

ESTRUCTURA DE LA SOCIEDAD COLOMBIANA

HISTORIA DE LAS CULTURAS

INDICE

TITULO, AUTORIA, FECHA,

LUGAR

"Cartas de Boyacá"

En El Espectador, Enero 24 de 1979

A1

"Arrieros (1); Historia de los caminos"

Por Germán Santamaría. En El Tiempo, Mayo 13 de 1979

A2

"Caminos y arrieiros (2); El hijo de 'Garrote' compró un taxi"

Por Germán Santamaría. En El Tiempo, Mayo 14 de 1979

A5

"¿Por qué son violentos los quajiros?"

En El Tiempo, Mayo 27 de 1979

A7

"En Vélez; Un desfile de gran ingenio"

Por Germán Manga. En El Tiempo, Agosto 11 de 1979

A8

"Torre; Santander se 'tomó' el país"

Por D'artagnan. En El Tiempo, Agosto 12 de 1979

A10

"Razones de antioqueñidad"

(Editorial) En El Colombiano, Agosto 13 de 1979

A11

"Boyacá quiere salir del olvido"

Por Cecilia Rodríguez. En El Siglo, Noviembre 17 de 1979

A12



CARTAS DE BOYACA

"Boyacá Irredenta....."

Señor director:

"Quiero referirme al caso particular del acueducto, el mayor entre tantos que agobian, no solo a la señora ciudad de Tunja, sino a la mayoría de los pueblos de Boyacá, hecho por demás vergonzoso si consideramos que es un mal mayor de cien años y el único que lo ha resistido es el pueblo tunjano..., mientras que muchos si han resuelto sus problemas individuales a costa de las necesidades y padecimientos del estoiico pueblo boyacense en general y esto en gran parte de los casos ante la indiferencia y casi complicidad de algunos dirigentes.

Consciente del ingente trabajo que ha de realizarse antes que sea demasiado tarde, yo también, al igual que usted, invito a todos los boyacenses, donde quiera que se encuentren a que hagamos una pausa en el camino, rectifiquemos las normas y procedimientos antes que vengan más vergüenzas y oprobios para la "muy noble y muy leal ciudad de Tunja" al igual que para todos los pueblos de nuestro querido departamento, busquemos nuevos horizontes en nuestra tierra y para nuestro pueblo, revisemos los planes; nos propongamos objetivos nobles y definidos y sobre bases sólidas, aunemos voluntades, corazones, intelectos y los brazos de toda nuestra fuerza de trabajo, integrada como un solo hombre en pro de una empresa común en la que nos sintamos comprometidos en el engrandecimiento de Boyacá, dando la atención que merecen nuestra gente y nuestros pueblos en todos los órdenes, para que seamos siempre el motivo de honor, orgullo y gloria de nuestra patria, que debe ser siempre soberana...

Reciamemos lo que nos pertenece, pues no podemos como anfitriones, ser la cenicienta de la fiesta fastuosa de saqueo que se ha perpetrado en forma continuada a las riquezas naturales y culturales de nuestro departamento, frente al mutismo de tantos y tantos dirigentes que con su indiferencia o vista gorda son identificados por el pueblo como claros enemigos del departamento y su gente honrada y emprendedora que a decir del filósofo chino: "No queremos que nos regalen un pez, sino que nos enseñen a pescar".

Me permito preguntar a quien esté en condiciones y quiera responderme honestamente, a los boyacenses que se preocupan por la grandeza de nuestro departamento (persona ya sea jurídica, natural del orden nacional o departamental) ¿qué porcentaje aporta el departamento de Boyacá a la economía nacional en sus diferentes rubros? ¿Qué significa para el pueblo boyacense el que en su suelo estén las más finas esmeraldas del mundo, grandes minas de carbón, cemento, asfalto, roca fosfórica, la siderúrgica de Paz del Río que es un principal soporte del progreso nacional y otras?

¿No será posible que estas riquezas (por lo menos lo poco que pueda quedar) con que hemos sido privilegiados sean explotados por el pueblo y para el pueblo que merece salud, educación y bienestar general? O será que a cambio de la pomposa explotación y saqueo de nuestras riquezas que se llevan las mafias de todos los pelajes, el pueblo debe conformarse con los socavones y la pesada carga de ignorancia para que aparezca el vicio, la degeneración, el odio y la violencia en algunas regiones de nuestra tierra boyacense, cuyo nombre es casi una invocación a la paz, porque está sembrada de labriegos que han dado hombres ilustres en todos los campos de la vida nacional, como todos debemos saberlo, que se visten de guerreros cuando es preciso defenderla.

En consecuencia, debemos evitar más y mayores vergüenzas a nuestro pueblo..., y nuestra hidalga capital la otrora "Cuna de la libertad (del yugo español)..., ciudad del águila bicéfala, muy noble y muy leal, ciudad de Tunja.

Hagamos que reverdezcan sus laureles y así como en otros tiempos se dijo: ¡Llaneros, santandereanos y boyacenses por Colombia!, hoy es necesario que venzamos la indiferencia y defendamos nuestros intereses por la grandeza de nuestro departamento y con él, defendamos la grandeza de nuestra patria.

¡Boyacense, por tu departamento presente y adelante!

Tiene la palabra toda la clase dirigente, ya sea científica, técnica, cultural, social y política, para que convoque a la colonia y al pueblo boyacense en general y se conforme la organización que luchará por la reivindicación y la redención de nuestro departamento.

¿No les parece?". Antonio María Moreno.



Arrieros (I)

Historia de los caminos

Por GERMAN SANTAMARIA

El último avión

Bajo un crepúsculo de hace 100 años, cuatro mulas trepaban por un desfiladero de la Cordillera Central, transportando, rumbo a Medellín, una voluminosa caja de resonancias: un piano y un puñado de partituras de Chopin.

Esas cuatro mulas, separadas por una arremazón de guadua sobre la cual reposaba la carga, conformaban una "turega" o sea la versión decimonónica de las actuales tractores que hoy recorren las carreteras colombianas.

Fue otro tiempo, tal vez ya tan distante que los colombianos no tienen memoria ni imaginación para recordarlo. Por entonces, en lugar de los 800 mil vehículos y 1.300 aviones que se movilizan hoy en el país, una recua de aproximadamente 50 mil mulas cruzaba las grandes montañas de Colombia y sobre sus lomos transportaban desde los libros que expresaban el libre pensamiento europeo, hasta las semillas de pastos exóticos para reemplazar los pajonales de la sabana de Bogotá.

(Viene de la página 1a.)

Además, gracias a la tenacidad de esas 50 mil mulas para domeñar las cordilleras, es posible que hoy día unos señores con trajes ingleses se sienten frente a escritorios con diez teléfonos: son banqueros, industriales y comerciantes. Aunque algunos de ellos lo ocultan, estos hombres son los nietos o tataranietos de los 200 mil colombianos que a lo largo de dos siglos animaron las mulas a base de inconfesables palabras y bordones de guayacán con zurriago.

"Con las mulas se hicieron grandes fortunas en Colombia", afirmó el folclorólogo Rodrigo Correa Palacio, refiriéndose a las mulas de cuatro patas de hace 100 y 200 años.

"En el pasado de cada colombiano se esconde un arriero", señaló el exministro antioqueño Octavio Arizmendi Posada, quien durante su periodo como gobernador de Antioquia ordenó la edificación de un monumento al arriero.

En efecto, aproximadamente 5 millones de colombianos, quienes viven en una zona de vertientes andinas de por lo menos 400 kilómetros de longitud por 160 de ancho y que se esparcen por un territorio que va del valle del Magdalena hasta las selvas del Chocó, tienen las mismas raíces: las montañas, los caminos, las mulas, los arrieros, el maíz, los frijoles y una acentuada tradición religiosa católica.

