8 años a esta parte y que las casitas diseminadas a lo largo del río no presentan ese aspecto de miseria que antes lo distinguía.

Sin embargo, excepto raros casos, en que se encuentran dehesas en buen estado, casi toda la inmensa extensión del río se halla surcada, cuando no de selvas, de potreros en donde la maleza ha alcanzado las proporciones de rastrojo y aun de monte. El fuego que periódicamente se les prende, parece que es el único obrero que allí trabaja, Este estado de abandono que contrista profundamente el ánimo, se trueca en justo entusiasmo cuando por espacio de varias leguas antes de llegar a Puerto Berrío, se empieza a contemplar sobre la ladera antioqueña una serie no interrumpida de limpios y magníficos potreros que proclaman muy alto la actividad y la riqueza de un pueblo, serie que se continuará después de Puerto Berrío, a todo lo largo del ferrocarril hasta el mismo pie de la cordillera y aun allende la cordillera.

Puerto Berrío fué para nosotros una gran sorpresa por su aspecto de ciudad moderna, después del burgo infecto que allí habíamos dejado 8 años antes; las horas pasadas en el Hotel Magdalena, con su confort americano y su excelente mesa, nos indemnizaron en gran parte de las viglias e incomodidades pasadas.

Allí en el hotel me tocó el placer de estrechar la mano del Dr. OLAYA HERRERA, a su paso para los EE. UU. Esto fué, desgraciadamente, en el momento en que los dos eminentes repúblicos -él y el Dr. Carlos E. RESTREPO- se encerraban para su trascendental conferencia, por lo cual no hubo tiempo para que hiciéramos, como yo lo hubiera deseado, algunas reminiscencias sobre las "Jornadas de Marzo", en las cuales se reveló por primera vez el hombre de Estado que ya se gestaba en él y el elocuente orador que ya era, y en las cuales llevé yo la bandera durante la imponente manifestación que diera en tierra con la dictadura; o bien las peripecias del panóptico, en donde me cupo el honor de ocupar una celda al mismo tiempo que él y por delito semejante: atentado contra la dictadura y el despotismo.

Ya se acabó el trasbordo incomodísimo, demorado y costoso a que estaban condenados viajeros y carga en La Quiebra, en donde el tren traspasa hoy triunfante la cordillera por un laberinto de roca monolítica que hace de nuestro túnel uno de los más bellos del mundo.

Sólo sí, que a causa de su largo trayecto —4 kilómetros, cuyo paso dura 12 a 14 minutos- los pulmones se resienten un tanto y hacia el fin se quejan los viajeros, sobre todo las Señoras, de dificultad para respirar. Pero esta pequeña incomodidad que pueden resistir hasta las personas más robustas o las más débiles, dura tan poco que ello no vale la pena de tenerse en cuenta ante las ventajas que ofrece el túnel; y sobre todo estamos seguros de que la Empresa le pondrá pronto remedio con los procedimientos que en túneles análogos se han empleado para corregir el mismo mal.

Unos excelentes amigos nos esperaban con su auto en Copacabana, pero como no habíamos recibido en Puerto Berrío el telegrama en que se nos decía que bajáramos allí, tuvieron que poner el carro a toda velocidad para recibirnos en la Estación terminal. Allí los encontramos y en su grata compañía hicimos la entrada a ese caro Medellín que por varios días creyó mi esposa que no volvería yo a ver. . . . Loado sea Dios que me permitió volver y publicar estas y otras notas que, aun cuando mal zurcidas, han de contribuir si quiera en una mínima parte a la redención de Antioquia por medio de su soñada Carretera la Mar y a la fecunda colonización de ese emporio de riqueza que se llama URABA!!

DE PAVARANDOCITO A NECOCLI

Como por causa de salud me fue imposible continuar el viaje a caballo por el trazado de la Carretera al Mar de Pavarandocito a Necoclí, y aun cuando tomé de esa región datos precisos que doy en otra parte, he querido, para abundar en información, pedirlos también a persona honorable que conozca *de visu* el terreno, y a nadie he encontrado más aparente para pedir este favor que al notable Ingeniero y gran patriota y amigo Dr. Gustavo WHITE, quien ha estudiado por todos sus aspectos la región de Urabá y quien ha tenido la amabilidad de escribir, especialmente para este libro, el importante opúsculo que va a continuación y por el cual doy las más expresivas gracias.

