

EL TRAPECIO AMAZÓNICO COLOMBIANO LOCALIZACIÓN DE LETICIA

Por: **ANTONIO LUIS ARMENTA**

Ingeniero Civil

*Artículo del Boletín de la
Sociedad Geográfica de Colombia*

*Número 114, Volumen 34
1979*

Este artículo escrito en 1935 tiene gran importancia para el futuro de nuestro condominio amazónico, dada la visión del autor y sus grandes capacidades como Ingeniero Civil. Aunque han pasado muchos lustros, su contenido es de palpitante actualidad.
Eduardo García Jácome – Director de Publicaciones

El empirismo ha influido en la elección de Leticia para capital de la Intendencia Amazónica.

Difícilmente se hubiera podido escoger en el Trapecio otro sitio más inadecuado; carente en tan alto grado de las condiciones que debe reunir la ciudad en futuro no lejano que ha de florecer próspera y opulenta a la sombra de las diversas y eficaces actuaciones gubernamentales de la nación.

Tres Ministros visitaron el célebre villorrio en vía de investigación, que pudiera conducir al desarrollo de múltiples labores correspondientes a los distintos departamentos de la administración pública.

Estos altos funcionarios encontraron a Leticia en el sitio más meridional del trapecio amazónico, rincón, rincón estrecho, punta alargada y constriñe a dos países extranjeros, donde apenas podrá desenvolverse penosamente en determinada y única dirección.

Sorprendería la falta de iniciativa acertada en ese conjunto de colaboradores eminentes que han intervenido en decisiones de mucha monta para aquella apartada zona del territorio patrio, atañaderas a grandes y trascendentales intereses de nuestra comunidad nacional, si no fuera ello característico a la frivolidad que hoy distingue a la raza colombiana que en los últimos tiempos se ha exhibido en marcha indeclinable hacia una evidente degeneración.

En este país, donde la intervención estatal penetra hondamente en todos los campos de las actividades económicas, la influencia gubernamental inducirá a corto plazo, un progreso material considerable en la capital amazónica, máxime si consideramos las circunstancias peculiares de la región, que durante largo período exigirán una acción administrativa intensa, cuando en no lejano tiempo háyase constituido esa capital en urbe de importancia excepcional, si no se altera la actual localización, sobrevendrán graves e insolubles problemas que la cordura aconseja prevenir desde ahora.

Saltan a la vista los inconvenientes de aquella localidad, notoriamente contraindicada, donde ya se están creando intereses que cada día cobran mayor importancia. La experiencia nos enseña que el desarrollo industrial y comercial de una ciudad cualquiera, induce a los municipios comarcanos a adoptar una táctica administrativa que favorezca sus intereses, aunque esa política le reste a la urbe principal cuantiosos proventos y le merme numerosas ventajas a que su potencialidad económica y consumidora debería concederles derecho exclusivo. Esos municipios adyacentes, en cierto modo parásitos de la opulenta vecina, medran a favor de la prosperidad ajena, mediante la exención de impuestos y la concesión de prerrogativas, atraen las industrias y ciertos comercios que corresponden a la ciudad más rica contigua, perdiendo esta la oportunidad de dar ocupación a numerosos brazos en su seno sin medios de defensa contra el émulo parasitario. En el caso de Leticia dos pueblos extranjeros, Tabatinga y Ramón Castilla, Brasileño el uno, peruano el otro, explotarán nuestra ciudad, aprovechándose de la hacienda y de la industria colombianas.

Los casos que citamos son algunos de los muchos que pueden ocurrir; ejemplos de los perjuicios consiguientes a una localización desventajosa existen por centenares; Nueva York necesitó el apoyo eficaz y decidido de la legislatura del Estado para defenderse, incorporando a Brooklyn y otros municipios adyacentes que le imponían asedio económico oneroso, lo mismo ocurre en Nueva Orleans, con respecto a Argel y otros pueblos contiguos transmissisipianos; en Barranquilla con respecto a Soledad, y aquí mismo en Bogotá contemplamos ya la fuga de industrias hacia los pueblos cercanos, que ofrecen ciertas prerrogativas,

No se pueden aducir barreras aduaneras como argumento en el caso de Leticia, puesto que a más de provocar actos de represalia y complicaciones internacionales, aquellas resultan ineficaces, como acontece con las innumerables empresas comerciales y corporaciones industriales, exclusivamente angloamericanas, que se han radicado en el Canadá siendo más grave el caso cuando se aproximan en tan inmediata como inaceptable situación geográfica de Leticia. Esas cuestiones que dilucidamos en las líneas que preceden han debido ser materia de estudio cuidadoso desde mucho tiempo atrás en los Ministerios de Industrias, de Agricultura y Comercio y de Relaciones Exteriores.