Son los 5 millones de colombianos de origen "paisa", quienes se autocalifican, como lo señalara el principal estudioso de esta estirpe, el profesor norteamericano James Parson, "los yanquis de Suramérica".

"Son sagaces, de un individualismo enérgico, su genio colonizador y vigor han hecho de ellos el elemento denominador y el más claramente definido de la República de Colombia", anota el profesor Parson en su libro "La colonización antioqueña en el occidente colombiano".

Todos los días, faltando contados minutos para las seis de la tarde, despegue el último avión de Medellín. Los habitantes de esta ciudad lo miran con cierta tristeza y sobresalto, porque saben que a partir de esa hora el aeropuerto permanecerá cerrado, que la ciudad queda bajo el desamparo del aislamiento, que si llegara, por ejemplo, a morir un familiar de alguno de ellos en una ciudad como Bogotá, lo más seguro es que no podrían llegar a tiempo para asistir a los oficios religiosos. Además, la capital de departamento más cercana, Pereira, está a casi 7 horas en carro.

Lo mismo que Bogotá, la capital antioqueña es el ejemplo clásico de la mediterraneidad colombiana, un país que contrarió todas las leyes del origen y desarrollo de las civilizaciones humanas, al crearse los grandes centros urbanos, industriales y comerciales a centenares de kilómetros del mar y entre montañas indescifrables.

Por ello, los forjadores del país, los constructores del desarrollo andino colombiano, son los 200 mil arrieros y las 50 mil mulas que a través de dos siglos escalaron las montañas y remontaron hacia sus cumbres desde espejos franceses hasta campanas y locomotoras alemanas.

Los caminos hacia el mar

Cuando llegó en 1539 a la sabana de Bogotá, el conquistador Nicolás de Federman lo primero que preguntó a Sebastián de Belalcázar fue hacia dónde quedaba el mar.

Construir caminos hacia el mar fue desde entonces la principal urgencia de los pueblos que se habían asentado entre las montañas andinas.

A partir de la Conquista y durante la Colonia, surcaron al país grandes caminos reales por donde penetraron principalmente las manufacturas y artículos suntuarios para abastecer el interior del país. Por ejemplo, el camino que partía del golfo de Urabá, ascendía hasta Santa Fe de Antioquia y terminaba en Medellín, solo exigía 8 días de recorrido a partir del río Atrato. Sin embargo, a partir de 1540 se convirtió en la primera ruta del contrabando hacia el interior del país, cuando la Corona prohibió el anclaje en el golfo de Urabá y la navegación del río Atrato, y habilitó un camino directo entre Cartagena y Medellín, que exigía nada menos que tres meses de agotadoras jornadas.

Aparte del legendario camino del Reino que desde Honda condujo hasta Bogotá todos los elementos para que esta ciudad se erigiera entre las montañas como la capital colombiana, otro de los grandes caminos de la Colonia, dentro de la región andina, fue el que iba de Medellín a Popayán. Para recorrerlo, las mulas requerían una travesía de 25 días en buen tiempo y hasta dos meses en las épocas lluviosas. De

Medellín iba a Rionegro, Arma Viejo, atravesaba el río Cauca y tocaba a Anserma, Cartago y Cali. Para llegar hasta Cartago, que era la mitad del camino y donde se cambiaban mulas, pues no había animal que resistiera tan intensajornada por entre tremedales de espanto, se requería a veces hasta un mes de travesía.

Cuando hoy se gasta entre Medellín y Bogotá 25 minutos en jet, conviene recordar lo que representaba durante la Colonia y la República realizar dicha travesía. En primer lugar, se abrió un camino entre Medellín y Puerto Nare, situado abajo de La Dorada. Después de descender de Bogotá a Honda durante 3 días y navegar río abajo en champanes y balsas durante otros tres días, había que emprender entonces uno de los más peligrosos ascensos andinos.

En efecto, entre Puerto Nare y Medellín se requerían aproximadamente 20 días, bordeando el valle del río Nus, pasando por Yolombó, y luego tomar el cañón del río Porce. De Yolombó se podía dirigir la mulada, integrada regularmente por diez o quince animales que transportaban cada uno entre 200 y 250 libras, hacia los campos mineros de Zaragoza y Remedios o a Santa Rosa de Osos, Santa Fe de Antioquia y Medellín.

De acuerdo con los estudios del profesor Parson, este viaje era tan penoso que por lo general era necesario llevar doble número de mulas en relación con el número de cargas. Durante el invierno, recuas enteras se perdían entre los pantanos y en ocasiones los tigres saltaban sobre la mulada y devoraban a uno o dos animales. El ingeniero W. F. Schunck, de la Comisión del Ferrocarril Intercontinental, supo en Medellín en 1892 que 130 mulas habían perecido entre el fango del camino.

Este camino del Nare ofreció tantas resistencias, que el Reino ordenó la construcción de algunas variantes. Partiendo siete millas Magdalena arriba de Puerto Nare, el camino de Palagua estaba "libre de pestes y enfermedades" y avanzaba hacia el oeste a través de San Carlos, Marinilla y Rionegro. A principios de 1800 se comenzó a usar otra variante entre el Magdalena y Antioquia que acortaba la travesía en varias leguas. Sin tocar a Yolombó y siguiendo los cañones del Nus y el Nare, se arribaba a Santo Domingo y luego a Medellín.

Aunque en 1902, al finalizar la Guerra de los Mil Días, Puerto Berrio se convirtió en la puerta principal en el Magdalena hacia Antioquia como estación terminal del ferrocarril, aún hoy día no existe una vía para vehículos automotores entre Medellín y el valle del Magdalena.

Por la montaña

A lo largo del siglo pasado, los grandes caminos de herradura construidos durante la Colonia se consolidaron y con los nuevos construidos durante la Independencia y después de 1850, se puede decir que conformaron una formidable red vial sobre la región andina de Colombia.

Bordeando el espinazo de la Cordillera Occidental, se podía viajar de Antioquia a Bogotá a través del camino de Herveo, después de una travesía de un mes en verano y dos meses en invierno. El camino de Herveo iba de Honda a Mariquita y escalaba la Cordillera Central, por el páramo de Herveo, se descendía por selvas despobladas, se llegaba hasta las minas de Marmato y Supía y luego se arribaba a Antioquia a través de Salamina. Era una ruta larga y fatigante, con el aliciente del páramo de Herveo que tenía pasto "hasta para 200 mulas" y con la necesidad de atravesar el río Guarinó más de 30 veces para evadir el impuesto que se cobraba en Honda a los cargamentos de cacao y telas.

De Antioquia también se podía llegar a Bogotá tomando el camino del Quindío. Este camino, que durante la Colonia fue utilizado por los viajeros que iban desde Bogotá hasta Valle, Popayán y los puertos del Pacífico, adquirió mayor importancia durante la colonización antioqueña al Quindío a partir de 1840. Se trataba de aprovechar el camino Medellín-Popayán hasta Cartago y de allí remontar la Cordillera Central por donde hoy queda La Línea, descender a Ibagué y de allí ascender a Bogotá.

Humboldt relata lo que costaba atravesar La Línea hace 150 años: "Es una selva tupida e inhabitada, que en la estación mejor no puede ser atravesada en menos de diez o doce días. No se ve ni una sola cabaña, ni se puede encontrar ningún medio de subsistencia. Los viajeros se proveen de provisiones para un mes, porque sucede a menudo que por la fusión de las nieves y la súbita crecida de los torrentes, se encuentran en tales circunstancias que no pueden descender ni del lado de Cartago ni del de Ibagué... La senda que consti-

tuye el paso de la cordillera es de solo 40 centímetros de anchura. Los arroyuelos que bajan de las montañas han excavado canales de seis o siete metros de profundidad. A lo largo de las hendeduras, llenas de fango, el viajero se ve forzado a buscar a tientas su paso. El buey animal de carga usado en la región, puede difícilmente avanzar a través de estas galerías, algunas de las cuales tienen 2.000 metros de profundidad".