L. M. G.

VIA ACTUAL ENTRE PAVARANDOCITO Y NECOCLÍ

Para seguir el eje de la Carretera al Mar, entre Pavarandocito y Necoclí, se toma la trocha, la cual lleva el pomposo nombre de “Camino Nacional de Turbo”, es decir, una ley nacional que existe en los archivos del gobierno y cuya ejecución ha quedado suspendida indefinidamente como una burla triste a la mansedumbre de un pueblo. Andando unos doce ó quince kilómetros en dirección Nordeste, se llega al hermoso río Apurrumiandó (Río León), donde existe una pequeña finca de ganado, plantación de caña de azúcar y algunos árboles de cacao. De este lugar se domina parte de la Serranía de Abibe, cuyas estribaciones magníficas van muriendo en la llanura inmensa y verde cual si fueran los pliegues del manto de esmeralda del gigante antioqueño de los Andes, cuyo regazo se plegara sobre la pampa ilímite como sobre una alfombra cubierta de riqueza.

Pocos kilómetros adelante del río Ampurrumiandó se cortan el trazo y la trocha de la Carretera al Mar, trazado que continúa de allí en adelante más o menos paralelo al famoso “camino nacional”, el cual, en muchas partes es mejor dejarlo y tomar la selva, que es más conveniente para cabalgaduras y jinetes. Los ríos importantes que atraviesa la Carretera del río anotado antes, en adelante, son los siguientes: El Porroso, río pequeño que en las crecientes de invierno lanza sobre la llanura miles de toneladas de grava, haciendo su ponteadero uno de los más costosos de la Carretera, pues como un joven salvaje retoza bajo la selva, cubriendo una anchura de unos doscientos metros con hojarasca, palizada y cascajo. Luégo se hallan los ríos Criadó, Imamadó, Juradó y Guapá. En el valle de este último se encuentra la hermosa finca de don Eusebio CAMPILLO, finca de ganado, cacao, plátano y caña. Campillo es hombre inteligente y emprendedor que bien merece el nombre de el “PIONER” de la colonización de Urabá. Guapá es una finca, no sólo hermosa por lo plano del terreno, sino promisoro por la fertilidad del suelo. El río del mismo nombre pasa al través de la finca, bien encauzado en su mayor parte, y es navegable en canoas hasta la misma finca, casi en todo tiempo. De Guapá a Chigorodó no pasan ríos de importancia sino una serie de riachuelos de fácil ponteadero, cuyas aguas irrigan la llanura; pero no hay ciénagas ni lagunas, todo lo contrario, es terreno seco donde se halla muy buena cantidad de piedra y cascajo para la vía. El río Chigorodó es el más caudaloso de los que atraviesa la Carretera, después del río Mutatá. En aquel río hay que hacer un puente de cuarenta metros de luz. El río está bien encauzado y en sus orillas se halla el pueblo de Chigorodó, cabecera del Municipio del mismo nombre: Como este Municipio es un tanto desconocido, conviene que le dediquemos un párrafo aparte.

El Municipio de Chigorodó está llamado a ser uno de los más ricos del Departamento por su inmensa área de terrenos fértiles y planos. El área total del Municipio es de 1.569 kilómetros cuadrados, de los cuales solo hay al presente 2.595 hectáreas cultivadas de pastos artificiales, de cacao, caña, arroz, maíz, plátano, cocos y yuca. En el año de 1929 sólo había en el Municipio 360 cabezas de ganado mayor, 93 de ganado menor y unas 39 bestias, pues no habiendo caminos no hay para qué tenerlas. La producción anual del Municipio sólo alcanzó en el año a que nos referimos a 5.135 kilos de arroz y a 22.800 kilos de maíz. No fué posible conseguir el dato del resto de la producción, pero se puede apreciar por la siguiente lista de cultivos existentes en el año citado:

17.633	Árboles de cacao
6.400	Matas de caña
600	Palmas de coco
51.860	Matas de plátano
25.750	Matas de yuca

En el Distrito hay únicamente 34 embarcaciones de poca capacidad que hacen el servicio entre Chigorodó y Turbo y los puertos fluviales intermedios, primero bajando el río Chigorodó, tomando después el León y luego haciendo la travesía del Golfo hasta Turbo, en todo lo cual gastan tres días hacia el Norte o sea bajando y cuatro o cinco días hacia el Sur, o sea subiendo.

