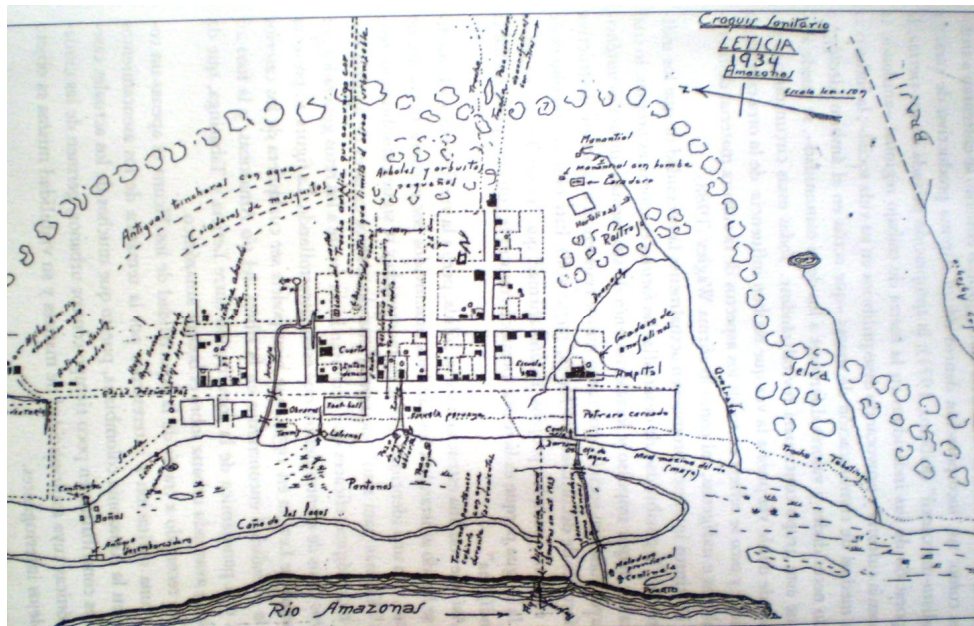


1. Zona baja inundable del río Amazonas. En el sur se encontraba el puerto, los puestos de centinela y el matadero provisional. Hacia el norte baños y letrinas públicas muy mal ubicados si se tiene en cuenta que en esta zona se ubicaron varios “ojos de agua” (pozos) para el aprovechamiento de la población.
2. Zona de malecón, a una altura de 13 metros sobre el nivel del río, de aproximadamente 80 metros de ancho. Hacia el sur se encontraba un potrero y un puesto de centinela; en la parte central la escuela peruana, una incipiente cancha de fútbol y un puesto de letrina; en el extremo norte otro puesto de centinela.
3. Zona residencial, sobresale la Avenida Libertador (paralela al río Amazonas) que sirvió de eje principal para el trazado de 7 manzanas en la que se empezó a concentrar la mayor parte de la población y donde se ubicaron de sur a norte los servicios que en ese momento ofrecía el Estado: Hospital Militar, escuela colombiana, estación de radio, aduana y casa intendencial. Sobre la Avenida Colombia (la segunda de occidente a oriente) se trazaron seis manzanas y sobre la Avenida Perú tres, perfilando así la expansión urbana de Leticia hacia el oriente y hacia el norte.
4. Zona de rastrojos y selva que rodeaba el pequeño casco urbano.

De lo anterior se infiere que hasta 1934 el Estado implementó una primera base para los servicios de comunicación telegráfica, salud, educación con los conflictos ya anotados y se proyectó la malla urbana; pero, Leticia padecía agudos problemas en materia de servicios públicos (acueducto, alcantarillado, energía eléctrica) los dos primeros con incidencias en la salubridad de los habitantes y en el saneamiento ambiental; de igual manera, eran incipientes y muy irregulares los servicios de comunicación fluvial, marítima y aérea con el interior del país. El anhelo de los colonos andinos era contar con la prestación regular y adecuada de tales servicios para mantener activa, en particular, su relación familiar. Sobre estos problemas no se vislumbraban soluciones de fondo.



Mapa 4. Plano sanitario de Leticia en 1934.
Fuente: Elizabeth Riaño Umbarila, 2003.