No obstante estas penurias, era posible viajar en quince días entre Cartago y Bogotá y por allí también fueron transportados enormes pianos de cola.

La arriería

Durante la Colonia, fueron los indios quienes construyeron los caminos de herradura y trabajaban en ellos a cambio de los impuestos. En el transcurso del siglo XIX, en cambio, compañías privadas se hacían cargo de construir los caminos de herradura y recibían en retribución la licencia para cobrar peaje por su utilización o también se beneficiaban con la adjudicación de tierras baldías adyacentes al camino. Los contratistas constructores cobraban peajes en los puentes, por el provecho de pastizales para las mulas y también por la utilización de las bodegas.

De esta manera se construyó el camino Villegas, entre Sonsón y Mariquita, que vino a reemplazar al temerario camino de Herveo. Este camino se labró con el trabajo forzado de centenares de revolucionarios que cayeron en manos de los españoles, quienes a su vez los cedieron a las compañías contratistas. Allí trabajó el historiador José Manuel Restrepo.

Cuando los colonos antioqueños superaron después de 1850 el nevado del Ruiz, y comenzaron a derribar los cedrales de las vertientes de la Cordillera Central, que da al Tolima, entonces se dieron también a la tarea de surcar la cordillera con caminos de herradura.

Surgió de esta forma el camino del Ruiz, que proveniente de Fredonia y pasando por Manizales, se levantaba hasta las nieves del Ruiz, descendía por entre un páramo rocoso, es decir hasta los cedrales del Libano y después, por Lelunda, serpenteaba por entre la llanura del Tolima hasta el puerto de Ambalema sobre el río Magdalena, para de aquí nuevamente encumbrarse hacia Bogotá. Por entonces en Ambalema atracaban más de 50 vapores que llevaban tabaco hacia Londres y que traían de Liverpool sedas y prostitutas francesas, y por ello el camino del Ruiz formó en Ambalema el gran encuentro entre los agrestes colonizadores antioqueños y los bancos y el comercio y la vida que hervía en este puerto tolimense.

De Manizales también partía el camino La Elvira, que más o menos tenía el mismo curso de la actual carretera Manizales-Mariquita. Este camino, cuyo mayor reto era la travesía del páramo de Letras, se erigió también en un medio de confluencia entre la colonización antioqueña en Caldas y el otro país comercial y menos feudatario que empezaba en Honda hasta Mompox, Cartagena y Santa Marta.

Pero los antioqueños, que fueron descuartando y labrando la Cordillera Central con un rugido de hachas que no dejaba oír las descargas de fusilería que durante aquellos mismos tiempos —después de 1860— trepidaban en los valles del Cauca y del Magdalena por obra y gracia de las guerras civiles, construyeron dos nuevos caminos paralelos de norte a sur, que vinieron a sustituir el antiguo camino real Medellín-Popayán.

Uno de ellos recorría colinas rojizas, profundos bosques enmarañados y ríos torrentosos, para llegar a Manizales des-

pués de dejar atrás a Abejorral, Sonsón, Aguadas, Pácora, Salamina y Neira. También bordeando el por entonces proceloso río Cauca, el otro camino iba de Anserma a Rionegro, pasando por Riosucio, Santa Bárbara y Caramanta.

Hombres y caminos

Por entre las montañas y las llanuras de un país que por entonces era de un verdor enfermizo, los caminos eran manchas amarillas, rojizas o con la brillante negrura de los gredales.

Por ellos transitaron 50 mil mulas y 200 mil arrieros colombianos. En ese entonces, el país era tan nuevo que aún se podía hacer verdad el verso de Machado, según el cual cada hombre puede inventar un camino. Fue cuando hombres y caminos hicieron cuajar un país.

Mañana: ¿Dónde están los arrieros? Se la llevó a la madrugada. "Cuando me acuerdo de aquello me pongo a sudar", dice un arriero antioqueño.



Caminos y arrieros (2)

El hijo de 'Garrote' *compró un taxi*

Por GERMAN SANTAMARIA

Benicio Quintero empezó a enjalmar las mulas a las tres de la madrugada, hace 52 años, en la fonda El Remolino, contigua al municipio de Bolívar, 125 kilómetros al noroeste de Medellín.

Terminó de cargar a las cinco menos cuarto, cuando ya se había levantado la hija del dueño de El Remolino.

Y antes que aclarara el día, Benicio se largó con las 10 mulas cargadas de tabaco y la muchacha de 16 años. Se enrumbo hacia Marinilla, torció después hacia Aguadas y por una trocha nueva llegó hasta Caldas, donde se aquerenció durante más de 25 años.

Sin embargo, esta síntesis de su historia, es apenas el esquema para la semblanza romántica de un arriero. El jueves pasado, cuando EL TIEMPO, después de buscar frenéticamente a un arriero por cinco municipios de Antioquia, lo encontró haciendo enjalmas y angarillas en el corregimiento de Hispania, Benicio Quintero dibujó de un solo golpe la rudeza de una epopeya que construyó al país: "Con solo acordarme de mis tiempos de arriero me pongo a sudar".

No obstante las fatigas vividas durante 72 años, Benicio Quintero aún tiene limpia su piel morena, apretadas sus carnes y sus ojos son de un azul claridad como si se tratará de los hojao de un adolescente.

"Esto se acabó", dice, clava sobre una enjalma su aguja de arria, mira un camión estacionado en la polvorienta calle de Hispania. Sus palabras no son de rencor sino de una infinita certidumbre.

"Tal vez fue en el año 33. Me acuerdo que era el gobierno de López el grande y entonces llegó la carretera, hasta Bolombolo. Entonces las mulas se salieron del camino y en los nuevos caminos más anchos aparecieron los carros", va contando Benicio Quintero.

Se había hecho arriero porque desde su casa veía todas las tardes pasar una recua, "y entonces me dieron ganas de irme con las mulas". Y se fue y 10 años después, cuando llegaron los carros, lo aceptó con la firmeza de un boxeador que sabe que acaba de ganar un gran combate pero que sabe también que libró una batalla que lo hizo más viejo.

Su dignidad para aceptar la derrota no cobijó a todos los arrieros de Antioquia. En la misma Hispania, por ejemplo, un arriero conocido con el sobrenombre de "Garrote" decidió arriar sus mulas por la carretera, para hacerle contrapeso a los carros. Y lo hizo hasta hace tres años, cuando murió sin haber querido montar jamás un carro. Ya muerto, sin embargo, sufrió una vergonzosa derrota: su hijo vendió las mulas y compró un taxi.

Hombres sin valor

"Fue que los arrieros se acabaron", señaló Benicio Quintero cuando los enviados de EL TIEMPO le explicaron que este era el tercer día que llevaban buscando un arriero por aquellas vertientes de Antioquia.

"Las mulas son las mismas, ellas tienen el mismo valor, pero ya los hombres lo perdieron", señala Benicio Quintero y recuerda la tarde en que el Cauca lo arrastró a él y a sus 15 mulas.

"Son animales inteligentes, el hombre no las debe maltratar porque al fin y al cabo ellas le prestan su trabajo y sin necesidad, pues encuentran su comida que es el pasto por ahí en cualquier parte", señala el último gran arriero antioqueño, y recuerda cómo se encariñó entrañablemente, de una mula amarilla, que era noble, inteligente y tremenda para arremeter los pantanos con 15 arrobas sobre sus lomos.