Chigorodó limita por el Sur, con el Municipio de Pavarandocito; por el Norte y el Oeste, con el de Turbo y por el Oriente con el Departamento de Bolívar. Todos estos límites son arcifinios, pues por el lado Sur lo separa de Pavarandocito el río Juradó, hermoso río de grandes aluviones auríferos y platiníferos del Período Eoceno en la parte superior de su curso, y del Terciario reciente en la llanura inferior, por la cual pasa el trazado de la Carretera. Por el Oeste lo limita con Turbo el río León; por el Norte limita con el mismo Municipio por el río Vijagual, a orillas del cual se halla el simpático caserío del mismo nombre, y por el Oriente lo separa del Departamento de Bolívar la cresta de la hermosa Serranía de Abibe, la cual se levanta a alturas de 2.200 metros hacia el Suroeste de Chigorodó y a 1.600 hacia el Nordeste del mismo.

En 1918 tenía el Municipio de Chigorodó 1.868 habitantes y en 1928 resultó con solo 690. Para esta emigración hay dos causas claras: la baja del precio de la tagua y la falta de vías de comunicación para sacar sus productos, pues sin vías nada vale la producción y de nada sirve la riqueza de una tierra tan fértil como

no hay otra en Antioquia. Es muy probable que haya habido un error en el Censo, pero no entramos a discutirlo, sólo anotamos que en el Municipio hay los siguientes caseríos además de la cabecera del Distrito: Sitionuevo, Quebrada Arenas, Vijagual (que, siendo Corregimiento de Turbo, sus habitantes tienen sus sembrados y fincas en Chigorodó) y otros de menor importancia. Es casi seguro que los cuatro caseríos anotados arriba dan mayor número de habitantes que los demostrados por el Censo.

De Chigorodó hacia el Norte, la línea de la Carretera pasa por un terreno perfectamente plano pero no inundable sino en pequeños trayectos, pues la llanura tiene un suave declive hacia el Oeste o sea sobre el río León. Entre los valles de los ríos que atraviesa la Carretera hasta la población de Turbo, son dignos de mencionarse con especialidad el valle del río Carepa, extenso y ameno y de una fertilidad sorprendente; el valle del río Churidó, donde está la población del mismo nombre, caserío rico y simpático donde tiene sus fincas y plantíos el señor Ernesto GAMBOA, otro de los verdaderos colonizadores de Urabá, joven emprendedor que ha preferido labrarse una posición independiente en medio de la selva a vegetar en las urbes tras de los mostradores o inclinado sobre los pupitres oficiales. Hasta Churidó suben canoas de poco tonelaje en invierno, quedando el comercio estancado durante seis meses del año por falta de vías de comunicación. Lo mismo ocurre con los caseríos de Apartadó y Riogrande más abajo de Churidó, donde el comercio se estanca por el mismo lapso de tiempo, pues tampoco hay vías terrestres para el transporte de carga.

Hagamos un corto intervalo a nuestra narración para poner de manifiesto un hecho que bien puede tener importancia nacional: la zona platinífera se ha circunscrito únicamente a la región del Chocó, teniéndose conocimiento de aluviones donde se halla este metal en el río Amparradó, afluente del Riosucio por la banda izquierda, cuya desembocadura queda a unos 25 kilómetros abajo de Dabeiba. También se ha tenido conocimiento de algunos aluviones platiníferos en el mismo Riosucio y en el río Juradó, afluente del León, pero poco se sabía de la existencia del metal en los ríos Churidó y Zungo, donde hoy se extrae platino en pequeñas cantidades por medios rudimentarios. También hay platino Chigorodó y Carepa. De manera que la Serranía de Abibe es una nueva zona platinífera que puede tener incalculable importancia. Sobre este particular nadie ha explorado los ríos que se hallan de Churidó hacia el Norte, pero siendo la misma formación, es de suponerse que existan allí también aluviones platiníferos.