3.4. IMPLEMENTACIÓN DE SERVICIOS ENTRE 1935 Y 1950.

Por efectos de la colonización ya se había logrado una significativa correlación de fuerza a nivel poblacional favorable a Colombia, tal como lo indicaba el censo no oficial de 1937¹²⁸ que arrojó un total de 1.368 habitantes, de los cuales 738 eran colombianos (54%), 328 brasileros (24%), 277 peruanos (20%) y 25 de otras nacionalidades (2%), para un total de 1.368 habitantes; pero, aún las condiciones sociales y sanitarias del poblado eran muy deficientes como lo describió Convers Pinzón: “el agua potable se toma de pozos mal construidos, carece de los artículos alimenticios de primera necesidad, los cuales se importan de Manaos... Las principales necesidades de la población son: acueducto, luz eléctrica (la planta actual es insuficiente y se halla en mal estado), alcantarillado y un muelle para el atracó de las embarcaciones...”¹²⁹.

En cuanto a los servicios públicos domiciliarios, todo indica que el primero que se implementó fue el de la energía eléctrica; sobre el particular

¹²⁸ Carlos Zárate, Leticia peruana, Leticia colombiana. ¿Un falso dilema? Conferencia dictada en la biblioteca del Banco de la República, abril de 2007.

¹²⁹ Rafael Convers Pinzón. El Trapecio Amazónico colombiano..., p. 58.

acota Don Rodolfo Rodríguez Ramos, “Leticia tuvo por primera vez energía eléctrica el 20 de julio de 1939, siendo Intendente el Señor Alirio Paz. Ese día se puso en funcionamiento un generador de energía de 62.5 kilovatios de alta tensión...se instaló en donde hoy es la cárcel de Leticia. Ahí empecé a trabajar... Para el funcionamiento de la planta se utilizaba ACPM, que llegaba de Estados Unidos, en tarros de cinco galones...¹³⁰. La irregularidad en el transporte marítimo del combustible se oponía a una eficiente prestación del servicio de energía.

En lo que respecta a la “instrucción pública”, administrativamente el servicio dependía del Vicariato del Caquetá, con sede en Sibundoy (Putumayo). Leticia en 1940 contó con la escuela de varones y niñas, en medio de muchas dificultades locativas y pedagógicas mientras en el sector rural del río Amazonas, con marcada población indígena, se fueron implementando los orfanatorios.

La implementación de las comunicaciones (fluvial, aérea, terrestre e inalámbrica) estaba llamada a jugar un papel de suma importancia en la inserción de Leticia al concierto nacional. El conflicto colombo-peruano aceleró la culminación parcial de lo que serían las carreteras para unir el sur de la región andina con la Amazonia, en el trayecto Pasto-Puerto Asís-Caucayá (después Puerto Leguizamo) sobre el río Putumayo, proyectados como centros abastecedores de Leticia, con la participación importante de la empresa de transporte fluvial NAVESUR. Sin embargo, superado el conflicto colombo-peruano la carretera Pasto-Puerto Asís quedó inconclusa dificultando el normal tránsito vehicular, que sumado a la misma irregularidad en el transporte fluvial complicaron el normal abastecimiento de Leticia con productos nacionales (alimentos, materiales de construcción).

Se anota que un avance positivo en el transporte fluvial fue la conformación de una flotilla intendencial de lanchas para la comunicación con Tarapacá, los caseríos sobre el río Amazonas y las ciudades de Manaus e Iquitos¹³¹.

¹³⁰ Jorge Picón Acuña. Me contaron mis abuelos... Conversatorio del día 14 de enero de 2003. Fue más conocido en la comunidad como “Don Quicho”.

¹³¹ La Intendencia administró los vapores “Güepí”, “Chavaco” y “Presidente López”; ésta última cumplía el recorrido Tarapacá, Leticia, Puerto Nariño, Iquitos, según comenta Don Guillermo Valencia. Me contaron mis abuelos... Conversatorio del 25 de julio de 2006.

La necesidad de alimentos se empezó a suplir del extranjero, específicamente de Manaos e Iquitos; con éste último se facilitó el abastecimiento al entrar en vigencia el Tratado Aduanero suscrito con el Perú en 1938¹³².

En la década de los cuarenta del siglo pasado, en el marco de la segunda guerra mundial, se presentó un resurgimiento del extractivismo de las gomas elásticas que incluyó a la Amazonia en el marco de los intereses de los aliados de Europa y Estados Unidos contra Alemania¹³³; tanto así que el vapor colombiano conocido como “Nariño”, al servicio de la empresa NAVENAL, en ese momento transportó grandes cantidades de barbasco desde Iquitos hasta Belém do Pará (Brasil), el cual sería enviado a Europa “para fabricar bombas asfixiantes y otras”, como lo recuerda Don Benjamín Velásquez, piloto del mismo entre 1938 y 1960¹³⁴.