"Ellas tienen sus resabios, sus caprichos, pero al fin y al cabo ellas también sufren de las mismas vanidades de los hombres, como yo, que tengo un peluquero especial pues no soporto que me toquen las orejas", dice Benicio y en ese momento sus palabras se confunden con un tango de Gardel que exhala la cantina de enfrente y con las robustas palabras que lanza un hombre que pasa arriando dos mulas por las polvorientas calles de Hispania.

Los adolescentes y azules ojos del anciano atisban de sesgo, por la ventana de su enjalmería. Quien va por la calle es un arriero veredal, ya sea Algemiro Fernández o Avelino Sánchez, los dos únicos arrieros de Hispania, quienes sacan al pueblo yuca de las veredas cercanas con una recua no mayor a tres mulas y con travesías inferiores a tres horas.

"No importan las mulas ni las distancias", afirma Benicio. "Lo único importante en la vida es el valor de los hombres".

Después, cuando las tres mulas desembocan en la plaza de Hispania, un sonoro madrazo llega hasta la enjalmería. La piel limpia y morena de Benicio Quintero adquiere el color rojizo del rubor. Vacila y con palabras que no son de culpabilidad y sino de entereza, dice: "Nosotros no decimos esas palabras porque nos guste o porque seamos groseros o corrompidos como dicen las señoras por ahí. Lo que pasa es que con oraciones las mulas no caminan. Nosotros solo decimos las malas palabras que se necesitan para que una mula camine".

Los arrieros son, entonces, profesionales de las malas palabras.

Camino y sudor

Cuando a los 12 años Benicio Quintero no aguantó más las ganas de irse detrás de las mulas, se enroló en la recua de Gildardo García. Durante los primeros 6 meses desempeñó el oficio de cabestrear un caballo que sin silla y sin enjalma sirve para mantener la mulada encajonada en el camino.

Pero la viveza de sus ojos y sus piernas garbosas para devorar el camino lo ascendieron de inmediato a "sangrero" y entonces tenía que levantarse a las tres de la mañana y emprender, solo, el camino adelante, para tener lista la comida de los arrieros y las mulas en la fonda o campamento donde iban a pernoctar aquella noche. Frijoles cargamanto, carnes seca y asada, una arepa sin sal y un pocillo de chocolate era la vianda de los hombres. Pasto fresco o caña picada era la comida de las mulas.

Y la misma destreza para atragantarse los caminos lo convirtieron un año después en "medio peón", o sea el encargado de encontrar las mulas entre la negrura de cada tres de la mañana. Después, tal vez dos años más tarde, se convirtió en "peón", es decir un hombre capaz de enjalar y cargar las mulas y capaz también de lanzar con reciedumbre los gritos y las malas palabras necesarias para que la recua avanzara a paso firme.

Y a los 17 años de vida, Benicio Quintero se convirtió en "caporal", y fue por entonces el jefe de recua más joven de Antioquia. Era alto y de una flaqueza que simulaba fragi-

lidad y nadie quería entregar su carga a un hombre todavía imberbe.

"Cuando llegamos a la vereda el Quebradón para alzar 23 cargas de tabaco, el dueño no quería entregar el tabaco pero la mujer dijo que si el tabaco ya lo pagaron entonces que se lo lleven y que el problema sea de ellos", dice Benicio Quintero y recuerda que entonces él personalmente cargó las 23 mulas, colocó con rabia sobre las enjalmas los atillos del cuero de res donde se apisonaban las hojas de tabaco. El dueño entonces no dijo palabras, pero le apretó tan duro la mano a la hora de despedida, que Benicio Quintero comprendió que su hombría quedaba en esa ocasión libre de toda sospecha.

Caporal errante

Aunque usaba pantalón corto cuando llegó a la categoría de caporal, Benicio Quintero, se sintió autorizado para conocer mujer.

Pero en el oficio de arriero el hombre requería un amor urgente y después se enderezaba a trasegar el camino.

Y Benicio Quintero se convirtió en uno de los últimos caporales antioqueños, héroe de parroquia, por quien los niños mostraban la misma admiración que puede sentir un niño de hoy por un comandante de jet o por un conductor de fórmula uno.

Sentado en su enjalmería ya en el crepúsculo de su vida, Benicio Quintero sabe que fue el mismo tiempo héroe y enemigo. "Nosotros hacíamos los viajes imposibles, yo arrié mulas hasta Puerto Berrio y entonces pude contarles a los amigos cómo era el río Magdalena, y eso producía incredulidad y asombro", afirma.

Pero en Antioquia, que se guareció detrás de las montañas y se cobijó con rígido catolicismo, Benicio Quintero era en cierto sentido el hereje que tenía contacto con el mundo exterior, que había bailado con 3 prostitutas holandesas en Puerto Nare y que un día se atrevió a divulgar en el pueblo la noticia sobre un alzamiento liberal, acordado en la convención de ese partido celebrada en Ibagué a mediados de los años 20, que apuntaba hacia el derrocamiento del partido conservador, para instaurar en Colombia "un gobierno liberal sin Dios y sin la Virgen".

"La gente de pensamiento más estrecho se olvidaba que nosotros les traíamos la comida y los remedios y nos echaban en cara porque también traíamos cosas nuevas que alborotaban a los muchachos", afirma Benicio y recuerda el día en que llevó al pueblo un daguerrotipo que compró en Puerto Nare y donde una francesita de la "belle époque", mostraba sus pantorrillas, un tímido escote y una mirada provocadora.

"Carajo, pero también traíamos el arroz, los cigarrillos, los aceites, los jabones, los espejos las campanas y hasta las locomotoras las trajimos aquí a Antioquia en mulas", afirma Benicio Quintero con palabras desbocadas y repite que con solo recordar aquellas jornadas lo baña el sudor.

"Pero ese trabajo me curó de las debilidades de la niñez y me hizo hombre cuando apenas era un muchacho", dice ahora con palabras generadas en el fondo de su profunda satisfacción y después recuerda cómo fue capaz de llevar hasta Sonsón 6 mil metros de alambre para una instalación eléctrica. "Nadie podía dar con el chiste de cómo llevar el alambre, pero yo enrollé 10 arrobas de alambre sobre una mula y cogí la cuerda y fui hasta la otra mula y enchipé otras 10, y fue así que cargué todo el alambre sin necesidad de romper la cuerda porque las mulas iban una detrás de otra, unidas al mismo tiempo por la cuerda de alambre".

Quemaron el pueblo

Hace algunos años, cerca al municipio antioqueño, de Anorí, la carretera llegó hasta un villorio de arrieros. Al día siguiente, los arrieros quemaron el pueblo y se mudaron para

una montaña más alta, donde todavía podían pasar muchos años sin que llegara la carretera.

Benicio Quintero no siente nostalgia por las mulas y por eso no le tiene rencor a los carros y explica muy bien que en el transporte colombiano ha sido una permanente guerra y en ella los trenes mataron al río y las carreteras mataron a los trenes y a las mulas.

Afirma que eso fue importante en su tiempo. Sabe que dentro de 6 meses, cuando se termine el puente sobre la quebrada San Juan, desaparecerán los dos arrieros de Hispania que tienen solo tres mulas y que apenas adelantan travesías de cuatro o cinco horas.

De todas maneras, no piensa dejar de fabricar sus enjal-

mas. Una enjalma vale 600 pesos y una angarilla para cargar caña 1.300. Considera que las suyas son las mejores de Antioquia.

Benicio Quintero, de piel limpia y morena y apretadas carnes y ojos azules y jóvenes, pese a sus 72 años de fatigas, jamás diría las palabras que un arriero le gritó en Anorí a Octavio Arizmendi Posada, cuando llegó a este pueblo como gobernador de Antioquia: "Mire doctor, lo que pasa es que la carretera trajo a los ladrones y se llevó a las mujeres".