Al Ministerio de Hacienda le incumbe saber que la situación geográfica de Leticia hará difícil y muy dispendioso controlar el contrabando de mercancías extranjeras, el día que esa población adquiera importancia y capacidad consumidora de alguna significación; en tales condiciones, los intereses fiscales del país sufrirán menoscabo; el comercio autóctono honrado, perjuicios incalculables por la competencia ruda y desleal de los contrabandistas.

No podrá Leticia jamás desarrollar su área urbana en todos los puntos cardinales, puesto que el Brasil se lo impedirá por el Este, por el Sur y por el Occidente el Amazonas, quedando apenas un ángulo muy estrecho hacia el Noroeste para su expansión urbana; es lamentable que el señor Ministro de Obras Públicas en su viaje de investigación al Trapecio, no hubiera columbrado tamaño defecto, que por sí sólo justifica la traslación de la capital intendencial a un lugar apropiado.

A dos pasos de la futura urbe colombiana, y en la dirección de tres de los cuatro puntos cardinales, encontrarán los delincuentes fácil evasión para burlar la acción de las autoridades nacionales; en ese caso la gestión administrativa se conducirá a menudo con embarazo, obligada a tomar las vías

diplomáticas, no siempre eficaces, que deberían y podrían evitarse mediante una localización racional de la capital Amazónica.

Los Ministerios de Gobierno y Relaciones Exteriores, no han previsto la dificultad.

Podríamos extendernos largamente en las consideraciones que atañen al Ministerio de Guerra, en relación con la pésima localización de la capital amazónica; dejemos a los estrategas la labor constructiva de subsanar ese grande error, que más tarde acarrearía a la Nación perjuicios incalculables.

El Ministerio de Correos también debe interesarse en una localización más accesible para la ciudad principal del Trapecio.

ADECUADA LOCALIZACION DE LA CAPITAL AMAZONICA

En el proyecto que se menciona se incluyen tres secciones principales: el ante-puerto, cruzado por el canal de acceso; el puerto principal y finalmente el plan de urbanización que comprende las zonas acostumbradas: la comercial, industrial, la de barrios obreros, y las llamadas residenciales.

El canal de acceso se inicia en la desembocadura de la quebrada "Matamata" a inmediaciones del caserío de Loreto, frente a la isla del mismo nombre, que actualmente goza del dominio de Colombia.

El ante-puerto, además de satisfacer graves exigencias de la defensa nacional, característica fundamental de importancia suprema en el proyecto que se estudia, se utiliza para las estaciones sanitarias, los astilleros, diques de carena, depósitos de hulla para el abasto de vapores en tránsito, estacionamiento de embarcaciones en paro y de vehículos y equipos portuarios, recintos de anclaje, capitanía del puerto, resguardos, inspecciones aduaneras etc., etc., y para las secciones de la zona libre y de almacenes afianzados, a que hoy se concede preeminencia indiscutible en los países más avanzados.

Al extremo norte del canal de acceso, se establece la bifurcación que da origen a dos ramales del puerto comercial, donde se organizarán los diversos servicios que exige un terminal moderno, impartándole a este las cualidades físicas y técnicas que lo hagan cómodo, económico y atractivo en el manejo de la carga. Este trazado que sugerimos permitirá el establecimiento de muelles especiales, separados de los que corresponden a los buques mercantes y de pasajeros. Los muelles especiales facilitan el manejo de cierta clase de mercaderías que se benefician mediante algunas transformaciones y operaciones industriales que se ejecutan con ventaja a la orilla del agua; así acostumbran las grandes estaciones centrales descargadoras de arroz, como las hemos observado en Nueva Orleans, las desmotadoras y limpiadoras de algodón, silos enormes de maíz (ascensores de granos) para su embarque a granel, mataderos para el embarque inmediato y directo de la carne enfriada (chilled meat) o la producción de la carne en conserva (artículos de las packing houses), arribando los productos en crudo, materia prima, por transportes terrestres o acuáticos baratos, de múltiples procedencias, muchos de ellos de pequeños productores que constituyen valiosos factores de saludable y potente riqueza particular cooperativa. En muelles especiales se embarca el banano y se descargan las provisiones de consumo local; en dársenas especiales, aisladas del resto del terminal en forma completa y absoluta, para evitar la posibilidad de propagar incendios, se depositan y se mueven el petróleo y sus derivados; en esos mismos recintos protegidos se aprovisionan de combustible líquido los barcos en tránsito.