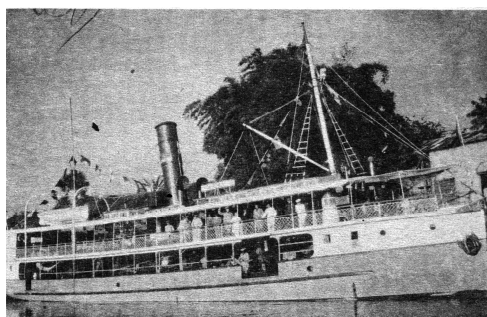


Figura 10. El vapor “Nariño”.
Fuente: Mirador Amazónico.



Figura 11. El vapor “Ciudad de Neiva”
Fuente: Antonio Jover.

A través de la *Booth Line*, empresa marítima de Inglaterra, se desarrolló un activo comercio de importaciones con productos de Europa, Estados Unidos, Brasil (Belem do Pará, Manaos) y Perú (Iquitos). Los barcos en su viaje de retorno transportaban productos naturales extraídos de la Amazonia. Por muchos años la ruta que unió a los puertos amazónicos la cumplió el vapor “Nariño”, mientras que los vapores “Ciudad de Neiva” y el “Ciudad de Pasto”, también de la nómina de la NAVENAL cubrían la ruta Puerto Leguizamó-

¹³² Se exoneraron 150 posiciones arancelarias. Ver: Luís Humberto Salamanca. *Realidades Amazónicas*. Bogotá, 1973, p. 101.

¹³³ El gobierno peruano firmó un acuerdo con Estados Unidos durante la segunda guerra mundial (Barclay 1991), en razón a la calidad del barbasco debido a la alta concentración de rotenona. Ver: Lucy Ruiz. *Escenarios y conflictos*. Perú, CEDIME, 1993, pp. 104-105

¹³⁴ Nació en Venecia (Caquetá) en el año 1901. Falleció en Leticia a la edad de 104 años. Ver: Jorge Picón Acuña. *Me contaron los abuelos...* Conversatorio del 30 de junio de 2000.

Tarapacá-Leticia y viceversa, trayecto en que movilizaron un buen número de colonos y carga, pero con itinerarios muy irregulares, cuando no eran las averías que presentaban las máquinas.

La activación del comercio por vía fluvial fue contribuyendo a la conformación del sector de comerciantes; sobre el particular, en la década de los treinta del siglo pasado, aquellos, mayoritariamente, fueron extranjeros (sirios, judíos, portugueses, peruanos, brasileros)¹³⁵ y una minoría colombianos; en los años cuarenta se empieza a evidenciar una reactivación en la “nacionalización” del comercio, debido al incremento de la colonización.

La dinámica que estaba adquiriendo la comunicación por vía fluvial perfilaba al poblado de Leticia como un importante “puerto comercial” en la cuenca amazónica, lo cual contrastaba con el desembarcadero de madera¹³⁶ construido por la autoridad intendencial.



**Figura 12. Embarcadero de madera en el puerto de Leticia, en la década de los años cuarenta. También se aprecia el vapor “Nariño”.
Cortesía: Señor Milton Puentes.**

No deja de ser interesante cómo entre 1936 y 1937 se cuestionó la ubicación de Leticia como un lugar inadecuado. Incluso se llegó hasta proponer su re-ubicación. Al respecto, Antonio Luís Armenta consideraba que tal ubicación la colocaba “en el sitio más meridional del trapecio amazónico, rincón estrecho, punta alargada y constreñida por dos países extranjeros, donde apenas podía desenvolverse penosamente en determinada y única

¹³⁵ Algunos comerciantes extranjeros fueron: Salim Ossami (sirio), Jaime Abozaglo, Jacob Manman, Arturo Pereira (portugués), Zacarías Bicharra (brasiler), Alejandro Cueva (peruano). Algunos comerciantes colombianos: Pastor Castro Valencia, Wenceslao Medina Grillo, Arturo Villarreal, Jesús Gamboa...