Siguiendo de Riogrande hacia abajo, o sea hacia el Norte, se pasa la Quebrada Arcua y otros riachuelos pequeños para llegar al río Currulao, donde está la hermosa finca del mismo nombre, la cual tiene más de

1.000 hectáreas de pastos artificiales, principalmente. Pará. Además, la finca tiene 22.000 árboles de cacao, algunos cocoteros, piñas y gran cantidad de plátano. Posee la finca una buena casa de habitación para sus dueños los Señores Yabures, y un buen número de casas para los obreros. Hay 860 cabezas de ganado, algunas bestias caballares y ganado menor. El terreno es todo plano y los hermosos yerbales son cruzados por el río Currulao que corre bien encauzado en la llanura, ofreciendo en sus orillas un hermoso e inolvidable panorama de verdura realzado por infinidad de garzas y otras aves acuáticas de plumaje multicolor y apostura arrogante y pensadora.

De Currulao hacia Necoclí se cruzan los ríos Guadualito, Turbo, Coper, Punta de Piedra, Cirilo, Caimán Viejo y Caimán Nuevo, el Carlos y el Bobal, además de otros de menor importancia. Del río Turbo en adelante el trazado de la Carretera va bordeando las numerosas colinas de pequeña altura sobre el nivel del mar, lo cual hace la construcción de la obra más económica y le dará un aspecto más variado que el de extensas rectas de la llanura.

Punta de Piedra es el lugar donde la carretera se acerca por primera vez al mar. Este lugar es hermoso y sin duda será más tarde un magnífico balneario y un puerto de importancia.

Nada más queda por agregar del Puerto de Necoclí, ya que el inteligente y patriota autor de este libro ha hecho una clara descripción de este puerto ideal.

En términos generales, la carretera al mar cruza terrenos petrolíferos desde poco más debajo de Dabeiba hasta su terminal marítimo. Mientras no se hagan perforaciones es imposible decir si el petróleo existe o no en cantidades explotables, pero no hay duda que hay petróleo en Urabá, lo cual está demostrado por las distintas manifestaciones que hay en la región.

Réstame dar los agradecimientos al autor de este libro por haberme hecho el alto honor de pedirme esta pequeña colaboración y de unir mi nombre al suyo en esta obra de aliento para Antioquia.

Gustavo White U.

EN EL AÑO DE 1950.

NOTAS DE UN VIAJERO

“Hasta hace veinte años los colombianos no habían comprendido aún la importancia geográfica, física y estratégica del Golfo de Urabá, o, pueblo poco marítimo, aunque poseyendo costas inmensas sobre ambos océanos, había preferido la vida pastoril y sedentaria de los riscos, valles y altiplanicies de tierra adentro, en los mismos sitios en donde los dejaran los conquistadores iberos hacía más de 300 años. No suponemos que hubieran carecido de recursos para emprender una obra de colonización y de construcción de caminos del interior al Golfo, porque a esa época corresponden precisamente las cifras que hemos tomado en los archivos nacionales y departamentales, de gastos de más de trescientos millones de pesos en distintas vías interiores, de las cuales la mayor parte yacen hoy abandonadas por inútiles.

“El Departamento de Antioquia, que ejercía entonces la jurisdicción sobre la parte oriental del Golfo, y no obstante la penuria en que se hallaba, a causa de una crisis intensa que azotaba el país, y no obstante también la encarnizada oposición con que tropezaban sus mandatarios, fue este Departamento el iniciador de esta obra que hoy contempla el mundo con asombro.

“En el mismo sitio en donde veinte años há se levantaban enhiestos los cedros milenarios de la selva primitiva, que cubría toda la superficie de las montañas hasta la vieja ciudad de Antioquia, hasta el mar Pacífico y hasta los remotos confines del Oriente, en donde sólo se veía una pequeña burgada de indios y de negros que vivían de la caza y de la pesca, aislados completamente del mundo, hoy se levanta una ciudad mirífica que parece haber surgido como por encanto de las aguas del Caribe, como surgiera Venus de las olas del mar Egeo.

“Casi medio millón de habitantes cuenta Necoclí y en la proporción en que va la población, ésta se habrá duplicado dentro de diez años. Edificios magníficos bordean sus anchurosas avenidas, calles y plazas, y en los rótulos luminosos que se elevan hasta alturas prodigiosas se leen inscripciones y nombres de todas las nacionalidades y muy especialmente de colombianos y americanos del Norte.

“Sede de las opulentas expediciones de petróleo, de platino, de oro y otros metales, de hulla, de maderas preciosas, de ganados, de tagua, de banano, cacao y café y de toda clase de productos de la tierra, es hoy Necoclí la ciudad de Colombia que mantiene un comercio más activo con el Exterior y con todos los centros productores del país, con los cuales se halla comunicado por vías terrestres, aéreas y marítimas.

