

VILLAVICENCIO

Primer premio: Eloísa Jara.
Segundo: Isabel Jara

Bordados a mano

Primer premio: Stas. Estradas.
Segundo: Carmen Tulia Sánchez.
Tercero: Rebeca Romero.
Cuarto: Julia Acuña.
Quinto: Flora María Reina.
Sexto: Isabel Hernández.
Séptimo: Leonor Sánchez.

MEDINA

Primer premio: Hermanas.
Croché

VILLAVICENCIO

Primer premio: Stas. Estradas.
Segundo: Inés María Reina.
Tercero: Aura María Hernández.
Cuarto: Leonor Arciniegas.
Quinto: Julia Rey.

QUETAME

Segundo: Emma Martínez
Bordados en seda

VILLAVICENCIO

Primer premio: Rosa L. Leal
Segundo: Noemí Salazar

CHIPAQUE

Primer premio: Manuela Acuña
QUETAME

Segundo: Araminta Martínez
Tapicería

QUETAME

Primer premio: Rosalbina Rey
Bordados en punto
Primer premio: Carmen Rojas
Segundo: Rosaura Caicedo

QUETAME

Canasta (soles)

Primer premio: Emma Martínez
Costuras a mano

VILLAVICENCIO

Primer premio: Rosalbina Rey
Segundo: Estefanía Jara
Tercero: Ermelina López
Cuarto: Micaela Arciniegas
Quinto: Julia Jara
Sexto: Cleofe de Rojas
Séptimo: Madres Cristianas
Octavo: Mercedes Sanabria

Modesteria

Primer premio: Inés Arciniegas
Curiosidades

Primer premio: RR. Hermanas
A más de los premios ofrecidos
y repartidos por el Comité organizador del concurso, la casa Singer ofreció otros a los cuales son acreedoras las señoras:

Araminta Martínez Primer premio,
Mariana Torres Segundo,
Aura María Riveros Tercero,
Eloísa Jara Cuarto.

Hacemos saber que dichos premios no han llegado a nuestras manos ni sabemos si llegarán jamás.

En adelante y para que no pierdan confianza las personas que nos honran atendiendo a nuestro llamamiento dejaremos de prometer lo que no esté a nuestra disposición seguro y libre.

El Presidente del Comité y Secretario de los jurados.

Luis María Mauricio Diéres Monplaisir

Villavicencio, Mayo 18 de 1917

Viajeros

Salieron para Bogotá, los señores: Víctor E. Leal y Carlos José Convers.

Regresaron a Ciénega, los señores: Belisario Baldés y Luis F. Galindo G.

Procedente de Orocué siguió para la Capital el Sr. Erasmo Hernández. El Sr. Carlos Gómez siguió para Arauca y para Quetame el Sr. Mario Castro.

De Bogotá llegaron los señores: Venancio Melo y Rubén Baquero.

De La Colonia llegó el Sr. Abraham Baquero de paso para Bogotá. Salieron, los Señores, Pedro Acosta para Chipaque y Manuel Antonio Sabogal para Ciénega.

Colonización del Guayabero

Artículo décimo sexto

Si por su clima y su feracidad, así como por su extensión, esta región del Guayabero merece alguna consideración, su posición entre el San Martín y el Tolima por una parte, y entre la Capital y el Caquetá por otra, le da un valor especial del que importa decir algo como conclusión.

Los unos y los otros hablamos y soñamos de colonias y colonización, pero muchas veces olvidamos lo más esencial: las vías!

Ya el Gobierno se preocupa seriamente de las vías. Tanto las Cámaras, como el Estado Mayor, las están estudiando y clasificando, para mejorarlas y perfeccionarlas. Para colonizar, si, antes que todo y por encima de todo, la vía! La vía es la arteria de vida, el movimiento, la fuerza, la riqueza, el progreso, el espíritu patrio y nacional, al mismo tiempo que es la garantía de cada uno de los ciudadanos, como de toda la sociedad. Así la vía es el modo y medio de ocupar y defender regiones, por ejemplo como el Caquetá. Que inviertan grandes sumas en la colonización, si no se organiza el sistema de vías, de modo que la vida patria penetre hasta las partes más remotas, trabajaremos para nuestros vecinos o para otros cualesquiera.

Pues bien: la región de que hablamos, por su misma situación está atravesada por dos vías de grande importancia: cada una con su carácter especial. La una entre

el Tolima y el Llano, está en explotación hace ya años; la otra en otro tiempo fue trazada e iba abriéndose de Uribe para la Capital, para después seguir de Uribe para el alto Caquetá. Ambas vías se cruzan en Uribe.

No hay duda del gran porvenir que con la ganadería, tienen los Llanos; pero tienen que buscar para sus productos las mejores vías de salida. Todos instintivamente miramos hacia el Orinoco cuyas aguas son en su mayor parte Colombianas. En verdad mucho nos interesa el que se reconozca allá nuestro derecho de libre navegación: pero, como tuvimos ya lugar de notarlo, desventajas grandes, y tal vez hasta incompensables, presenta para la salida de nuestro ganado.

La vía férrea de Bogotá al Meta, además de ser de necesidad estratégica, fomentará el demás comercio por el Orinoco, y al mismo tiempo facilitará la saca del ganado para la Capital y otros centros de consumo. El tal proyecto, aprobado por las Cámaras, las hace mercedoras de la gratitud de toda la Nación, ya que afirmará nuestros derechos, y fomentará la ganadería que será mañana el gran negocio Colombiano. Valor comercial, valor estratégico, valor administrativo: todo lo tiene este proyecto.

Empero bien sabemos todos como una sola salida puede hacerse a veces harta peligrosa para el comercio. Cuando falta la competencia, todo languidece y se muere: no hay estímulo para los trabajadores y contra los « explotadores » no hay garantía. La vía del Llano para el Tolima y el Magdalena, que pasa por Uribe ofrece las deseadas ventajas e indispensables condiciones.

Esta vía en primer lugar, en vez de echar nuestro movimiento comercial por aguas de otra Nación, lo concentra hacia nuestra gran arteria nacional que es el Magdalena. Con unas esclusas entre la Dorada y Beltrán, unas dragas por todo el río, la navegación rápida permitirá pensar en **Packing Houses** para el Alto Magdalena. Si o no importa concentrar el movimiento comercial, lo dijo hace años nuestro ilustrado y muy conocido estadista Sr. P. Matéus y con sólidos argumentos. Su tesis era: organicemos todo nuestro comercio sobre todo de exportación, con elementos y medios nacionales, en cuanto sea posible.

Del Tolima y por la misma vía recibe el Llano para su ganadería, las bestias cabalgares que mejor se aclimatan y prestan mejor servicio.