El ante-puerto será constituido por el canal de acceso y el terreno adyacente en ambos lados. La obra inicial es una pequeña ensenada de 500 metros de ancho y de igual longitud en la orilla septentrional del Amazonas, al frente de la isla Loreto, de propiedad colombiana; luego sigue la boca o entrada al canal de acceso, de un kilómetro de largo por una latitud que jamás excederá de 100 metros en el canal navegable, garganta estrecha, especie de Dardanelos, dimensión conservada en ese límite por razones de estrategia relacionadas con la defensa nacional. A continuación de esa boca se abrirá la sección mayor del canal de acceso que constituye el propio ante-puerto, de 500 metros de ancho en el canal navegable, seis y medio kilómetros de extensión longitudinal, en cuyo extremo norte se abre la dársena de viraje, de dos kilómetros de largo por dos de ancho, que dará paso a los diversos muelles del terminal marítimo-fluvial. Los recintos de anclaje en el canal de acceso y en la dársena de viraje sumarán un área total mínima de cuatro kilómetros cuadrados, capacidad necesaria para los distintos servicios portuarios y para las flotas nacionales y las extranjeras que visiten el puerto.

Ya hemos anotado las numerosas dependencias que deben instalarse en el ante-puerto, réstanos dar alguna noticia más amplia acerca de la zona libre y de los almacenes afianzados, instituciones de importancia excepcional, grandes auxiliares del comercio y de las industrias, que no han sido bien comprendidos en el país. Algunos suponen erradamente que el puerto de zona libre, o el "puerto libre", según expresión deficiente que a veces se emplea, envuelve el privilegio de importar, vender y consumir mercancía extranjera exenta de impuestos aduaneros. Error, serio es éste. Para evitar interpretaciones equivocadas, nos permitiríamos sugerir el empleo de términos precisos y distintivos. La franquicia o privilegio absoluto a que acabamos de referirnos, ha existido en algunos países, especialmente en aquellos que adoptaron la política del libre cambio; no es compatible con los del puerto franco, es decir, de comercio libre, el cual en nada se relaciona con el proyecto que estudiamos. Para éste prevemos lo que debe denominarse puerto de zona libre, que implica el derecho de introducir a un recinto aislado y vigilado por las autoridades aduaneras, ciertos artículos extranjeros, provisionalmente exentos de pagos arancelarios, mientras esas mercancías son manufacturadas o transformadas en el mismo recinto aislado, y nacionalizadas para el consumo, en cuyo caso están sujetas a satisfacer los impuestos legales o, bien, son reexportadas a cualquier país extranjero sin restricción alguna. Los almacenes afianzados consisten en depósitos o bodegas administrados o supervigilados por las autoridades fiscales, donde el comercio importador retiene la mercancía introducida para el consumo interior, la que paga los derechos de importación correspondientes a medida que se va retirando para darla a la venta en el país. Hamburgo ha sido el puerto modelo de zona libre y habiendo contribuido en parte esencial al desarrollo de la industria manufacturera y del comercio exterior, alemanes.

Contigua al terminal marítimo se extiende en nuestro proyecto la zona urbana industrial, dedicada a las actividades comerciales y fabriles, separando convenientemente los espacios que correspondan a las manufacturas intensivas y a las extensivas, las ofensivas y las inocuas, plan cuya ejecución naturalmente se desarrollará a medida que el desenvolvimiento de la urbe lo requiera, pero sin descuidar las necesidades del porvenir, previniendo así futuras congestiones y costosos ensanches, localizando a la vez los barrios de obreros y estibadores, de tal suerte que el tránsito diario a las fábricas y los muelles sea rápido y barato.

Aunque juzgamos que el transporte ferroviario en esta región, jamás alcanzará gran importancia, quedando siempre en condición de inferioridad respecto a las comunicaciones acuáticas, automoviliarias y aéreas, convendrá destinar una área determinada en la zona industrial, contigua al terminal marítimo, para un *beir line*, o sea patios de clasificación.