“Una simple carretera de Medellín a Necoclí y, un puerto provisional sobre el Golfo, fueron el prodromo de este desarrollo admirable que hoy contemplamos. A esta carretera vinieron a unirse ramales de todos los puntos que tenían un interés comercial que satisfacer, y los cuales han creado centros inúmeros de población y explotación en todas direcciones. El Ferrocarril Troncal, que iba a terminar a Cartagena, desprendió un ramal hacia el Golfo, otro hacia el Canal del Atrato y otro a Barranquilla y ya la capital de la República, gracias a esa llave de oro que le brindó Antioquia, ha alcanzado proporciones gigantescas y es hoy la ciudad más bella y más próspera de la América Latina.

“De la misma manera Medellín, Barranquilla (que es hoy un gran puerto de mar gracias a que, en lugar de traer el mar a sus solares como lo pretendían Ministros estóolidos o venáticos que botaron más de 20 millones de pesos en la innecesaria empresa de Bocas de Ceniza sin que el país entero se rebelara contra semejante crimen, ha llegado simplemente con sus calles al mar por medio de una magnífica avenida de 100 metros de ancho, bordeada de edificios espléndidos que unen hoy la gran ciudad con un activo puerto practicado sobre las cenizas mismas de la misma empresa), Cartagena, Ibagué, Manizales, Bucaramanga, Tunja (que ya está unida por vía férrea con Medellín y por consiguiente con el Golfo), Cali Cúcuta, Pasto, Popayán, Santa Marta... para no hablar sino de las capitales —han alcanzado un alto grado de desarrollo, que en gran parte se debe a esta salida al mar y a este puerto incomparable cuyo nombre ya es conocido en el mundo entero.

“Quibdó es una ciudad floreciente que, gracias a su fácil comunicación por agua con el Canal de Napipí y con Necoclí, es hoy un centro comercial de gran importancia.

“La parte occidental del Golfo y del Atrato, que posee tierras si se quiere más fértiles para la agricultura que la parte oriental y las minas de platino, de oro, de hierro y de hulla más ricas del mundo y en donde hace también 20 años no se contemplaban sino las vastas soledades selváticas, hoy es un semillero de poblaciones prósperas que sacan de la tierra múltiples productos que se expanden por todos los mercados.

“En la parte oriental del Golfo los que más nos asombra son las grandes ganaderías, que cubren una superficie fabulosa y que cuentan, con las del rico Sinú, en el Departamento de Bolívar, más de un millón de cabezas de ganados, que abastecen los mercados del interior y que diversas packing-houses del litoral benefician en grande escala para la exportación.

“En cuanto a marina, no es aún eficiente el número de barcos mercantes que posee Colombia; pero paulatinamente se van agregando unidades que a la vuelta de pocos años bastarán para las necesidades del país.

“Las relaciones de Colombia con todos los pueblos del Continente y de Europa, son las más cordiales y con todos los países se han terminado tratados de comercio muy favorables.

“Pero el más sincero y entusiasta amigo de Colombia es hoy la República de los Estados Unidos, a la cual debe aquel país en gran parte su admirable y rápido desarrollo, gracias a la ayuda efectiva que le prestó en momentos de aguda crisis fiscal, concediéndole empréstitos en condiciones ventajosas y propendiendo a la explotación de las riquezas petrolíferas, etc., de Urabá y de otras secciones del país, que han dado resultados nunca previstos. Esta ayuda data sobretodo de la época en que rigió los destinos de Colombia el gran estadista y grande amigo de los Estados Unidos Dr. Enrique OLAYA HERRERA, cuya amistad personal con todas las personalidades políticas y financieras norteamericanas, fué suficiente gaje para inspirar a la gran República una confianza ciega en el porvenir de Colombia.

“Por último, en la región de Urabá se ha operado un fenómeno meteorológico que sorprende, aún cuando es completamente natural: Las lluvias, que antes eran casi continuas durante ocho o nueve meses del año y que tanto molestaban a los habitantes, produciendo inundaciones que al secarse causaban la reproducción de millones de millones de larvas del mosquito, han cesado casi completamente debido a la ausencia de las grandes extensiones de selvas que eran las que más atraían las lluvias, al encontrarse sobre las montañas las dos corrientes del Pacífico y del Atlántico. Ya hoy el proceso de estas corrientes se resuelve por lo general en vapores que, en lugar de producir malos efectos, contribuyen a atenuar la fuerza de los rayos de un sol canicular.”