Bibliografía: La colonización antioqueña en el occidente de Colombia, James Parson (Carlos Valencia Editores), Arrieros y Fundadores, Eduardo Santa.



¿Por qué son violentos los guajiros?

La violencia guajira, que ha dejado 195 muertos y ni un solo detenido en los últimos meses, merece ser estudiada por científicos sociales a fin de ofrecer soluciones a una situación cada vez más delicada.

Esta es la conclusión a la que han llegado últimamente varios dirigentes guajiros y algunos órganos periodísticos que manifiestan su preocupación por la escalada de inseguridad que se ha apoderado de la península.

Todos están de acuerdo en que se necesita una acción inmediata para estudiar las causas de la violencia imperante en el departamento y ofrecerles una respuesta.

En lo que va del año, se han registrado varios hechos con saldo de muertes colectivas. El 20 de febrero fueron asesinados dos policías; el 5 de abril murieron en enfrentamiento dos militares y dos traficantes de narcóticos; el 21 de abril una batalla campal entre mafiosos dejó 15 muertos; el 24 de abril perecieron cinco mafiosos más; y apenas el viernes pasado fueron masacrados ocho campesinos, entre ellos tres menores de edad.

Pero no solamente ha arremetido la violencia entre la mafia. También el crimen cotidiano se ha apoderado de la zona. No es infrecuente, como le ha ocurrido dos veces a un ganadero de Riohacha, que, al regresar de su hacienda a la capital de la Guajira, se encuentre con un cadáver baleado en el camino.

Aunque en los últimos días el gobernador

Rafael Iguarán ha procurado reencauchar la deteriorada imagen guajira en declaraciones para la prensa nacional donde señaló que la comisión de delitos ha disminuido en un 60 por ciento, la verdad es que aquella se encuentra en su punto más bajo.

"La Guajira ha adquirido un malévolos prestigio internacional como sinónimo de marihuana, contrabando, mafia, frialdad homicida", señaló en editorial del pasado martes "El Espectador".

"La inexplicable y cruel violencia está arrancando de cuajo todo cuanto de agradable y atractivo tenía la península", indicó en carta a la columna Reloj, publicada ayer, el ex-gobernador Nelson Amaya. "Estamos en la situación de sálvese quien pueda".

Orígenes ancestrales

El profesor José Francisco Socarrás, siquiátra de origen guajiro, explicó a EL TIEMPO que la violencia guajira nace de las normas que rigen ancestralmente allí las relaciones sociales y las circunstancias ambientales en las cuales se desenvuelve la vida de sus habitantes.

"Las tribus guajiras —anotó— fueron las únicas inconquistables. Una de ellas, la de los

oxinas, se destacó por ser sumamente depredadora. Los conquistadores españoles respetaron la independencia de los guajiros por-

que nunca pudieron con ellos. Curiosamente, durante la lucha de Independencia, los guajiros fueron realistas.

Pero los que formaron al lado del Libertador no por ello perdieron, según el cronista Camilo Pardo Umaña, su carácter violento. El almirante José Prudencio Padilla, héroe guajiro, era famoso por sus malas pulgas. En alguna ocasión, relata Pardo Umaña, creyó que le hacían trampa durante un juego de naipes, y en vez de pagar al jugador que estiraba la mano para cobrarle el dinero de la apuesta, se la ensartó contra la mesa con un cuchillo.

El profesor Socarrás, sostiene que los blancos guajiros han sido conquistados culturalmente por costumbres indígenas. "Una vez creado el departamento de la Guajira —dice— algunos grupos considerados civilizados adoptaron el código guajiro; ojo por ojo, diente por diente, que en épocas anteriores se expresaba así: "Español la hizo, español la paga".

Factores que influyen

El ex-gobernador y ex-senador Amaya, de centenaria estirpe guajira, está de acuerdo en que en el departamento existe una semilla de violencia. "Este fenómeno no es de ahora —dice—. La agresividad genética, el ambiente

Página 4 B)

(Viene de la pág. 1a-B)

duro del semidesierto y una cultura con el tinte primitivista del abandono a la propia suerte, han creado un núcleo racial acostumbrado a dirimir violentamente todas sus diferencias. Lo que sucede es que hoy ha llegado a lo intolerable".

Varias circunstancias se han reunido para que sea así. Por una parte, el auge en el tráfico de droga, con sus secuelas de luchas internas en la mafia y luchas externas contra la autoridad. Por otra, el creciente volumen del contrabando de artículos extranjeros, auspiciado por la abundancia de dólares, que también genera un submundo sórdido y violento. La impunidad contribuye, además, a acreditar las vías de hecho, especialmente cuando —como lo denunció el propio gobernador Iguarán— muchas veces los propios uniformados son protagonistas de delitos.

Al mismo tiempo, las nuevas generaciones guajiras están creciendo dentro de la escuela que muestra que las actividades al margen de la ley dejan dividendos. Acostumbrados a ver fortunas que se hacen de la noche a la

mañana y flamantes automóviles de último modelo en las calles polvorientas de los caseríos, son ahora víctimas del llamado "efecto de demostración". Todos quieren imitar a los nuevos millonarios que amasaron su fortuna gracias al ambiente aventurero.

"Los niños ya no aspiran a estudiar una carrera, sino a tener su revólver Magnum y su camioneta Rager", observó Amaya.

Gentes de fuera

La presencia de elementos venidos de otras partes del país a hacer fortuna rápidamente en la Guajira ha influido también en la creación de una atmósfera violenta. Están, por un lado, los cosecheros nómadas que se mueven por todo el país en la recolección de

algodón y marihuana. Son grupos donde siempre ha privado la ley del más fuerte. Las estadísticas de delincuencia suben en forma escalofriante en épocas de cosecha, según se ha demostrado más allá de toda duda.

De otro lado están los capos de mafia que arriesgan la vida en una aventura de poco tiempo que los mandará al cementerio o los hará regresar a su tierra natal con mucho dinero.

"Todo está indicando que el comportamiento del guajiro no es normal —declaró el gobernador hace pocos días— y que, por tanto, la mayoría de las personas que se han dedicado al crimen en la zona son venidas de otras latitudes".

Campaña deportiva

Justamente son estos los fenómenos que se proponen como materia de estudio para antropólogos, sociólogos y psicólogos sociales. El exgobernador Amaya planteó a EL TIEMPO la necesidad de llevar a cabo un gran plan de recreación y deporte a fin de canalizar provechosamente las energías de los jóvenes guajiros. Pero se necesita desarrollar más programas y concentrar la atención del país en el problema.

"La mayor parte de los guajiros son personas respetuosas de la ley y que están aburridas de ver cómo su gentilicio se convierte en mala palabra —observó un funcionario público de origen guajiro—. Es preciso actuar ahora para que se supere el problema antes de que sea mucho más difícil de atajar".



En Vélez

Un desfile de gran ingenio

Por GERMAN MANGA

El mejor desfile de las flores de Colombia no lo hacen los silletteros de Medellín.

Lo planean y realizan los campesinos de Vélez, un pueblo empotrado en los cerros de Santander, que hasta el momento solo era conocido en el país por la calidad sorprendente de sus bocadillos de guayaba.

Todos los años, durante la primera semana de agosto, para celebrar el aniversario de la fundación, millares de hombres, mujeres y niños desfilan por las calles con adornos y arreglos hechos con flores que recogen con varios días de anticipación.

