

sitables aun durante el invierno, que es la mayor parte del año en estas tierras, pues en la actualidad están casi impassables, y dentro de dos meses lo estarán del todo.

El Decreto número 47, de 22 de julio de 1916, dispuso la prosecución de los trabajos en el puente sobre el río Guayuriba, y gracias a ello hoy presta éste un gran servicio al tráfico de la salida y al público en general.

El puente sobre el río Guayuriba en el camino de Villavicencio a San Martín fue objeto de los Decretos números 44 y 62 de 1916, y hoy puede asegurarse que estará terminado antes de treinta días; pero no puede darse al servicio porque no hay camino para llegar a él por ninguno de sus extremos. En vista de esta ocurrencia y después de visitar yo personalmente la obra, dirigi el 26 de los corrientes al señor Ministro de Obras Públicas la siguiente comunicación:

«Intendencia Nacional del Meta—Número 544—Villavicencio, mayo 25 de 1917.
«Señor Ministro de Obras Públicas—Bogotá.

«Desde que a principios de este mes me hice cargo de esta Intendencia, ha sido mi principal empeño empapararme de las necesidades, recursos y verdadera situación de los habitantes, ya en lo político, social y económico, como en lo moral y material.

«Con tal fin he abierto visita oficial en los pueblos, y querido conocer por propia percepción el estado de las vías y de las obras públicas; una de éstas, tal vez la única que se registra en la actualidad, es el puente sobre el río Guayuriba en el camino nuevo que ha de conducir de Villavicencio a San Martín y luego a Calamar del Vaupes.

«El puente está ya muy adelantado, y se calcula con los \$300 últimamente anunciados por Ustia se termina la obra en treinta días de trabajo; de suerte que dentro de un mes estará para dar al servicio público. Pero es el caso que no hay camino para llegar al puente ni para salir de él, pues su construcción implica una variante en el antiguo camino de San Martín, de una extensión total aproximada de ocho kilómetros, repartidos de uno y otro lado del río, variante que apenas está señalada por el Ingenie-

ro del puente, según cláusula especial para ello, que gracias a la naturaleza del terreno, sólido y plano pero montañoso, permite el acceso a conocer la obra. Es pues de urgencia absoluta, de necesidad inaplazable la apertura del camino simultáneamente con la terminación del puente, para que este no resulte ridículo o absurdo, y por esto me permito suplicar a su Señoría ordene el gasto lo más pronto posible, ya que la partida de doce mil pesos (\$12,000) que señala la Ley 70 de 1916 para este año, no se ha tocado, según parece, y las especialísimas condiciones de la vía permiten juzgar que la erogación no será por el momento muy crecida. No hay obra de arte ninguna en el trayecto dicho: todo se reduce a tumbiar monte, arreglar uno que otro desagüe y limpiar el suelo; se estima que con mil pesos (\$1,000) quedará hecho el camino hasta empalmar con el antiguo, y como la Junta de la Intendencia está muy bien constituida y animada del deseo del progreso para el Territorio, creo que bajo su dirección se lograría la construcción de ese pedazo de camino en un término no mayor de sesenta días.

«Esta Junta está compuesta del Intendente y de los vecinos honorables señores don Guillermo Cleves, don Francisco Arango, don Heliodoro Moyano y don Ricardo Murcia T., todos vinculados en el territorio, muy conocedores de él y dotados de espíritu público.

«A continuación le transcribo la parte conducente del Informe que el Ingeniero Director rindió a la Intendencia sobre el asunto:

«Intendencia Nacional—Villavicencio, mayo 25 de 1917.

«Señor Intendente Nacional del Meta—En su Despacho.

«2. Camino de entrada y de salida.—

Para que pue a darse entrada al puente es necesario que se construya un tramo de camino que estimo aproximadamente en 4 kilómetros, desde el caño llamado *Caño Grande* hasta el río, siguiendo la trocha que con el señor Oliverio Reina se hizo. Esta obra es de imperiosa necesidad, pues por la trocha actual es imposible transitar, por no ser solidificable, en razón de lo demasiado baja de ésta.

«Para la salida, si se sigue aproximadamente la costa del río, entre el mismo río y el caño *Sardinata*, es decir, si se adopta la trocha del señor Teodolindo Carrillo, será necesario hacer una extensión de 5 kilómetros de camino.

