

demás. Los consumidores gozarían de los beneficios de la abundancia, de los cuales no es el menor la baja de los precios.

En poco tiempo se cultivarían doscientos o trescientos K^m. cuadrado de tierra. ¿Quién imagina las enormes cantidades de víveres que se cosecharían? Se ha pensado alguna vez en lo que serían en Bogotá mensualmente ocho o 10.000 cargas de arroz y otras tantas de plátanos, maíz, panela y mil productos más de tan fértil tierra? Eso sería el golpe mortal para la escasez y la carestía: para el hambre.

Semejante cantidad de productos, que por su calidad igualan a las mejores del país, significarían un gran beneficio principalmente para las clases pobres de Bogotá. Hoy día el obrero, que gana 30 ó 40 centavos diarios, casi tiene que renunciar al uso del dulce, pues medio kilo de panela le cuesta la mitad de su salario.

Desgraciadamente hay personas que en las Asambleas y Congresos, se constituyen en defensoras del hambre, quizá sin sospecharlo. En aquellas corporaciones, siempre ha habido quienes se opongan al Ferrocarril de Oriente. Tal oposición va, no sólo contra Oriente, sino contra todo el Departamento y principalmente contra Bogotá.

En manera alguna nos disgusta que se construyan varios ferrocarriles al Magdalena, por ejemplo. Así llegarán rápida y fácilmente a la Capital, telas, vestidos, pianos, joyas, compañías de ópera, libros que llenarán de ciencia y de erudición a los estudiosos, etc. etc. Todo eso es importante y necesario, principalmente para los pudientes; pero hay

una cosa más importante para los pueblos: es el comer y comer barato. Puede parecer esto hasta vulgar, pero es muy real.

Para las clases pudientes no importa mucho que un huevo valga dos centavos o que valga cinco; pero para los pobres, que son los más, el segundo precio significa la privación del artículo. Y si lo que pasa con los huevos se hiciera extensivo a la carne, al maíz, a las papas, al dulce, entonces los pobres se hallarían sin alimento al alcance de sus bolsos. Grave situación para los Gobiernos y para los ricos, el día en que el pueblo se halle hambreado, porque «el hombre es mala consejera»!

Podría replicarse que esto no ha sucedido; pero dada el alza constante de los artículos de primera necesidad, no sería extraño que sucediese, y precisamente el acierto de los gobiernos está en prever las necesidades de los gobernados.

Grande obra es el construir ferrocarriles para que una región adelante en sus industrias, explote sus minas etc.: así se fomenta la riqueza nacional, que dimana de la regional. Pero la región oriental ha sido muy desatendida a este respecto. Hace veintisiete años se hizo un trazado para el ferrocarril, y hoy, aunque hay leyes que autorizan su construcción, no se ha dado el primer paso en orden a ella.

Los orientales pedimos vías de comunicación y ofrecemos en cambio, la base de todo trabajo, de toda industria; la base de la paz y la tranquilidad: ofrecemos el sustento del pueblo. Ya que por este aspecto tan material pero tan humano, hemos considerado hoy la importancia del Fe-

rocarril Oriental, en posteriores artículos, hablaremos de esta obra por otros aspectos más comerciales, más espirituales, si así puede decirse, y al mismo tiempo más nacionales, pues hoy nos hemos limitado a ver sólo una de las conveniencias que para Cundinamarca y principalmente para Bogotá, tiene esta obra.

¡Atiense los representantes de Bogotá y los de Oriente, y trabajen en Asambleas y Congresos, por lo que les interesa igualmente!

S. A. CASTRO ROJAS

MIEMBRO DE NÚMERO DE LA ASAMBLEA ORIENTAL

EDICTO

El Juez del Circuito de Villavicencio HACE SABER: que en el juicio ejecutivo que adelanta el Señor Jesus M. Sánchez contra Romulo Reina R. como Curador de la herencia yacente de Enrique Nieto, por auto de fecha siete de Mayo del corriente año, se admitió una tercera coadyuvante introducida por la Señora Elena Nieto de Collazos.

Para dar cumplimiento a los artículos 55, Ley 40 de 1.907 y 223, Ley 105 de 1.890 se fija el presente Edicto en un lugar público de la Secretaría hoy, dos de Septiembre de mil novecientos diez y nueve a las diez a. m. por treinta días y se expide una copia para su publicación.

JORGE ISAAC CASTRO.

GERARDO ROJAS.
Srio.

Compro

Pieles de **CHOYO**, aceite de **SEJE** y de **COPAIBA**.

¡Los mejores precios!

TULIO BURGOS O.

FOLLETIN DE «ECO DE ORIENTE»

CABALLOS

NACIONALES

Por Vergara y Vergara

Hablaremos de un muleto, si la moral nos lo permite. Muleto, como el lector humano sabe, que para el lector caballuno esta explicación sería perogrullada, muleto quiere decir bastardo. Los caballos, mucho más morales que los hombres, han logrado poner un sello imborrable sobre el fruto adulterino de la yegua.

Que una yegua haga entuerto, y es seguro que allí, en medio de la dehesa, en faz del caballo padre, y de la sanción de sus compañeras da a luz un muleto, es decir, un

bastardo!

La herencia del caballo no será repartida con intrusos: les toca exclusivamente a los potros, y los muletos se largan a bucar paja, según opina el Doctor Zaldúa.

Pues bien, un miserable bastardo de yegua es el héroe de las venturas que voy a narrar.

Los españoles (vuelta con ellos) desterraron a España a los pocos patriotas que no enviaron al patíbulo. Entre los desterrados marchó el grande Arzobispo Don Fernando Caicedo y Flórez, que entonces era Provisor, y más tarde edificó el suntuoso templo de la Catedral que hoy existe en Bogotá. Se fué el señor Caicedo a su destierro, caballero en un muleto bayo de buenos pasos, que lo llevó hasta Mérida; de allí se venía su Obispo, el señor Lasso de la Vega, a Santafé, y el señor Caicedo le dió su muleto; vino sirviendo hasta Bogotá; al lle-

gar a esta ciudad, se necesitó de una bestia mular de mucha confianza para enviarla a Honda, a servir al Arzobispo, Sacristán que venía al interior. Volvió sirviendo el muleto (ya macho, es decir ya hombre) a Bogotá, donde lo ensilló un socorrido que lo compró y lo hizo servir hasta el Socorro, donde terminó tan estupenda correría. ¿Qué dice usted, señor lector? ¿Haría usted un viaje igual?

Con frecuencia se citan grandes jornadas como elogios de los jinetes; y nunca se acuerdan de elogiar al caballo. Esto recuerda la famosa respuesta que dió Bolívar a un oficial que le pedía el grado de coronel por haber hecho una estupenda jornada. «En cuantos caballos la hizo usted?» preguntó Bolívar. — En uno solo. — Pues entonces, nombre coronel al caballo, contestó el Libertador.