

explotación de las ricas minas de varios metales que se encuentran en Cundinamarca, Boyacá, Santander y Magdalena, en el trayecto por donde ha de pasar el ferrocarril.

Ayer celebramos una entrevista con el ilustre huésped, a quien le hicimos estas preguntas:

—¿Cuál ha sido, Sr. Herrera el motivo de su viaje a Colombia?

El de proponer al Gobierno la celebración de un contrato para construir un gran ferrocarril, que ponga en inmediata comunicación a los pueblos del interior con un puerto de la Costa Atlántica, que creo pueda ser Bahiahonda, en la Península de la Goajira.

Parecerá extraño que me atreva a proponer esto, pero le aseguro que si el Gobierno firma el contrato, inmediatamente se dará principio a los trabajos empleando con el trazado de la línea férrea, el mayor número posible de ingenieros colombianos, que dicho sea de paso, en los Estados Unidos gozan de buena reputación por la solidez de sus conocimientos. El Sindicato que represento cuenta con el dinero necesario para acometer los trabajos y terminarlos a entera satisfacción de Gobierno, advirtiéndole que en la construcción de los puentes y demás obras de arte, se empleará el mismo modelo de los ferrocarriles de los Estados Unidos.

Si este ferrocarril se hace, Bogotá podrá comunicarse con la Costa en 36 horas y se cambiará la faz económica del país.

A muchos puede parecer aquí imposible hacer un ferrocarril de tamañas dimensiones; sin embargo, si el Gobierno dice que se haga el ferrocarril, éste será pronto una hermosa realidad.

—Y en los Estados Unidos hay confianza de que los negocios que se emprenden en Colombia den buenos resultados?

—Señor, si no la hubiera, los miembros del Sindicato que yo represento no me hubieran mandado a proponer el negocio de que le hablo.

—¿Qué vía, Sr. Herrera, podría traer el ferrocarril de que Ud. me habla?

—La línea férrea podría arrancar de Bahiahonda a Tamalameque; de aquí puede comunicarse con la ciudad de Cúcuta, dándole al Departamento Norte de Santander una vía fácil para la exportación de sus productos, que hoy pagan crecido tributo a la República vecina. De Tamalameque seguirá la línea principal hacia Bucaramanga, de aquí a Tunja, y de Tunja a Bogotá.

La construcción de esta línea férrea nos costará, aproximadamente: unos 75.000.000 de pesos.

—Señor Herrera: ¿Usted no trae otros proyectos de negocios además del ferrocarril?

—Si el ferrocarril se hace, como lo creo, puesto que los colombianos no serán enemigos del progreso, estableceremos en Bahiahonda una gran empresa de "Packing-House," con un costo inicial de dos millones de pesos.

Como para este negocio necesitaríamos unas 50.000 reses al año, no-

sotros haríamos que los Bancos más honorables del país prestaran dinero a los ganaderos en condiciones excepcionales, para que ellos pudieran mejorar sus ejemplares y aumentar el número. En este caso, le advierto, que ellos no estarían en la

obligación de vendernos sus ganados. En el Packing House se necesitarían unos dos mil empleados.

—Y usted, señor Herrera cree que el puerto de Bahiahonda sea apropiado para fundar una gran ciudad?

—Desde hace veinticinco años estudio con la mayor atención a Colombia y creo conocerla hoy mejor que nadie. De todos mis estudios he deducido que el único puerto de Colombia, en la Costa Atlántica, que verdaderamente merece el nombre de tal, es Bahiahonda. Los demás no sirven; son simples bahías, de clima malsano, en su generalidad, indefensas y llenas de plagas. El clima de Bahiahonda es seco e inmejorable; allí no se ven las plagas espantosas, como el mosquito, que constituye el terror de los viajeros. Por eso el Libertador Bolívar intentó fundar allí la capital de la Gran Colombia, ó por lo menos la segunda ciudad de Colombia. Además, le prometo que al fundar allí un balneario, con todas las comodidades del caso, tal como existen en los Estados Unidos, durante el invierno sería mucha la gente que vendría, trayendo capital al país.

—El Sindicato que usted representa, en qué condiciones haría el ferrocarril?

—Exactamente en las mismas condiciones que otorgan las leyes colombianas. No vengo a proponer un negocio leonino al Gobierno. Proponemos que se nos subvencione con \$ 10.000 por cada kilómetro de ferrocarril que se construya y se dé al servicio público; que se nos den las hectáreas de terrenos baldíos de que habla la ley y que se nos conceda el derecho de explotar el ferrocarril por 50 años. No somos nosotros quienes pedimos esto, son las mismas leyes colombianas que ofrecen esas garantías. Fuera de la ley no pedimos nada. Lo mismo puedo decirle respecto de los Packing Houses.

Le advierto que el ferrocarril lo haríamos en unos seis ó siete años, pues le repito que contamos con todos los elementos del caso para acometer los trabajos del ferrocarril, de los Packing Houses y de la ciudad de Bahiahonda. Si el Gobierno quiere, la obra se llevará a cabo.

—¿Que impresión le ha causado el país?

—Muy buena, muy buena. Este será uno de los centros más prósperos del Nuevo Mundo.

Ya para despedirnos del Sr. Herrera de Hora, nos advirtió esto:

—Haga usted salir en "El Nuevo Tiempo" que de mis observaciones científicas he deducido que los colombianos no tendrán fácil vía de comunicación con la Costa Atlántica ni con el Exterior, dentro de algún tiempo, porque el río Magdalena, en virtud de un fenómeno geológico que se está produciendo en el extremo Norte de la América del Sur, no servirá

para nada dentro de 50 años, y su canalización costará más de 200 millones de pesos.

—¿Cuál es ese fenómeno, Sr. Herrera?

—Pues que la Costa va levantándose paulatinamente.

A esta respuesta, el señor Herrera nos demostró perfectamente la verdad de sus afirmaciones.

Nuevo Tiempo

La guerra y los regalos de boda

«La guerra, que ha modificado ya tantas modas y tantas costumbres, ha tenido también su repercusión sobre la forma de celebrar las bodas en Europa.

Ya no es obligatorio que el anillo de compromiso sea de oro. La novia de guerra prefiere para anillo de casamiento uno fabricado con el metal del shrapnel que ha herido a su novio. Ya tampoco es de rigor el traje blanco para el día de los esposales.

Las listas de invitación, cuando no están suprimidas del todo, son sumamente restringidas, y en general solo reciben tarjetas de invitación los parientes cercanos de la novia.

Así, los regalos que se reciben son realmente ofrecidos de todo corazón, ya que no corresponden a la antigua obligación.

Ahora se considera como falta de patriotismo hacer regalos de objetos de oro, ya que ese metal lo exigen las necesidades de la guerra; la plata debe reemplazarlo. Pero se va aún más lejos y se ha visto el caso de novios que piden que no se les mande ningún regalo.

En cambio los regalos útiles son ahora bastante comunes, y los cheques figuran a la orden del día en las bodas. En una lujosa ceremonia figuraban entre los regalos, aunque no de cuerpo presente, lotes de aves caseras.

Ojalá fuera así en nuestro llano poco acomodado, y no se gastara tanto en boberías, como serenatas y tarjetas con palomitas y molinos de viento (histórico).

"El Colombiano"

2ª parte de la Visita Pastoral

ITINERARIO

1917: Enero

28 Salida y llegada a La Colonia.

29 Confirmaciones en La Colonia.

30 Salida para Medina.

Febrero

1 Llegada a Medina.

2 Confirmaciones en Medina.

000002