¹³⁶ Antonio Jover. Datos para la historia..., p. 60.

dirección...¹³⁷, proponiendo la construcción de una “ciudad-puerto” (con antepuerto, puerto Terminal y la nueva ciudad con zona comercial, industrial y residencial), al interior de la quebrada “Matamatá”, en inmediaciones del caserío de Loreto, hoy Mocagua¹³⁸, teniendo en cuenta las ventajas estratégicas del sitio desde el punto de vista militar, aduanero y económico. Por su parte Rafael Convers Pinzón consideraba que “la capital de la intendencia debe trasladarse a Puerto Nariño, que por ser un sitio más o menos equidistante de la frontera del Perú y del Brasil, y reunir mejores condiciones topográficas y militares, tiene condiciones excepcionalmente ventajosas desde todo punto de vista...”¹³⁹.

Aunque la Ley 96 de 1928, por medio de la cual se creó la Comisaría Especial del Amazonas, dejó abierta la posibilidad del cambio de la capital (artículo 15, parágrafo 2º), lo cierto es que el Estado mantiene la ubicación de Leticia, en la zona donde confluyen las fronteras de Brasil y Perú, hasta el día de hoy.

En lo que respecta al servicio de comunicación aérea, esporádicamente, llegaban aviones anfibios Junker de la Fuerza Aérea Colombiana, afectando con ello, la oportuna prestación del servicio de correos. Tan sólo, después de 1945 empezó a figurar en los planes del Estado la construcción del aeropuerto de Leticia; mientras que a nivel de comunicación terrestre, desde 1934, se iniciaron los primeros trabajos para el trazado de la trocha hacia Tarapacá¹⁴⁰.

¹³⁷ Antonio Luís Armenta. El Trapecio Amazónico colombiano. Ver: Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia. Bogota, Volumen 4, No.4, 1936, p. 305.

¹³⁸ En la margen izquierda del río Amazonas, a una distancia aproximada de 50 kilómetros de Leticia.

¹³⁹ Rafael Convers Pinzón. El Trapecio Amazónico colombiano. Ver: Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia. Bogota, Volumen 4, No.1, abril de 1937, p. 58.

¹⁴⁰ En 1934 se destinó la suma de \$400 para tal fin. Ver: Decreto Intendencial No. 50 de noviembre 16 de 1934. Archivo Gobernación del Amazonas.



Figura 13. Avión anfíbio “Catalina”, sobrevolando la iglesia católica, aún en obra negra, en un día festivo. Cortesía: Alejandro Cueva Ramírez.

En la década de los cuarenta del siglo pasado Leticia continuó fundamentando su organización urbanística en la “cuadrícula española”. Siguiendo este enfoque se llevó a cabo la construcción de las plazas Orellana y Santander, en coyunturas históricas muy precisas y trascendentales, cuando oficiaba como intendente el señor Alirio Paz.



Figura 14. Acuarela que muestra a Leticia en 1938, del pintor alemán Huber Muchën. Hoy corresponde a la carrera 11. Se observa a la izquierda el edificio de la aduana y al fondo la torre de comunicaciones donde hoy se iza el pabellón tricolor. A la derecha vivienda de dos pisos del comerciante judío Jaime Abozaglo, espacio que hoy ocupa el hotel Anaconda y al fondo el Edificio de Marconi. Caminando de espaldas un personaje de la época: “Barba Azú”. Cortesía: Señor Carlos Sánchez.

La Plaza “Orellana”¹⁴¹, surgió en el marco de la conmemoración del IV centenario del descubrimiento del río Amazonas por Francisco de Orellana (1542), para lo cual el Congreso de Colombia expidió la Ley 114 del 23 de diciembre de 1940¹⁴², ordenando que “Una plaza o avenida de la ciudad de Leticia, capital de la Intendencia Nacional del Amazonas, llevará el nombre de Orellana y en ella se erigirá un busto en bronce del conquistador...”. La “Plaza Orellana”, paulatinamente, se fue transformando en la “Plaza Mayor” al constituirse en el “centro de los poderes”, si se tiene en cuenta que hacia el costado oriental se encontraba la iglesia católica; al sur, el antiguo cuartel militar y la casa intendencial y al occidente, el casino militar.



Figura 15. El edificio intendencial, después comisarial, hacia el costado suroccidental de la Plaza Orellana. Cortesía: Señor Milton Puentes.

La “Plaza Santander”¹⁴³ surgió en el marco de la conmemoración del primer centenario de la muerte de Francisco de Paula Santander (1940-1940)¹⁴⁴, en un terreno de la zona del malecón con vista directa al río Amazonas.

¹⁴¹ Hoy “Parque Santander”.

¹⁴² Diario Oficial No. 24548 de diciembre 27 de 1940. Dado a conocer por la Hoja Parroquial No. 356 de 1960.