Más hacia el norte, en la línea hiposométrica de 100 metros sobre el nivel del mar, donde señalamos el núcleo de la futura metrópoli, hemos localizado la zona residencial, que debe

trazarse por método adecuado al clima tórrido que allí prevalece y teniendo en cuenta las peculiaridades de la región. Aconsejaríamos manzanas rectangulares de 100 por 140 metros, divididas en diez lotes de 28 por 50 cada uno; calles de una latitud mínimo de 20 metros, tanto las transversales como las longitudinales, ampliadas en bulevares de 30 metros a cada medio kilómetro, 50 metros y de intervalos de un kilómetro; avenidas diagonales y marginales de este mismo ancho, convenientemente trazadas; todo el sistema de urbanización desarrollado sobre la base de una avenida central de 80 metros de latitud, fijada en la dirección del meridiano geográfico; al mismo tiempo, severas disposiciones legales que garanticen amplia área de patios y jardines, en relación con la superficie ocupada por las construcciones. Recientemente hemos visitado la risueña y atractiva ciudad de Mariquita, en el Tolima; desde el primer momento se observa allí la mano maestra del urbanista inglés, práctico y consumado, que trazó el extenso y moderno barrio de la Estación o de El Llano, como algunos lo denominan. Presentaríamos esta urbanización de la simpática ciudad tolimense como modelo para nuestras poblaciones importantes.

Otros detalles deberán tenerse en consideración al emprender el estudio completo y científico del proyecto que hoy esbozamos; entre esos detalles se incluirán los renglones que conciernen al gran parque central (diez a veinte kilómetros cuadrados), parques menores, empresas de utilidad pública, como plantas de energía y alumbrado, acueducto, amplias plazas de mercado, convenientemente distribuidas a fin de evitar futuras congestiones e inexcusables deficiencias, plazas de ferias, mataderos, servicio de aseo público y crematorios, hospitales rodeados de arboledas y jardines, campos de deporte, aeropuertos terrestres y acuáticos, muelles de turismo, de excursiones y de recreo, oficinas postales y telegráficas, parqueaderos, y otras necesidades urbanas que será indispensable tener en consideración para el correcto port and City planning de la capital amazónica colombiana, recordando en todo momento que el villorrio o arrabal de hoy será el centro populoso, congestionado por múltiples actividades de las generaciones venideras, que las líneas y los trazados iniciales perduran sin modificaciones ulteriores, celosamente defendidos por el interés personal, y no olvidar que toca los lindes del delito llegar a esas futuras generaciones problemas y dificultades fáciles de obviar hoy mediante un ligero esfuerzo bien intencionado y bien dirigido; el beneficio estable de las generaciones futuras jamás deberá subordinarse a los intereses personales o transitorios. Se comprenderá que tal conjunto de nobles aspiraciones, de género tan vario como lo hemos anotado en las líneas que preceden, que invade los campos de la industria, del comercio, de las múltiples actividades portuarias y administrativas, y de la ciencia del urbanismo, requiere un sesudo y riguroso planeamiento que, tratándose de la capital amazónica colombiana, no debe dejarse a la locura del ocaso, al crecimiento errátil, incierto y empírico que inducen intereses transitorios, individuales y minúsculos, a menudo antagónicos de las conveniencias colectivas, generadores del desorden y la confusión, métodos reprobados que emplearon los españoles en la fundación y el desarrollo de las ciudades coloniales, cuyos defectos perniciosos nos ofrecen hoy graves, costosos y aún insolubles problemas. Principios ineludibles de sana ética, de honradez elemental, de cultura y de civilización nos obligan a librar a la capital amazónica de insufribles trastornos, como los que actualmente padecemos en nuestras populosas ciudades por consecuencia de un desenvolvimiento inculto, grosero, rutinario. La función de un puerto de la índole del que nos ocupa envuelve cuestiones de trascendencia tan vasta para los intereses colectivos, que merece especialísima atención de los gestores del patrimonio nacional a fin de que la nueva urbe, que en corto plazo constituirá metrópoli de importancia excepcional, satisfactoriamente llene su cometido en la lejana frontera para orgullo y honor de la nación colombiana.