«Siguiendo a dar a la vereda de *Acacias* del Municipio de San Martín, la obra se-

ría de 8 kilómetros (estos datos son todos aproximados, pues no se hizo trazado definitivo ninguno), y se iría por un terreno bajo, por tanto difícil de solidificar.

«Personalmente creo que el bien la trocha *Carrillo*, que termina en el camino viejo, en la meseta de *Acacias*, alarga la distancia material a San Martín, permite en cambio acortar el tiempo, porque permitirá ir por un mejor camino. Para la ejecución de estos tramos de camino, dejándolos únicamente en estado de pica, de suficiente anchura, necesitará votar el Gobierno una suma no menor de mil pesos (1,000) oro.

«Dejo así cumplido el deseo del señor Intendente, y me suscribo atento, y seguro servidor,

«JORGE H. LEAL

«Ingeniero civil»

EL SR. ALCALDE DE SAN MARTIN INFORMA:

«Número 81—Alcaldía Municipal de San Martín—Mayo 11 de 1917.

«Señor Secretario General encargado del Despacho de la Intendencia Nacional del Meta—Villavicencio.

«Refiriéndome a su atenta circular número 421, de fecha 24 del pasado, tengo el honor de rendir a Ud. el Informe sobre la marcha administrativa de este Municipio durante el año comprendido del 1.º de junio de 1916 hasta la fecha, así:

«Camino.—En lo general las vías de comunicación que enlazan las distintas y extensas secciones de este Municipio con el resto de la Intendencia, se hallan en muy mal estado, ora por las dificultades naturales que ellos ofrecen, ora por el casi absoluto abandono en que se las tiene. Es indudable que el camino que conduce a San Juan de Arama está llamado a desempeñar un importante papel en el desarrollo comercial de estas regiones, puesto que pone en comunicación esta población con las ricas sabanas de San Juan, las que por fertilidad de su suelo y bondad de sus pastos, han llamado la atención de colonos pudientes, de los cuales ya algunos han establecido allí sus hatos de ganado. Empero, esta vía se halla sino abandonada, si muy descuidada, por que el Municipio no tiene con qué hacer los gastos que demandan el sostenimiento y prolongación de ella, y es de creerse que por falta de recursos para su conservación, esta vía tan importante pueda, quedar completamente in-

CAPITULO VII

Auto-bosquejo del autor interpolado con teorías muy metafísicas

UNA vez que en esta narración he llegado a la época en que yo me había desarrollado y educado todo lo que había de desarrollarme y de educarme, es tiempo de que trate de ofrecer al lector mi propia pintura.

Procedo de estirpe generosa: mi padre descendía del Guainás, orgullo de las márgenes del Banca; y mi madre, del Tundama, gloria del valle que riega el Sogamoso.

Ya he dicho que nací moro, por lo cual en mi infancia parecía negro: raros eran los pelos blancos que anuciaban que a mí me había de suceder lo que a los individuos de la especie humana, esto es, que con los años, el pelo que me cubría había de irse

FOLLETTIN DE «ECO DE ORIENTE» 23

EL MORO

Por José Manuel Marroquín
Autobiografía de un potro sabanero.

CAPITULO VI

Se trata de bautizarme

Como no era imposible que yo me quedara sirviendo en la hacienda, se pensó en bautizarme, esto es, en ponerme nombre. Tratose de esta cuestión cierto día de fiesta en que, de paseo, habíamos venido dos hijos de D. Cesáreo, que estaban estudiando en la capital y que, según se decía, eran muy dados a las letras.

D. Antero expuso el dictamen de que, siendo yo moro, y debiendo más tarde volverme rucio claro, o totalmente blanco, no admitía duda que yo debía llamarme el Por-

celano. Desechado este nombre, fueron propuestos el de *Rigoteto* y el de *Ernani* por aquél de los estudiantes que era más filarmónico, pero no gustaron. Sucesivamente se propusieron el de *Mundarra*, el de *Aben-Humeya* y el de *Mac-Mahón*. Contra la adopción del primero se objetó que la gente mística, a quien disonaría el que un animal macho llevase el nombre acabado en *a*; convertiría el nombre en *Mudarro*, de los otros dos se dijo que vendrían a transformarse en *Benjumea* y en *Mamón*. De la discusión resultó, por supuesto, lo que resulta de casi todas las discusiones, es decir, no resultó nada; y vino a suceder que, no en virtud de resolución ninguna, sino por la fuerza de los acontecimientos, yo no tuve al principio de mi carrera otro nombre que el genérico de los caballos de mi color, y fui conocido por *El Moro*.