¹⁴³ Hoy “Plaza Orellana”

¹⁴⁴ El presupuesto intendencial para la vigencia 1940, aprobado según el Decreto No. 52 del 11 de diciembre de 1939, en el rubro “Terminación de plazas de Leticia y arreglo de parques” contempló la suma de \$1.600. Posteriormente, según Decreto 21 de junio 25 de 1949, considerando que la partida para el arreglo del parque Santander en donde se erigirá la respectiva estatua es insuficiente, aprobó un traslado presupuestal por la suma de \$400. El intendente de la época era el señor Alirio Paz.

Con los escenarios arriba mencionados, la población contó con dos espacios de encuentro, recreación y esparcimiento familiar que le brindó un nuevo aire urbano a Leticia. Por supuesto, ambos lugares muy necesarios para la vida en comunidad. Además ocurrió algo muy importante en la relación con el medio amazónico: se proyectaron amplias zonas verdes complementadas con una exuberante siembra de árboles por todos lados¹⁴⁵.



Figura 16. Plaza Santander en los años cincuenta del siglo pasado. Al fondo el río Amazonas. Hoy este espacio lo ocupa la Concha Acústica. Fuente: Mirador Amazónico, abril de 1996

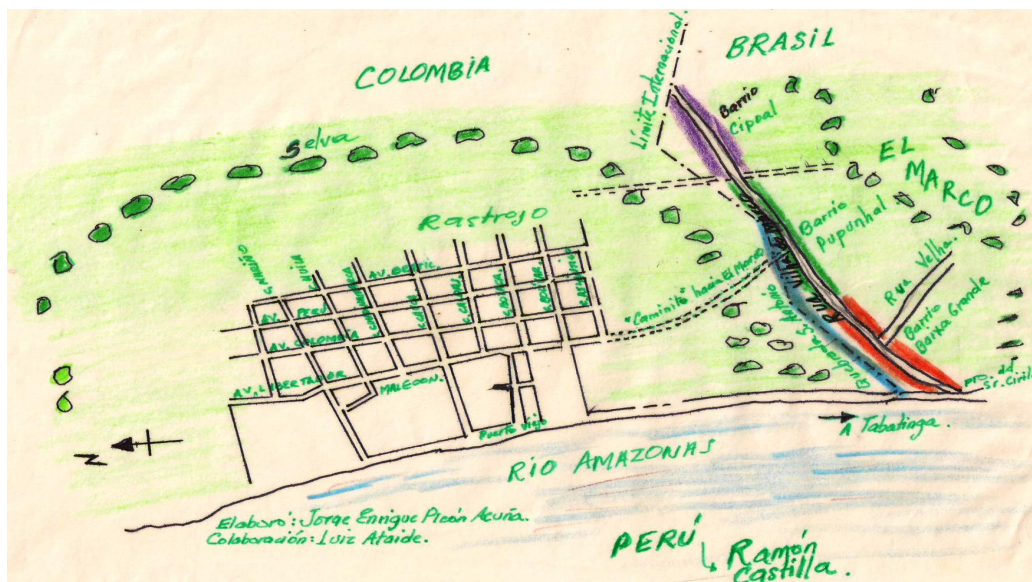
A diferencia de Leticia, el vecino poblado brasileño de El Marco fue perfilando su proyección urbanística sobre dos largas calles: 1.ª *A Rua do Marco*¹⁴⁶ paralela a la quebrada San Antonio, frontera natural entre Brasil y Colombia, en la que se diferenciaron tres sectores conocidos con los nombres de *Capoal*, *Pupuñal* y *Baixa Grande*¹⁴⁷ y 2.ª *A Rua Velha*¹⁴⁸. Como se puede deducir, los estilos de urbanización que reflejaron tanto Leticia como El Marco fueron fiel reflejo de la presencia, en esta área de la Amazonia, de los imperios de España y Portugal.

¹⁴⁵ Tal es el caso de la denominada “calle de los mangos”, hoy calle 9ª; de igual manera, la actual calle 10ª entre las carreras 10ª y 11ª.

¹⁴⁶ Hoy *Rua Marechal Rondón*, pero es más conocida como “la calle de la Santa Cruz”. Entrevista con el señor Luiz Ataide, septiembre 18 de 2008.

¹⁴⁷ Entrevista con el señor Luiz Ataide....

¹⁴⁸ Para una referencia, los puntos extremos de esta calle corresponden a la casa del Señor “*Melao*” y el “*bar Flamengo*”. Entrevista con el señor Luiz Ataide....