CONCLUSION

Una vez terminados y releídos estos apuntes, me apercibo de que hice mal en llamarlos *libro*, tanto por su limitada extensión cuanto por su contenido insubstancial y defectuoso, razones por las cuales creo un deber apelar a la benevolencia del público para pedirle mil excusas por este acto de imprevisión y de audacia.

Porque yo siempre he creído que un libro, para que merezca el respetable nombre de tal, debe encerrar un acervo de pensamientos, de descripciones, de hechos históricos, de exposiciones científicas, de temas filosóficos, de argumentos dramáticos o novelescos tales, que su conjunto sea armonioso y que no deje en el ánimo del lector ningún vacío, ninguna duda, ninguna impresión desagradable, ningún hastío, como lo dejan tantos gruesos o delgados volúmenes que muchas veces no dejan otro mérito que el de la calidad del papel y el de una nítida impresión, y que por tanto el léxico nos hace llamar libros; y que antes, bien provoque el entusiasmo, la admiración, o cuando menos deje en el espíritu una profunda satisfacción, además de la enseñanza que todo libro debe encerrar.

Pero en estas líneas no hay nada de esto último. Quizá para los que no conocen nada de aquella tierra prodigiosa que se llama Urabá haya uno que otro detalle que pueda incitarles la curiosidad con un deseo momentáneo de verla con sus propios ojos y de palpar con sus propias manos; más para los que la han admirado una vez, que por desgracia son muy pocos, o bien para los que tengan una idea clara de la belleza en general y sepan describirla con justo colorido, que son por fortuna tántos en Colombia, cuán pálidas, cuán insípidas y cuán descarnadas deben parecer estas líneas!

Más, si nos pusiéramos a esperar a que nuestros sabios, nuestros literatos, nuestros estadistas y nuestros artistas fueran allá a traernos un reflejo fiel y elocuente de la bella realidad, tendríamos qué aguardar tal vez muchísimo tiempo, tiempo que juzgamos perdido para el progreso del país.

Por tal motivo no es de extrañarse que seamos los profanos, los que carecemos de títulos en el campo de las letras o en cualquier otro, quienes vengamos a tratar de satisfacer esa que creemos una necesidad imperiosa e inaplazable para los Colombianos, mostrando a nuestros compatriotas el camino de un Dorado harto más opulento y sobretodo menos utópico que aquél que tántos desvelos causara a los conquistadores españoles y que continua inquietando tantísimo, aunque en forma distinta, a todos y a cada uno de los

hombres ricos y pobres de Colombia, que agotan en vano sus esfuerzos en su busca, en campos en donde en lugar de ídolos de oro macizo no hallan sino desengaños y bancarrotas.

Y mostrándoles así mismo el deber ineludible que tenemos todos de cooperar, cada cual en la medida de sus fuerzas, en la noble cruzada emprendida por aquellos grandes patriotas que para dotarnos de algo grande como es la Carretera al Mar y la colonización de Urabá, han tenido que luchar no sólo contra el fantasma de la penuria (poco mérito tiene eso de hacer ferrocarriles y túneles y palacios cuando se dispone de millones) sí que también contra la inquina o contra los conceptos encontrados del siglo, como pasó al mismo Colón, a Bolívar, a Galileo, a Sócrates y a tantos otros genios que sus contemporáneos llamaban locos o alucinados y a quienes rinde el universo pleito homenaje de admiración por el profundo y cada día más refulgente surco de luz que dejaran en la historia, y cuyo recuerdo, así como el del mismo Jesucristo, debe traer un lenitivo a los que sufren por una causa tan excelsa cual es la redención de la Patria, que no otra cosa representa el desbloqueo de esa puerta ponderosa que es la vía al mar por Urabá.