La carretera que ha de construirse entre Tarapacá y nuestro puerto amazónico debe localizarse en la línea que se muestra en el mapa adjunto. Se ha trazado esa vía sobre el lomo o parte más alta del terreno, en la faja que constituye el *divortium aquarum* del sistema hidrográfico del trapecio. Los detalles topográficos de este mapa los hemos tomado de una

proyección sinusoidal de la Oficina de Longitudes, exhiben ellos características físicas que constituyen una verdadera revelación, ya que se nos había acostumbrado a considerar todo aquel terreno como un vasto pantano, integrado por tremedales insondables.

Una trocha de exploración recién ejecutada ha permitido descubrir bancos de grava a treinta kilómetros al norte de Leticia, en las cabeceras de las quebradas "Fábrica" y "Pichuna", bancos que localizamos en este mapa que hemos copilado para nuestra reseña.

Una ojeada a esta proyección nos revela las indiscutibles ventajas de la localización que hemos sugerido para la capital amazónica, esta apenas distaría 90 kilómetros de Tarapacá, casi la mitad de la distancia que separa al puerto Putumayo de Leticia, puesto que entre ésta y Tarapacá, median 170 kilómetros por la vía superior del *divortium aquarum*: De Leticia a Tarapacá en línea directa a lo largo de la frontera brasileña, terreno inferior, que tal vez hace impracticable una buena carretera, en todo caso de conservación más costosa, hay 150 kilómetros, lo que implica una distancia mayor en 60 kilómetros que la de la vía de nuestro proyecto, por la cual se economizan de 60 a 80 kilómetros de carretera, hecho que reviste una importancia extraordinaria, si consideramos que la vía automoviliaria entre el Putumayo y el Amazonas, a través del trapecio, es indispensable y constituirá un medio de comunicación de tráfico intenso, que eliminará la inmensa vuelta de más de 600 kilómetros de navegación fluvial por territorio brasileño, navegación que introduce solución de continuidad del suelo patrio en ésa necesaria comunicación entre pueblos colombianos. No conocemos las condiciones de la navegación en aquellos ríos pero juzgamos que para salvar esos 600 kilómetros de ríos brasileños, se necesitará un promedio de tres días a un costo considerable, lo que fácilmente podrá sustituirse por dos horas de cómodo recorrido en camión o automóvil entre Tarapacá y la nueva capital, enorme diferencia que induce a serias reflexiones y establece irrefutable y contundente razón en favor de nuestro proyecto.

La carretera central del trapecio, que puede ser de macadam asfáltico de penetración, bien drenada y realzada, debe mantenerse oculta bajo la jungla milenaria por motivos de orden Estratégico y condición fácil de obtener con una ligera dosis de discernimiento y de buena voluntad. Para apreciar la importancia y el valor inestimable de esta especificación, deténgase el lector a considerar el número de años y la cuantiosa inversión, quizá prohibitiva, que serían necesarias para lograr un sistema cualquiera de camouflage que disimulase o ocultase del enemigo una calzada de 90 kilómetros de longitud, propósito que puede alcanzarse con el acertado aprovechamiento de las frondas espesas que allí nos brindan los bosques seculares.

Si observamos la curva de nivel de 100 metros que circunda al trapecio, y las numerosas corrientes fluviales que en todas direcciones irradian del lomo central donde hemos trazado la carretera, notaremos que allí existen 420.000 hectáreas de terreno alto bien drenado, apto para los cultivos tropicales cuyos productos obtendrían fácil distribución por la vía indicada. Las trochas existentes en aquella región, que se muestran en el mapa, que comunican el Amazonas con el Choruté, en las cabeceras del río Cotuhé y Buenos Aires, y luego hacia el Noroeste, con el río Yaguas, corroboran y confirman el ventajoso excelente sistema hidrográfico del Trapecio, hidrología que por otra parte está demostrada por la curva de nivel ya citada y las corrientes de drenaje fluvial que irradian del cuadrilátero en todas direcciones.

Oportunamente se construirán los puestos de observación, obras comerciales de estilo japonés, con sótanos toledanos, que se indican en los números 1 y 7 del mapa.