Mapa 5. Plano urbano de Leticia y El Marco (Brasil) hacia 1955. Unidos por el “caminito de Dídimo”.

Pero también se debe anotar que los poblados de Leticia y El Marco estuvieron unidos gracias al “Caminito de Dídimo”¹⁴⁹. Esta unión gestó significativos procesos de interrelación e interdependencia en los campos laboral, comercial, deportivo, recreativo, educativo y salud, situación que puede considerarse como la génesis de la actual conurbación Leticia-Tabatinga¹⁵⁰.

Entre 1940 y 1945 el Estado colombiano tomó tres medidas que van a tener incidencia en el proyecto de consolidación urbana de Leticia, medidas que a continuación se explicitan:

- 1º. La expedición de la Ley 114 de 1940 que oficializó una primera propuesta para incidir en el mejoramiento de los servicios básicos urbanos de Leticia, en buena parte retomando lo que el intendente Ignacio Moreno ya había previsto desde 1934; es así como la citada Ley ordenó la construcción del siguiente “paquete” de obras: muelle para el cargue y descargue de los vapores en el puerto, edificio para las oficinas y dependencias de la Intendencia, edificio para escuela de artes y

¹⁴⁹ Se iniciaba hacia el sur, después del Hospital Militar, prolongándose por los potreros de propiedad de los militares hasta encontrar y cruzar la quebrada San Antonio, luego ascender por un terraplén de unos diez metros de altura y así “salir” a los predios del Señor Dídimo Pirez, sobre “a Rua do Marco”. Entrevista con el señor Luiz Ataíde....

¹⁵⁰ Para mayor comprensión de lo que es la conurbación Leticia-Tabatinga ver: Germán Grisales. 2000. *Nada queda, todo es desafío*. Bogotá: Tercer Mundo Editores.

oficios, edificio de mercado público, edificio para matadero, alcantarillado y el acueducto. Aunque se contempló la suma trescientos mil pesos (\$300.000), también quedó planteada la inseguridad en llevar cabo las obras si se tiene en cuenta que dicho valor se incluiría en el presupuesto de las próximas vigencias “a medida que las circunstancias lo permitan”¹⁵¹ (subrayado fuera de texto); de todas maneras se abrieron nuevas esperanzas para los 1.070 colonos que en ese año la habitaban¹⁵², aunque “el paquete” no contempló la construcción del aeropuerto, ni el nuevo cuartel, ni el mejoramiento sustancial del servicio de energía eléctrica.

2º. La implementación de políticas para fortalecer la colonización centradas en la ganadería y la agricultura, componentes de la estrategia de colonización que apuntaban a la implementación de los servicios económicos para generar empleo y asegurar la sostenibilidad alimentaria de los habitantes. Al efecto, en 1941 la Intendencia del Amazonas expidió sendos decretos para organizar y estimular la vinculación de los colonos al desarrollo de la ganadería y la agricultura¹⁵³, hecho que se complementó en 1942 cuando el Estado hizo efectiva la compra de la hacienda “La Victoria”¹⁵⁴, que en adelante adoptó el nombre de “Granja Agropecuaria Francisco José de Caldas” en la cual se desarrollaría, precisamente, “un programa para el establecimiento de una granja agropecuaria”¹⁵⁵, creando, desde luego, nuevas expectativas en la población, y

¹⁵¹ Artículo 5º, Ley 114 de 1940.

¹⁵² Dato no oficial. Ver: Antonio Jover. *Datos para la historia...*, p. 60. El censo nacional de 1938 arrojó para toda la Intendencia un total de 6.414 habitantes.

¹⁵³ Archivo de la Gobernación del Amazonas. El intendente era Abelardo Madariaga quien expidió los Decretos No.28 de 1941 y No. 32 de 1941.

¹⁵⁴ La negociación se llevó a cabo en Lima entre el peruano Oscar Mavila y Francisco José Chauz, embajador plenipotenciario de Colombia en el Perú. Según escritura Pública 1.716 de fecha 1 de julio de 1942; fue registrada en la Oficina de Instrumentos Públicos de Leticia con el No. 4, de agosto 10 de 1942. En el acta de inventario se tiene que arrojó la suma de \$108.093,0 más deudores por la suma de \$2.066.80, sobresaliendo como el mayor deudor la Intendencia del Amazonas.

¹⁵⁵ Notaría de Leticia. Resolución No. 499 del 24 de julio de 1942, Ministerio de la Economía Nacional.