Mientras certámenes similares que se realizan en otras ciudades y regiones del país han cedido al apremio de la comercialización o a los afanes de enganche turístico, la fiesta floral de Vélez conserva intacta su condición autóctona. Su carácter de celebración creada por el ingeniero primitivo de la gente del pueblo.

Personajes y flores

Mientras pasa el desfile de las flores en Vélez, usted se detiene en cualquier sitio y ya no siente deseos de moverse.

Resulta emocionante ver pasar los personajes pintorescos que tiene cualquier pueblo, representados por grupos y parejas de gente campesina.

Este año salieron 17.000 personas a las calles.

El marido oprimido que marcha halado por su esposa, quien además lo golpea con una fusta, y lleva como carga un carro adornado con dalias y margaritas silvestres. La familia de enanos, que se instala en una carretilla proporcional a sus mínimas medidas y que además de rosas, claveles, lirios y azucenas llevan la yuca, el plátano, el cilantro, las hortalizas que consume la región. Los hombres disfrazados de magos que lucen sombreros de piñas y "tunos", y se detienen en las esquinas a saludar a un conocido y a seguir desocupando sus botellas de aguardiente. Las reinas de pueblo con faldones largos y blusas bordadas que reparten besos y flores a los espectadores, que como premio les ofrecen esperanzas al final del recorrido. Los personajes históricos cuyo recuerdo se conserva en las placas de mármol de las iglesias o en los portales de las casas ilustres, y cuyas costumbres y anécdotas famosas vuelven a ser representadas por niños irreverentes.

Es una fiesta espontánea, alegre y comunitaria, que tiene la virtud de eliminar las distancias y de borrar por unas horas los convencionalismos sociales de siempre.

Hasta las religiosas de la orden de las Betlemitas hacen su carroza y en medio de la algarabía de la marcha se confunden con personas del pueblo a tomar guarapo de piña o a improvisar, con los padres de sus alumnas, estrofas de guabinas o coplas instantáneas.

En las fiestas de Vélez es posible, además, escuchar la

música inverosímil de una banda de músicos que solo interpreta instrumentos de la región.

Tienen un ritmo propio: el torbellino. Lo mezclan con la guabina, que utiliza como elemento fundamental las voces agudas pero afinadas de dos mujeres adultas.

Las acompañan con tiples de clavijas de madera y con instrumentos tradicionales de la región como los "cocos", "alfondques", "estribillos" (castañuelas de caña), "sambumbas" (instrumento de viento fabricado con vejigas de res y lubricado con aceite de híguerilla), "chuchos" y "calabazos".

Generalmente aprovechan la densidad de la concurrencia para intercalar con las coplas picantes e ingeniosas de los cantos, solicitudes y protestas que van dirigidas a las autoridades de la región.

No hay carreteras

La dificultad de los caminos ha detenido el desarrollo del pueblo.

Vélez, un municipio ni pequeño ni grande, está habitado por 30.000 personas tranquilas y hospitalarias.

Es cabecera principal de una gran provincia, que agrupa entre otras poblaciones a Guapotá, Boavatá y La Paz.

Es un sector rico en agricultura y ganadería. Igualmente, desde cuando María Ascárate de Téllez en épocas inmemoriales creó la fórmula del bocadillo veleño, famoso en el país, ha prosperado una gran industria dulcera que da empleo al 30% de la población.

Empero, la gente encuentra dificultades para sacar sus productos a los mercados del país. El sector principal de la industria del bocadillo, por ejemplo, se ha trasladado a Barbosa, el municipio más cercano, impulsado por el atractivo de que esta población está comunicada por una gran carretera con Bogotá y Bucaramanga. De la misma manera, los mayoristas de productos agrícolas y los comerciantes de la carne no se animan a penetrar por la carretera estrecha, difícil y erosionada que conduce al municipio.

Por esta razón el comercio se mantiene inactivo. Prácticamente hasta Vélez solo llegan aventureros y mercachifles que quieren comprar todo a precio de regalo, o saltimbanquis que explotan a los campesinos en los días de mercado.

Tradición neoespañola

La tradición del desfile de las flores de Vélez se remonta a 1961.

En ese año la señora Lola Olarte, nacida en Vélez, tuvo la idea de hacerlo por primera vez, implantando una costumbre que conoció en algunos pueblos de España.

Fue difícil convencer inicialmente a los campesinos para

que bajaran al pueblo luciendo sus adornos.

Después del primer experimento, sin embargo, les gustó. Tanto que desde entonces asimilaron la costumbre como propia.

Mientras que la totalidad del desfile puede apreciarse en 90 minutos, su preparación abarca casi un año y exige el esfuerzo conjunto de millares de personas.

En principio los campesinos cultivan las variedades de flores: uvo, guiche, macura, cataure, llama, tuno, dalias, gladiolos y amapolas, que en otros tiempos se daban silvestres en la región.

Tres meses antes de los actos, ellos y algunas familias del pueblo se reúnen a diseñar los adornos y arreglos, las carrozas y canastas, las cargas de los silleteros, los disfraces especiales, los maceteros ambulantes, los altares y los sombreros.

En los últimos quince días se dedican a arrancar las flores, a colocarlas y formar leyendas o motivos sobre las estructuras de guadua y mimbre.

A medida que va evolucionando, ha ganado popularidad en todo el país.

La gente se siente orgullosa de participar en la fiesta, lo cual ha permitido también que crezca su importancia.

Al mismo tiempo, empero, el ánimo colectivo comienza a disminuir, porque las gentes censuran el hecho de que cada vez requiere mayor inversión de dineros públicos.

El solo desfile de 1979 costó cerca de un millón y medio de pesos, mientras que el municipio carece de obras de infraestructura. La mayoría de las calles no tienen pavimento, y las gentes de los campos no reciben educación ni asistencia médica.

Por encima de esta realidad, la corporación permanente que organiza los actos realizó inversiones estrepitosas, para dar a los visitantes la ilusión de una fiesta grande. Repartieron \$ 200.000 en aguardiente, \$ 150.000 en premios a las mejores comparsas. Mientras que un grupo de niñas campesinas de la vereda de Lomalta, que por su habilidad innata se mantienen imbatibles como campeonas nacionales de cross desde 1974, no pueden estudiar por falta de recursos, en la plaza de ferias se quemaron \$ 300.000 en medio de una retreta espectacular.

Y algo más grave: como lo explicaremos en una nueva crónica mañana, se creó la necesidad de expandir la importancia de la fiesta, ignorando de plano un problema cívico que durante los últimos 10 años ha mantenido al borde de la tragedia a toda la población: Vélez está a punto de quedarse sin agua.



Torre

Santander

se 'tomó'

el país

Por D'ARTAGNAN

Liderazgo nacional. He ahí dos palabras a las que ha apelado más de uno, para significar con ellas un hecho destacado en el escenario de Colombia, cual es el de que su comarca, o las gentes que la pueblan, están sobresaliendo en distintos campos frente a las demás de otras regiones, visiblemente. Por lo general, esto del liderazgo siempre lo habíamos oído con referencia a Antioquia, pero por lo que este departamento **ha dado**, según relatan ciertos textos de historia escolar. Hoy, el liderazgo antioqueño es más leyenda que realidad y, en cuanto hace a este preciso momento, tal hegemonía en los puestos de comando se ha visto notablemente desplazada por la que vienen ejerciendo los descendientes de unos inmigrantes alemanes —Lengerke, Strauch, Norténios, Clausen, Goelkel, Hansen, Hederich— que, de acuerdo con lo que narra una gran novela, "La otra raya del tigre", dejaron honda huella —palpable y patente— en las generaciones que luego habrían de sobrevenir.

