

El Ferrocarril de Oriente

Desde los primeros días de su vida pública, Eco de Oriente se hizo el protagonista y defensor del ferrocarril de Oriente.

El Dr. Francisco J. Barbosa, el año 1916 presentó a la Cámara de Representantes el proyecto de ley por el cual se ordenaba la construcción del Ferrocarril al Meta según el trazado levantado por la Casa Punchard, es decir pasando por Cáqueza y Villavicencio. Este proyecto fué aprobado en los tres debates reglamentarios de la Cámara y en dos debates en el Senado; la obstrucción de algunos senadores hizo que no se considerara en tercer debate.

Lleno de fé en el porvenir, el mismo Dr. Barbosa presentó en la Asamblea de Cundinamarca el año 1917, un proyecto que hoy es



Dr. Luis Guervo Márquez

bajo cuya Presidencia fue aprobada la Ley 52 de 1917.

la prolongación del mismo Ferrocarril hacia el Oriente de la República, hasta un punto navegable del río Meta, previo estudio de las distintas vías.

Es entendido que la Nación será condueña con el Departamento de Cundinamarca en las prolongaciones expresadas en este artículo y en el anterior en proporción a los fondos con que contribuya.

Como homenaje de gratitud para quienes después de sostener brillantemente y con tesón los intereses de sus electores lograron esa, para nosotros, gran victoria parlamentaria, *Eco de Oriente* engalana sus columnas con los bizarros semblantes de los Doctores: Luis Guervo Márquez, Liborio Escallón, Ruperto Melo, Cesáreo A. Pardo, Félix Cortés Representantes y Francisco J. Barbosa, Diputado.

A los mismos Representantes se debe el Artículo 2 de la ley 39 de 1917 Noviembre 12 cuyo tenor es el siguiente:

«Art. 2º Con imputación al Presupuesto de Obras Públicas y de acuerdo con la Ley 122 de 1913 destinase la suma de veinte mil pesos (\$ 20.000) para auxiliar a los Municipios pobres damnificados por causa de los temblores ocurridos en el presente año.

§ En el auxilio de que trata este artículo, quedan comprendidos los edificios municipales y las iglesias de las poblaciones de Cáqueza, Fomeque, Usme, Ubaque, Fosca, Villavicencio y San Martín que sufrieron

deterioros graves con motivo de los temblores.

El Gobierno reglamentará la distribución de esta suma equitativamente.»

Hé aquí el texto de la:

ORDENANZA NUMERO 31 de 1917

(abril 22)

por la cual se concede una autorización al Gobernador.

La Asamblea de Cundinamarca

ORDENA:

Art. 1º Autorízase al Gobernador, como representante de los derechos del Departamento de Cundinamarca de la Junta Directiva del Ferrocarril en la Sabana, para que promueva lo conveniente a fin de que esta Empresa inicie la prolongación de la vía al Bajo Magdalena con un ramal a la población de Pacho, y la construcción del Ferrocarril de Oriente hacia Villavicencio.

Igualmente se le faculta para que pueda invertir en las obras de construcción y prolongación, o para dar en garantía del empréstito que las expresadas obras requieran:



Dr. Liborio Escallón

cuyo brillante discurso llevó la Cámara a aprobar la ley sobre ferrocarril.

ORDENANZA y que dispone construir dicho ferrocarril por Villavicencio. Pueda ser que la construcción de este ferrocarril, que muchos creyeron una utopía tenga al fin realización.

Así lo esperamos en cumplimiento del artículo 5º de la ley 52 de 1917, noviembre 17, que dice así:

«Artículo 5.º Autorízase asimismo al Gobierno Nacional, como representante de los derechos la Nación en el Ferrocarril de la Sabana, para que promueva lo conveniente a fin de que esta empresa inicie también



Dr. Félix Cortes

a) La parte y utilidades que al Departamento correspondan en la Empresa del Ferrocarril de la Sabana, en su prolongación al Bajo Magdalena, y en el Ferrocarril de Oriente;

b) Las sumas a que tenga derecho el Departamento en cumplimiento de la sentencia de la Corte Suprema de Justicia de fecha quince de junio de mil novecientos diez y seis, por la cual se declaró resuelto el contrato celebrado entre la Nación y el Departamento de Cundinamarca sobre venta de seis mil acciones en la Empresa del Ferrocarril de la Sabana, y

c) Cualquiera participación que tenga el Departamento en las Empresas del Ferrocarril del Norte y en el tranvía Municipal de Bogotá.

Art. 2º En caso de que no puedan someterse estas obras en la forma antes dicha, el Departamento emprenderá la cons-