3º. La expedición de la Ley 2ª de 1943¹⁵⁶, mediante la cual el Amazonas dejaba la categoría de Intendencia y asumía la de Comisaría Especial integrando el grupo de los “Territorios Nacionales”; por su parte, Leticia pasó de Municipio a Inspección de Policía¹⁵⁷ (1943-1946) y después a Corregimiento Comisarial (1946-1964).

Una evaluación a la primera experiencia de Leticia como capital intendencial y municipio (1930-1943), muestra algunos avances en la infraestructura de servicios que se fue apostando sobre cuadrícula urbana: en el campo militar se instaló el batallón Juanambú (1934) después de la amarga experiencia de 1932, en un inadecuado cuartel; en el monetario y cambiario se instaló la agencia del Banco de la República (1934), cuando también se otorgó, por parte del Estado la libre importación¹⁵⁸; en la salud se construyó el Hospital Militar en la coyuntura del conflicto colombo-peruano; por cuenta de la Intendencia, Leticia fue la base de una flotilla de lanchas para la comunicación fluvial y, por iniciativa de los civiles, se consolidó un espacio para la práctica del fútbol conocido como la “Cancha Popular” (1936-1937)

Sin embargo, un balance de la Ley 114 de 1940 hacia 1950 mostraba un resultado negativo en materia de realizaciones; servicios domiciliarios como el acueducto y el alcantarillado fueron presupuestados desde 1946¹⁵⁹, pero las obras no se llevaron a cabo¹⁶⁰, de tal manera que la población continuó surtiéndose de agua gracias a los numerosos “pozos” ubicados dentro del área urbana. Incluso se llegó a vender a domicilio lo que estimuló el surgimiento de un grupo informal de trabajo denominado “los carretilleros”¹⁶¹ especializados en

¹⁵⁶ Por la cual se dictan algunas disposiciones sobre administración, división administrativa y régimen electoral de las intendencias y comisarías.

¹⁵⁷ Mediante el Decreto No. 28 del 15 de octubre de 1946, firmado por el comisario Jaime Cuellar, Leticia pasó de inspección de policía a corregimiento comisarial. Ver: Archivo Gobernación del Amazonas.

¹⁵⁸ Según el leticiano Jairo Ruiz Medina, Leticia vivió una especie de Puerto Libre en la década de los años treinta. Conversación personal del día 8 de septiembre de 2008.

¹⁵⁹ Se presupuestó para tal fin la suma de \$68.517,51¹⁵⁹, de los cuales \$58.485,29 correspondían a lo ordenado por la Ley 114¹⁵⁹.

¹⁶⁰ A junio de 1949 se encontraban en el almacén comisarial materiales comprador en Inglaterra y Estados Unidos por la suma de \$49.218,49. Ver: Semanario “Amazonas” No. 3 del 5 de junio de 1949.

¹⁶¹ Era personas que movilizaban una carreta de madera en cuyo frente se ubicaba una rueda metálica. Al inicio de los años cincuenta fueron muy reconocidos Don Miguel Osorio (“Miguelito”), el Señor Calvache, Don Curico, Don Campos (“Mago”), Daniel Capto, Nuncio Casado, entre otros.

el transporte de carga urbano. “Los pozos más conocidos pertenecían a Doña Elisa y a Doña Lucha...”, como lo expresa Héctor Rojas¹⁶². Ampliando la vivencia que tuvo la población alrededor de los “pozos”, estos se constituyeron en puntos de encuentros comunitarios cuya actividad se iniciaba al amanecer, momento en que los muchachos y las muchachas, antes de ir a la escuela, tenían como tarea el aprovisionamiento de agua para sus viviendas.¹⁶³

Hacia 1950 Leticia mostraba grandes dificultades en la comunicación aérea y fluvial con incidencia en el transporte de alimentos y materiales de construcción, dificultades que generaban especulación y prolongado retardo en la entrega del correo; igualmente, atraso en el despegue de las políticas intendentales y nacionales para la activación económica con la compra de la granja “Francisco José de Caldas” (implementación de la agricultura y ganadería con visión andina que hacía presagiar la ineffectividad en el primer caso y la “potrerización” de las zonas rurales en el segundo), incipiente servicio educativo y deficientes servicios públicos domiciliarios (energía eléctrica, acueducto y alcantarillado), este último con efectos sobre el saneamiento ambiental al impactar sobre los cuerpos de agua, que afectaban la salud, situación que hacía ineficientes las campañas preventivas adelantadas por el modesto centro de higiene comisarial, pero que permitían valorar la importancia del servicio que prestaba el Hospital Militar en la zona fronteriza.

