

ECO DE ORIENTE

Semanario - Sale los jueves

Número suelto \$ 0,03
Atrasado 0,05
Serie de 10 Nros. 0,25
Suscripción anual 1,00
 id semestral 0,50

Director: Ls. M. M. DIERES MONPLAISIR

Administrador: Avelino Ruiz V.

Administración:

Imprenta San José

Dirección Telegráfica:

"ECORIENTE"

AÑO I |

Villavicencio, Septiembre 21 de 1916—Número 24

[SERIE 3.°

LA SEMANA

— Siguen regios los festejos que Bogotá agradecida y galante, dedica a su amado Pastor, el Ilmo. y Rmo. S. Dr. Dn. Bernardo Herrera Restrepo.

— Honda y grata impresión produjo en toda la República la declaración que hizo, en su conocida circular, el Sr. Ministro del Tesoro.

— Editorial muy bien pensado trae el célebre periódico titulado "Sur América". Con gusto hubiéramos reproducido "ese" y otros más; pero tanto el carácter de nuestro semanario como la ley sobre prensa nos prohiben hacerlo. — Vaya siempre nuestro humilde aplauso.

— El artículo publicado en "La República" con este mote: "Páginas olvidadas" nos ha llamado la atención y nos hemos permitido plagiarlo, quizá miserablemente, siempre con el fin de poner al alcance de las inteligencias de los humildes las ideas que sobre el "ahorro y el juego" tenía Dn. Miguel Samper. Saldrá próximamente, el tal comentario.

Guerra Europea - Últimas noticias.

Bogotá, Septiembre 20 de 1916.

Ecoriente, Villavicencio.

Ruso gran victoria Hallioez, amenazan Lemberg. Somme pierden alemanes cincuenta y cuatro mil (54.000) prisioneros, novecientos ochenta (980) cañones, quinientas cuarenta y siete (547) ametralladoras. Serbios avanzan Bulgaria quince (15) kilómetros. Turcos fortifican Bósforo apresuradamente.

Información Comercial

Arroz bueno \$ 15. Caucho negro \$ 3,33 blanco 0,16

CORRESPONSALES.

Region Oriental

Si la insinuación de que el ramal ferroviario del nordeste puede ser el principio o base de la línea transversal al Llano, como si la solicitud para que en la actual Legislatura se declare vía nacional al Meta la que partiendo de la carretera central del norte, atraviase la región del Guavio y vaya, por el Upiá, a terminar en el límite con la vecina República de Venezuela; son ya el exponente de un verdadero tópico de actualidad, de un proyecto en cuya realización se piensa y en su elección se delibera, la resultante del convencimiento de esa necesidad, el alerta con que la campana del reloj del tiempo vibrante anuncia a la región de oriente la hora de progreso que la ley ineludible tiene a los pueblos reservada, si es, en fin, el ALE-LUYA de ese dulce despertar; conviene mencionar aquí algunos de los esfuerzos con que se ha estimulado el movimiento comercial de la llanura, por que la relación entre los medios y el fin, establece la necesaria persuasión no solo de la verdadera ruta que se haya de elegir, sino también la de que legislar por legislar no es la base cardinal que solo fijan las favorables condiciones en el eficaz desarrollo de las empresas o acometimientos, y por que ella será además el árbitro de las tendencias o pretensiones opuestas que puedan suscitarse en el pupitre de los intereses regionales.

La ley 40 del 28 de mayo de 1864, fomentando la navegación del Meta, decretó también el establecimiento de una vía terrestre entre la parte media o superior de dicho río y las regiones más pobladas de Boyacá y Cundinamarca. Tales vías eran

entonces las de Medina y Miraflores, por que hasta la expedición de la ley 21 del 20 de abril de 1872, aprobatoria del contrato celebrado el 18 de diciembre del año anterior con el Dr. Juan Nepomuceno González Vásquez, y adicionada luego por la 47 del 18 de junio de 1874, fué que se prestó atención a la línea de Villavicencio.

Yá para este año los territorios de San Martín y Casanare se hallaban administrados directamente por el Gobierno Nacional, a virtud de las correspondientes cesiones hechas por los Departamentos de Cundinamarca y Boyacá, las cuales fueron aceptadas por las leyes 39 del 4 de junio de 1868 y 12 de 29 de marzo de 1869, respectivamente.

Más luego, la ley 88 del 28 de mayo de 1873, destinó la suma de \$ 1.000 para el arreglo o composición del camino de Villavicencio al puerto de Barrancas sobre el Guatiquila, aumentada hasta la de \$ 2.000 en caso de que el camino pudiera hacerse carretero.

Fomentando la colonización de los mismos territorios vino luego la ley 11 del 27 de abril de 1874. Ella ordenó fijar, arriba de Cabuyaro, un puerto sobre el Meta o cualquiera de sus afluentes, en donde terminara el camino, que se hallaba en construcción hacia el territorio de San Martín, y a su objeto destinó la suma de \$ 2.000 apropiando a la vez la de \$ 6.000 para la construcción del trayecto hasta Quetame, y ofreciendo la necesaria para la comunicación de Villavicencio al punto que fuera elegido como puerto.

La misma ley 11 del 27 de abril citada, auxilió con \$ 23.000 la construcción de un camino de herradura sobre trazado propio para tráfico de ruedas, entre la