No quiero terminar sin formular un voto, el voto ferviente de todos los que apoyamos la obra de la Carretera al Mar y muy especialmente de aquellos que marchamos ya por el declive de la existencia, y es el de que Dios en su infinita misericordia nos permita ver y palpar antes de emprender el viaje largo, esa obra convertida en una bella realidad, tanto para solazarnos con el espectáculo incomparable que presentará nuestra vía y nuestro puerto, como para ver —sin rencor alguno— confundidos a aquellos encarnizados enemigos de ellas con sofismas numéricos y con burdos disfraces de patriotismo que dejan traslucir por sus mal zurcidas mallas el mísero cuerpo de pobres intereses creados, tratan de entrabar la marcha del Progreso incontrastable y fundador que pide imperiosamente para Antioquia y para Colombia una salida al mar libertador por Urabá.

ANTIOQUIA: SURGE ET AMBULA!

O: TARDE VENIENTIBUS

OSSA.....¹

¹Antioquia levántate y anda o.... Los que llegan tarde al festín no encuentran sino los huesos....

QUINTA PARTE

COLONIZACION INICIAL DE URABA

Como abrigo la esperanza de que no muy tarde podremos empezar los trabajos de construcción de la carretera al mar, de Necoclí hacia Medellín, sea por administración directa o por medio de un contrato, y como el citado puerto y Pavarandocito no existe, puede decirse, comunicación de ninguna especie, ya que ese territorio se encuentra cubierto de bosque virgen, ordené la abertura de una senda o una trocha de diez metros de ancho, siguiendo precisamente el trazado de la carretera. Esto tiene un doble fin: ponernos en fácil comunicación con Necoclí y dar principio a la colonización de Urabá. Existiendo esta vía, podrán pronto los colonos dar principio a derribar monte y a establecer pequeñas fincas o granjas a todo lo largo de la carretera. Así, dentro de poco tiempo, podremos contar a lo largo de la vía con víveres que sustentarán a los trabajadores de la carretera y con brazos para la ejecución de la obra, lo que implicará una grande economía.

Como veréis por el decreto sobre colonización, que en seguida inserto se proyecta fundar una población en el kilómetro 75, a contar de Dabeiba, a orillas del río Ampurrumiandó, sitio que se presta admirablemente para tal objeto, de una extensión de cien hectáreas, las cuales se destinan transitoriamente a ser repartidas en parcela con el propósito de formar allí el núcleo de la futura colonización.

Además se proyecta abrir, a cada cinco kilómetros, lotes de tres hectáreas en donde se construirán albergues para los colonos mientras otros establecen sus propias viviendas en lotes esparcidos a lo largo de la vía, que les quedarán en propiedad.

DECRETO N° 33

Sobre colonización inicial

El Gobernador del departamento de Antioquia, en uso de sus facultades legales, y

CONSIDERANDO:

Que para la colonización de Urabá es necesario, como preliminar de la empresa, tener una vía de penetración y un punto de partida como centro de arranque inicial,

DECRETA:

Art. 1°.- Procédase inmediatamente a la construcción de una trocha desde el kilómetro 75 del trazo de la carretera la mar, en la ribera derecha del río Ampurrumiandó, hasta el kilómetro 210, punto terminal de la carretera, en Necoclí.

Art. 2°.- Esta trocha debe llevar en toda su extensión, como eje, el trazado de la carretera al mar. Su ancho será de cinco metros. Todos los árboles serán derribados y destroncados a flor de tierra.

Art. 3°.- En las partes en donde haya desfiladeros se harán banqueos superficiales de dos metros de ancho que permitan, sin peligro, el tránsito de bestias cargadas.

Art. 4°.- Sobre los ríos caudalosos, o difícilmente vadeables, se tenderá un puente de madera de fina calidad.

Art. 5°.- Uno o varios ingenieros, nombrados por la gobernación, determinarán el trazado de la carretera al mar.

Parágrafo.- Estos ingenieros serán pagados de la partida global de la Secretaría de Agricultura y Fomento (Ordenanza 25 de 1929), y quedarán bajo la dirección técnica del gerente de la carretera al mar.

Art. 6°.- A cada kilómetro el ingeniero hará fijar, en el punto preciso, un mojón de concreto, sólido y firme.

Art. 7°.- Mientras se emprende en debida forma, y en grande escala, la colonización proyectada, hágase en el kilómetro 75, a contar de Dabeiba, una abertura de 100 hectáreas en la banda derecha del río Ampurrumiandó, con destinación especial para una población.

Art. 8°.- Provisionalmente constrúyase en este lugar y muy sencillos, los siguientes edificios:

Una iglesia

Una casa para inspectoría y habitación de inspector.