No debe interpretarse que se propone la ejecución a breve plazo de las obras proyectadas y descritas en este capítulo, cualquier persona de mediana inteligencia así lo comprenderá. El programa que hemos delineado constituye una pauta o derrotero que debe servir para encauzar

racionalmente las actividades y las ejecuciones que en forma normal y corriente han de cumplirse en el Trapecio; se trata de un programa ordenado, que mediante un esfuerzo modesto podría adelantarse por etapas docenales. Sin embargo, los intereses que serán afectados por la censurable negligencia que pudiera estorbar el rumbo natural de las corrientes de progreso en aquella región son de tal magnitud, que estaría justificado un aumento de 3% en el presupuesto nacional de gastos, una partida de dos millones de pesos anualmente durante diez años, destinada a las obras públicas del trapecio amazónico colombiano, a la red de comunicaciones de penetración al sistema de parcelaciones a que nos, referimos en el capítulo siguiente. El decoro nacional y las altas conveniencias del país exigen la ejecución de tan beneficioso programa.

IMPORTANCIA DEL TRAPECIO Y DEL TERMINAL MARITIMO AMAZONICO

Al sur del río Guaviare y al oriente del meridiano de Bogotá yace una vasta extensión de territorio colombiano, 400.000 kilómetros cuadrados de tierras feraces, cruzadas por numerosos ríos navegables, nueva Mesopotamia que ostenta múltiples praderías, sabanas extensas cubiertas de pastos naturales suculentos, libres de inundaciones y de pantanos como los que caracterizan a nuestros llanos orientales, circunstancia feliz que excluye el mosquito de aquellas zonas privilegiadas y las presenta en condiciones más favorables para una colonización activa y floreciente. Esta sección del territorio patrio, cuya superficie es mucho mayor que la del reino de Italia, que holgadamente puede sustentar 50.000.000 de habitantes, comprende la Comisaría del Vaupés, la mitad del Caquetá y toda la Intendencia del Amazonas.

La región descrita, que se muestra en el mapa inserto en el ángulo izquierdo superior de nuestra ilustración, carece de facilidades para aprovechar los puertos del Caribe y del Pacífico que hoy alimentan el comercio vivificador del país; nuestro erizado sistema oro gráfico y las enormes distancias interponen valla económica infranqueable a la salida de este territorio por las vías del occidente y del norte. En compensación debemos a la inteligencia y acertada actuación de Fabio Lozano Torrijos el corredor de Leticia, que nos abre franca e inmediata comunicación hacia el Atlántico por el sudeste. Este pasaje amazónico desembotella admirablemente el rico y extenso territorio en que nos ocupamos; la carencia de tan fácil y eficaz vía de comunicación dejaría aquella comarca en desamparo insoportable, angustiosa situación mediterránea que la sometería a depresivos y onerosos tributos extranjeros, que siempre embarazan el progreso material de los pueblos independientes.

Obsérvense en el pequeño mapa inserto a que nos referimos, las cinco principales llanuras de la interesante región, que se distinguen bajo las denominaciones de PARDAOS, IGUAJE, MARIAPIRI, YAMBI Y SICAYARI; cada una de estas praderas puede constituirse en núcleo o centro de parcelación de un bien meditado y organizado sistema de colonato pecuario, como lo ha sugerido el general Max Carriazo para nuestros llanos orientales; estamos en posesión de un valioso recurso natural de incalculables proyecciones económicas, más la abulia, la rutina y la negligencia que saturan el ambiente nacional a que antes nos referimos, son responsables de que esas riquezas que nos obsequia Natura permanezcan aún por descubrir. En nuestro folleto "Los Bucaneros del Amazonas" hemos consignado noticias descriptivas de esta feraz región, cuya lectura recomendamos a los que se interesen en estas materias.

Factor indispensable para el desarrollo económico de esta comarca será la red de vías de penetración que partiendo del cuadrilátero amazónico, avancen hasta las zonas más fácilmente explotables. No exige este proyecto un programa vial extenso o complicado, bastará construir secciones de carretables interfluviales que comuniquen los trayectos navegables de los diversos ríos que atraviesan la región, como lo hemos indicado en el mapa adjunto. Así podría fomentarse el comercio de exportación de la carne enfriada,

conduciendo el ganado en pie hasta los mataderos del terminal marítimo de nuestro puerto en el Amazonas, sistema industrial que se emplea con éxito brillante en la Argentina, y lo hemos descrito con detalles en nuestro libro "LA SAL MARINA EN COLOMBIA". No podría concederse mejor aplicación práctica y beneficiosa al trapecio y al terminal marítimo amazónicos, los que constituirán elementos de valor inapreciable en el desenvolvimiento económico de aquellas vastas y feraces secciones del territorio patrio, el día que la comprensión y la acucia penetren las esferas oficiales.