Hablamos, naturalmente, de los santandereanos que, como se dice, se "tomaron" el país. La apología de ciertas zonas geográficas y de determinados grupos étnicos ha sido por tradición campo abonado para que los políticos, especialmente, recurran —adobada la voz altisonante del orador con la correspondiente porción de demagogia— a las evocaciones de su sangre y a las luchas que debieron librar sus antepasados, para ver de tocarle a la masa sus fibras más íntimas. No es esa nuestra intención, pero no sobra advertirlo. Sencillamente ocurre que hoy los mismos hechos están refrendando sin disimulos esa jerarquía material de los santandereanos, en todas las esferas, como no se había visto probablemente sino de los antioqueños en sus buenos tiempos.

Para corroborar lo anterior, basta repasar muchas listas, y así se apreciará cómo es verdad

que las gentes de Santander andan regadas por todas las arterias del país, pero no en cualquier forma, sino mandando. No más en el gabinete habría que realzar dos nombres, los de Jaime García Parra y José Manuel Arias Carrizosa, y aun el del Minobras nortesantandereano Enrique Vargas Ramírez. Por otro lado, Alvaro Cala Hederich acaba de ser designado presidente de Avianca, nuestra más importante empresa de aviación, mientras que Alvaro Díaz —oriundo de Vélez— es, desde hace muchos años, gerente de la Flota Mercante Grancolombiana, otro de nuestros distintivos en el exterior. ¿Y qué quieren que hagamos con Carlos Ardila Lülle? Lo mismo que Armando Puyana, que no es únicamente forjador urbano de Bucaramanga, como principalmente se le conoce, sino otro de los más respetables empresarios a nivel nacional, y sagaz comentarista de nuestra vida económica. ¿La gran oligarquía? A lo mejor. Con la diferencia de que ésta no ostenta serlo, como otras, santafereñísimas y ya de capa caída. Además, si de indagar por nombres "distintos" se trata, ahí está el de Luis Carlos Galán, y no comulgando propiamente al lado de éstos, sino en otro altar.

Juntemos, pues, toda esta cauda humana y sumémosle —para acrecentar su importancia ante la opinión— la lección de ese paradigma de patricios que es Alejandro Galvis Galvis, a quien acaba de otorgársele el Premio Nacional de Periodismo, no por ser apenas un decano de la prensa libre, sino exégeta del verdadero liberalismo —hoy invisible—; y, si nos piden más, nosotros respondemos: Pedro Gómez Valderama, que ha escrito (aunque muchos sabios se cuiden de decirlo y otros más —dizque críticos— se muerdan de la rabia), la mejor novela colombiana después de "Cien años de soledad". A manera de complemento, y como prototipo in-

mejorable de lo que es una mezcla de razas conjugada en la mujer santandereana, tenemos a Ana Milena Parra, la reina, y sucesora de otras beldades no menos hermosas como Lina María García Ogliastri, Beatriz Helena Figueroa, Elga Johana Clausen o Ella Cecilia Escandón.

Vocero de cuantos hoy encarnan de alguna manera tan sensible liderazgo nacional, es "Vanguardia Liberal", al borde de celebrar —el próximo 31 de agosto— sesenta años de labores sin tregua y, antes bien, batalladas con ardor y fragor por su propietario, y luego por quienes tan santandereanamente han continuado en la brega por mantener unos ideales y valores cuyo apretado contenido son buen ejemplo hoy, cuando ciertas virtudes políticas y humanas han quedado reducidas a su mera condición de palabras fútiles.

Pues bien. Todas estas gentes —y otras cuyos nombres nos sentimos, por estrictas razones filiales, forzados a omitir— se reunieron hace pocos días, al calor de la amistad de "Puyanas y Compañía" y al sabor de prodigiosos torrentes de vino, en lo que evidentemente llegó a constituir un "encuentro de santandereanos ilustres"; y allí —congregados todos en la misma sala, pese a posibles discrepancias ideológicas— pudimos captar ese gran influjo suprarregional al que hemos venido aludiendo, traducido en muchos liderazgos que, como queda visto, no son exactamente de papel.

Y como todo tiene, al fin y al cabo, meta no solo inmediata sino mediata, después de esta fiesta entrañable, cabe deducir que, si el país ha caído hasta ahora de un santandereano jalonando los estribos de la Presidencia, todo induce a pensar que lo tendrá, más temprano que tarde. ¿Quién? Repase el lector de nuevo algunos nombres citados, y de seguro con más de un candi dato en cultivo topará.



Razones de antioqueñidad

Debemos deplorar el precario espíritu cívico demostrado por la comunidad antioqueña el pasado 11 de agosto, fecha en la cual conmemoramos un nuevo aniversario de la independencia política de esta comarca de la patria. En verdad fue evidente la apatía, la frialdad para celebrar tan fausto suceso histórico. Si descontamos los programas oficiales cumplidos por las altas autoridades gubernamentales del departamento y de la administración municipal de Medellín, podemos afirmar que muy pocos organismos estatales y privados participaron activamente en aquella remembranza.

Cuando un pueblo presenta síntomas de olvido de los hechos más significativos de su historia, está señalando el comienzo de su propio envilecimiento, de su decadencia en todas las vertientes. No podemos negar que Antioquia posee suficientes razones para mostrarse altiva y gloriarse de su pasado inmediato o lejano. Son muchos los factores positivos que han ido modelando gradualmente la fisonomía de nuestro pueblo, desde el memorable 11 de agosto de 1.813, cuando el presidente-dictador don Juan del Corral suscribió en Santa Fe de Antioquia el documento por medio del cual se proclamaba la emancipación absoluta del dominio español.

Desde entonces, el aporte de Antioquia al engrandecimiento de Colombia ha sido de una magnitud y de una eficacia muy trascendentes, y nadie podrá desconocer ni negar esta realidad axiomática. No queremos que las gentes antioqueñas menosprecien los valores que nos enaltecen ante el resto de la nación y frente a los demás países del mundo. Por ello nos duele registrar el opaco comportamiento popular en la reciente celebración cívica. Muy pocas residencias izaron el pabellón blanco y verde y muy pocas agrupaciones entonaron el épico himno del maestro Gonzalo Vidal y de Epifanio Mejía en la fecha más alta de nuestro historial.

Antioquia debe sentir sano orgullo de su pretérito y de su presente, y mantener plena fe en su futuro destino, porque aún alienta en nuestros auténticos dirigentes la certidumbre de que podemos ser gestores de cimeras realizaciones para honor de la nación colombiana. Estamos obligados a gloriarnos de los primeros forjadores de la antigua provincia antioqueña, de sus preclaros gobernantes, de los dirigentes y orientadores que nos han señalado rumbos certeros en un período de más de siglo y medio. Y más todavía, debemos estar orgullosos de la maravillosa fusión de razas que forman nuestra comunidad, y también de nuestro ancestro precolombino.

Fueron los colonizadores antioqueños los que llevaron a una vasta región del occidente colombiano el espíritu de laboriosidad, rectitud y honestidad que invariablemente nos ha caracterizado en el tiempo y en el espacio. En las áreas políticas, culturales y sociales, Antioquia ha evidenciado un liderazgo que debemos prolongar indefinidamente, si no queremos resignarnos a las declinaciones abrumadoras. No podemos olvidar ni subvalorar los símbolos regionales, ni las iniciativas y capacidades de nuestros hombres, siempre dispuestos a servir al desarrollo integral de Colombia. Como tan acertadamente lo expresó el gobernador Rodrigo Uribe Echavarría el sábado anterior, ser buen antioqueño es ser buen hijo de Colombia.

En la hora presente los hombres de empresa de Antioquia están llevando a cabo el más ambicioso programa de electrificación nacional. La industrialización mantiene en nuestro medio su ritmo acelerado. No existe el escépticismo aniquilador, pensamos y actuamos con elevado patriotismo, y ello es suficiente para considerarnos dignos de los programas de grandeza que enfrenta Colombia en estos dos últimos decenios del siglo XX. Somos un pueblo suficientemente estructurado y ello nos basta para mirar serenamente hacia seguras metas del cercano porvenir.

