

ECO DE ORIENTE

Trisemanario - Sale los martes, jueves y domingos

Número suelto \$ 0,02
Atrasado 0,03
Serie de 10 Nros. . . . 0,20
Suscripción anual . . . 1,50
id por trimestre . . . 0,50

Director, Ls. M. M. DIERES MONPLAISIR

Administrador, Raúl Velásquez R.

Administración:

Imprenta San José

Dirección Telegráfica:

• ECORIENTE

AÑO IV

Villavicencio, Septiembre 30 de 1919—Número 358

[SERIE 9

SAN JERONIMO

En su día onomástico, deseamos sinceramente al General Mutis, Intendente del Meta, ventura personal y facilidades para llevar a cabo su ideal de progreso material y moral.

ECO DE ORIENTE

POR LA ORDENANZA RAZONES

Porque la Carretera Oriental debe pasar por Chipaque y por el BOQUERÓN de CHIPAQUE.

En eso de carreteras, no se puede atender a los deseos de todos ni mucho menos al dictamen de tantos ingenieros del campo, o de aquellos prácticos encargados de la dirección del trabajo personal de los municipios. Es cosa del todo nueva para tales consejeros. Aun cuando muy doctos en otras materias, algunos de ellos salen con observaciones rarísimas. Por ejemplo, a los habitantes de Choachi se les hace extraño eso de pasar por el boquerón de Chipaque, tan lejos! cuando actualmente llegan a Bogotá en cinco horas cruzando el páramo y pasando cerca a Guadalupe. Esta objeción puede desvanecerse con la comparación siguiente. Si uno quiere pasar por encima de la Iglesia y otro por encima de la casa cural ¿cual de los dos necesitará de escaleras más largas para subir por un lado y bajar luego por el otro?—El de iglesia.—Bueno, pues, la carretera que subirá hasta 3.600 metros será necesariamente más larga de la que no subiere sino hasta 3.260 metros; con esta desventaja que a la altura de 3.600 metros tendremos

que cruzar un páramo ancho, mientras que por la otra, apenas alcancemos a los 3.260 m., inmediatamente principiamos a bajar.

Esta comparación tan sencilla hizo comprender el porque de la carretera que, saliendo de la Unión punto más bajo de dicha carretera, sigue en dirección al boquerón de Chipaque en lugar de subir hacia y por el páramo de Choachi.

Ventajas que ofrece el trazado de la Carretera Oriental.

Cuando se está abriendo

Una carretera de interés público:—En su desarrollo debe buscarse primero la línea que enlace poblaciones lo más numerosas que se pueda. Así con el mismo costo se saca más utilidad.

En segundo lugar, cuando se trata de cordilleras altas que siempre presentan el inconveniente terrible de los páramos, se escogerá el punto más bajo para cruzarlas, sobre todo si existe una notable diferencia entre los puntos aceptables.

El Camino Cervantes

Sucedió que en el trazado del camino del Humea por el Dr. Edmundo Cervantes, éste se apartara del todo de estos principios fundamentales de ingeniería: su vía cruzaba el páramo en la parte más alta, bajaba a Choachi y seguía directamente por el páramo de Chingaza sin pasar por ninguna otra población, sólo en busca de Medina. Ese camino presentaba todos los inconvenientes posibles sin compensación alguna, con un costo mucho más grande por ir además por la línea la más larga.

El de la Ordenanza

No así, el proyecto de la CARRETERA ORIENTAL aprobado por una ordenanza de la Asamblea de

Cundinamarca. La dirección general de esta carretera es la siguiente: Después de cruzar la cordillera en su punto notablemente más bajo va a dar a la primera población: **Chipaque**; 2° con unas largas revueltas pasa a corta distancia de la segunda población: **Une**, y sólo corresponderá a los habitantes de Une abrir unos cuantos kilómetros para unirse con la carretera; 3° Del mismo modo se aproximaría a la tercera población: **Caqueza** y a esta, como a Une le convendrá construir lo necesario para tener su carretera directa hasta Bogotá; 4° sigue la carretera oriental con su pendiente regular, pasando por la hoya del Palmar, río de Ubaque y cruzando la cuarta población: **Ubaque**; 5° de allí llega a la quinta población; la de **Choachi**. En las condiciones las más ventajosas para ellos, los habitantes de Choachi abrigán la parte que les corresponde y aprovecharán todo el trabajo de los demás para comunicar fácilmente con las poblaciones citadas y tener su carretera, de todas la más corta para la Capital. Los maleteros así como los jinetes seguirán durante algún tiempo por el camino actual que se mejorará, pero el verdadero comercio y tráfico se hará por la CARRETERA.

Después de salir de Ubaque, la carretera pasa por el elegante puente de hierro de la Unión. La Unión muy conocida de los veraneantes de Bogotá y que actualmente no es sino una aldea con su calle y sus hoteles a cada lado tomará un desarrollo importante y se transformará en ciudad sin perjudicar a Fomeque. Desde la Unión la carretera va subiendo en dirección al páramo de Chingaza y pronto atraviesa la sexta población.

Desde Fomeque al Chingaza se presentan para el trazado de la carretera, dos hoyas: la hoya del río negro y la de la quebrada negra.