Una casa para médico y botica.

Una casa cural.

Art. 9°.- Cuando sea oportuno, un ingeniero levantará en este sitio un plano para una ciudad moderna.

Art. 10°.- Por ahora se dividirá esta abertura en dos partes: la una para sembrarla de yerba, y la otra para repartirla en cincuenta partes iguales.

Art. 11°.- Estas cincuenta parcelas, cada una de 1 hectárea, serán repartidas a las familias que lleguen como pobladoras, las cuales tendrán los derechos que consignarán en los respectivos documentos de entrega.

Art. 12°.- Cada hectárea deberá ser cultivada en su totalidad por el ocupante, con cultivos de carácter no permanente, como maíz, arroz, yuca, plátano, etc. etc.

Art. 13°.- Como en el kilómetro 127, a 400 metros de Churidó, aproximadamente, del trazado de la carretera, está el caserío de ese nombre, hágase en ese punto a la trocha (no al trazado de la carretera) un ramal de 400 metros para aprovechar los recursos y demás servicios de aquel poblado.

Art. 14°.- El caserío provisional que se forme en el kilómetro 75 en Ampurrumiandó, y el caserío de Churridó, serán considerados como estaciones principales.

Art. 15°.- En los kilómetros 100, 150 y 188 se harán tres aberturas de 10 hectáreas cada una, de las cuales tres serán destinadas a cultivos varios y siete para pastos.

Parágrafo.- En cada abertura se hará una casa grande con pesebrera.

Parágrafo 2°.- En cada abertura habrá un encargado con carácter de policía y dos guardas rurales.

Parágrafo 3°.- Estas tres aberturas tendrán carácter de sub-estaciones.

Art. 16°- De cinco en cinco kilómetros, a partir del 80, se hará una abertura de 3 hectáreas, de las cuales una será para cultivos varios, y dos para pastos.

Parágrafo 1°.- En cada una de estas aberturas se hará una casa de vara en tierra, de tamaño suficiente para poder destinar una pieza grande para hospedaje.

Parágrafo 2°.- Abertura y casa se darán a una familia colonizadora, con la expresa condición de dar posada a las demás familias que van de paso, como colonizadoras cuando ellas lo soliciten.

Art.17°.- Todas las trochas y aberturas de que se trata pueden ser hechas por contrato o por administración.

Art. 18°.- Constrúyanse dos trochas complementarias: la primera, del kilómetro 166 a Turbo, por un trazado ya existente, de una longitud de 6 kilómetros; la segunda, del kilómetro 75, en Ampurrumiandó, al 70, en la orilla derecha del río Surrabay, por el trazado de la carretera al mar; y luégo, por toda la orilla derecha del río, a encontrar el camino industrial que conduce a Pavarandocito.

Art. 19°.- Las trochas de que trata el artículo anterior, serán de las mismas especificaciones de las otras.

Art. 20°.- Las familias que deseen entrar como colonizadoras, deben llenar los siguientes requisitos:

1°.- Sanidad: Para comprobarla deben presentar un certificado médico;

2°.- Buenas condiciones morales: no ser el padre o los hijos jugadores ni bebedores habituales;

3°.- No haber sido condenados por hurto, por homicidio, por heridas, ni por falsedad.

Art. 21°.- A cada familia se le ayudará a movilizarse; se le proveerá de herramientas de labranza, como hachas, barras, azadones, machetes, calabozos, etc., etc., en el lugar de su destino. Se les suministrará raciones alimenticias por el término de seis meses, a las más pobres, mientras principian a tener el fruto de sus cultivos.

Art. 22°.- Los machetes y peinillas decomisados de conformidad con la ordenanza sobre armas, serán puestos a disposición de la Secretaría de Agricultura y Fomento para que suministre a los colonos instrumentos de trabajo.

Art. 23°.- El colono que corridos dos meses no haya cultivado siquiera la tercera parte de la hectárea, perderá su derecho.

Art. 24°.- Los gastos que demande el cumplimiento de este Decreto, serán tomados de la partida global de la Secretaría de Agricultura y Fomento (Ordenanza 25 de 1929).

Dado en Medellín, a 26 de Octubre de 1929.

CAMILO C.RESTREPO.

El Secretario de Agricultura y Fomento.

VICENTE DUQUE.