Recordemos con plena satisfacción regional que hace 60 años surgió en Antioquia la primera empresa de aviación comercial de América y la segunda del mundo, la "Compañía Colombiana de Navegación Aérea", fundada en Medellín por un grupo de hombres visionarios y gerenciada por don Guillermo Echavarría Misas. Fue este un aporte positivo al desarrollo de nuestra actual aviación civil. También correspondió a un benemérito presidente antioqueño, don Marco Fidel Suárez, crear la aviación militar de Colombia hace seis decenios.

Podríamos prolongar las citaciones de hechos y episodios que nos ennoblecen ante la historia. Pero recordemos unos más: la construcción de la Carretera al Mar, del Ferrocarril de Antioquia, del Túnel de la Quiebra, del Puente de Occidente sobre el río Cauca. Y mencionemos asimismo que Antioquia ha producido filósofos, próceres, héroes, científicos, tecnólogos, novelistas, poetas, músicos, pintores, escultores, arquitectos e ingenieros que constituyen un honor para cualquier nación culta. Por todo ello, debemos regocijarnos espiritualmente de ser antioqueños y de ser insuperables colombianos.

Ciudad **BOGOTÁ**

Paginación **1, 2**

Fecha **17-11-79**

Código **DDOG**

Microfilm **A12**

Boyacá quiere salir del olvido

Por Cecilia Rodríguez

Boyacá, el departamento que más presidentes le ha dado al país, 12 desde que se estableció la República, tiene un pueblito donde nadie se enferma, otro donde se fabrican los mejores balones de fútbol en Latinoamérica y otro manejado por mujeres, el cual marcha mejor que cualquiera.

La plaza empedrada, rodeada de construcciones coloniales, unas auténticas, otras recientemente envejecidas, se inunda de música. Es Rod Stewart, que llena con su voz y su idioma foráneos los espacios del campionario de la iglesia publerina, de los balcones de la casa municipal y entra por los oídos de los campesinos que han bajado del pueblo, después de un día de trabajo a tomarse una cerveza, y a deambular apaciblemente.

Las cámaras fotográficas de los turistas acechan los rincones típicos, las caras de los parroquianos, los paisajes, las esquinas rurales, los paseos cotidianos, las alpargatas y los

canastos, en un intento por llevarse algo de la autenticidad colombiana que se conserva casi inalterada en Villa de Leiva, quizá el pueblo más fotografiado.

En Villa de Leiva el lugar donde la voz del cantante inglés del momento se turna con bambucos y dedicatorias que cuentan historias de amores junto al río, de mejillas sonrosadas y de trenzas embrujadas y con los ritmos bailables de "Chela y Polo" o del "Binomio de Oro", en la tienda de una de las esquinas de la plaza principal, mientras al frente parqueados entre los modernos autos de los turistas aguardar los buros y caballos de los campesinos.

Por estos contrastes, característicos de lugares boyacenses, es que la Corporación de Turismo del Departamento y la Asociación de Hoteleros han decidido iniciar un concurso para escoger "el pueblito más lindo de Boyacá, dentro de la campaña "Recuperemos Nuestra Nacionalidad".

(Pasa a la página 2)

(Viene de la página 1)

"A Boyacá la abandonó toda la gente prestante, porque hubo una época en que daba pena ser de éste. Las carreteras, las calles y las casas del departamento. Hubo un retroceso, más importantes se deterioraron. Hasta los paisajes perdieron un poco de su belleza, afirmaba la directora de turismo.

Ahora la gente joven, los profesionales boyacenses han vuelto a su patria chica y la están recuperando para ellos mismos, para el turismo, y para Colombia. Por eso lanzan una inquietud al país: ¡Recuperemos nuestra nacionalidad!

TIBASOSA: DONDE NADIE

SE ENFERMA

En Tibasosa "a nadie le da por enfermarse" y por eso no hay droguerías, explica la personera municipal.

Tibasosa es el mismo pueblo que causó noticia en el país, cuando se descubrió que tiene un bien organizado "matriarcado".

La alcaldía, la personería, la tesorería, la inspección de policía, la oficina de turismo y todos los puestos públicos están en manos de mujeres.

Pero hay también una razón que explica la situación. Es que los hombres de Tibasosa prefieren trabajar en las fábricas e industrias de Duitama y Sozamoso, porque en los puestos públicos pagan muy poco dinero.

La administración femenina le ha dado al pueblito un "toque" especial: hay flores sembradas por todas partes, el parque principal, la plaza, las calles y las paredes de todas las casas permanecen siempre limpias, co-

mo si acabaran de borrarlas y de pintarlas. Es que la alcaldesa ha dado la orden de mantenerlos así y todos colaboran.

Otra característica femenina en la administración pública de Tibasosa es su capacidad para "economizar". "Aquí no se despilfarra el presupuesto. La poca plata que recibimos la manejamos con cuidado. Así hemos conseguido que nos alcance para lo necesario" ha dicho la tesorera.

Para completar la buena imagen, en ese lugar no se cometen delitos. No hay robos, ni muertes violentas, ni atracos. Por eso es la cárcel sólo hay un preso, que ya va a cumplir su pena y que está ahí por correrle la cerca al vecino.

El paisaje, la paz y la gente de Tibasosa son los motivos para que el escritor colombiano Eduardo Cabballero Calderón, comprara una casa allí. Es una de las calles del pueblo y vendida por un precio "de risa" la casa del artista, como las demás, permanece rodeada de flores que cuelgan de las paredes blancas, como de postal campesina.

En Tibasosa y todos sus alrededores, la zona de Surba y Bonza, Firavitoba, Nobsa, el ritmo de los nobres, llenos de música y tradición responde a las características de esos pueblitos que parecen sacados de un álbum de fotografías clásicas. Donde cualquiera puede encontrar un bazar con todas las de la ley: niñas uniformadas y pertenecientes al único colegio de religiosas del lugar atienden tras las mesas de manteles inmacula-

damente blancos, sobre los que se exhiben bandejas con colaciones, arequipe, postre de natas. O en los toldos de ternera a la llanera y papas saladas, o en el infaltable puesto de chicha auténtica, en donde llegan niños, señores y hasta monjitas con su correspondiente jarra de vidrio.

MONGUI: FABRICA BALONES SIN CANCHAS DE FUTBOL

Entre los centenares de pueblos que Boyacá tiene, regados por su territorio, está Monguí. Y hay que señalarlo, especialmente, porque es allí donde se hacen los mejores balones de fútbol de Latinoamérica, que Colombia exporta al mundo.

Sin ninguna cancha de fútbol, los campesinos de Monguí, sus mujeres y sus hijos, son expertos en balones de fútbol. Y estos implementos tienen gran valor en el mundo deportivo por ser hechos a valor que sus fabricantes no conocen ni conocerán, aunque sus fabricantes no lo saben ni lo sabrán, seguramente.

Tunja, la fría capital, Sogomoso, la mejor muestra de influencia llanera, donde en cada casa hay por lo menos un músico que interpreta el cuatro o el arpa y recita versos a la vaquería a los caballos, a la inmensidad del Llano. Moniquirá, Ráquira, Ramiriquí, Valle de Tenza, Chiquinquirá, Soatá son otros nombres pertenecientes puestos al mundo de los pueblitos boyacenses olvidados al lado de los caminos y las carreteras y que siguen guardando su tranquila tradición, sus apacibles paisajes para participar en un nuevo comercio: El del pueblito más bonito de Boyacá.