Lo anterior develaba que después de 1930 y de manera especial, después del Pacto de Paz de 1934 con el Perú, las élites tradicionales gubernamentales no habían estructurado una política de atención integral que resultara pertinente con la realidad sociocultural y ambiental regional. Sin embargo, se asumió como asunto prioritario la construcción del nuevo cuartel en la perspectiva de lograr el afianzamiento de la soberanía fundamentada sobre la institucionalidad militar, como también, el inicio de la construcción del aeropuerto que si bien era una necesidad, lo cierto es que lo más importante, urgente y necesario era dotar a Leticia de una moderna infraestructura portuaria sobre el Amazonas para dimensionar su naturaleza como puerto

¹⁶² Biblioteca del Banco de la República, sede Leticia. Conversatorio del 23 de septiembre de 2003.

¹⁶³ Además de los anteriores habían otros como el “pozo de Walmir” en inmediaciones de Gaseosas Progreso y el “El Pasadero” al occidente, en el potrero de Don Maximino Moreno. Conversación personal con Josías Mendoza.

amazónico y equiparar su papel frente a sus pares de Iquitos y Manaus, en una época en que según Shultes “El río era el centro de la comunidad, su recurso vital y la razón de su vida” ¹⁶⁴. En estas circunstancias el río se empezaba a colocar “a espaldas” de Leticia.

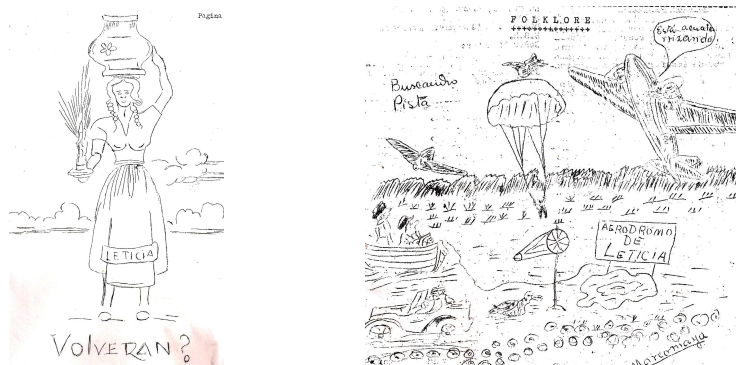


Figura 17 y 18. Caricaturas que muestran tres problemáticas de Leticia hacia 1949. Deficiente servicio de energía eléctrica, la carencia del acueducto y la lentitud en las obras del aeródromo. Fuente: Semanario “Amazonas”, No. 1 de mayo 22 de 1949 y No. 34 de enero de 1950.¹⁶⁵

La construcción del cuartel y el inicio del aeropuerto se convirtieron para los colonos colombianos y, de manera particular, para los habitantes de El Marco (Brasil), en un aliciente a sus agudas dificultades económicas. De esta manera se confirmaba la visión de los moradores del poblado brasileño relacionada con los beneficios que podían obtener (posibilidades laborales, accesibilidad a los pocos e incipientes servicios que Leticia les ofrecía sin ninguna restricción), dada su ubicación en la línea fronteriza (Quebrada San Antonio), en oposición a los intereses de sus autoridades militares. Se empezaban a perfilar, así, las interrelaciones e interdependencias entre estos poblados fronterizos.

En el marco de la ampliación de los servicios a los habitantes se destaca que el sector privado ya había logrado incursionar en el campo de la producción industrial, mejorando la oferta de servicios. En este sentido, ya se había posicionado en el mercado local y fronterizo la Fábrica de Bebidas Gaseosas “El Progreso”, fundada en 1938 por Don Antonio Pereira; de igual manera, ciudadanos peruanos impulsaron la panadería en cabeza de los

¹⁶⁴ Wade Davis. El Río. El Áncora Editores..., p. 410-411.

¹⁶⁵ Fue fundado por el colono Carlos J. Amaya, y salió a la luz pública el 22 de mayo de 1949.

hermanos Juan, Alejandro y Marcelino Domínguez¹⁶⁶; por parte del gobierno comisarial, se instalaron los llamados “Chircales” (fábricas de ladrillos), para apoyar y estimular la construcción, tanto oficial como particular¹⁶⁷; todo lo anterior generó empleo no sólo para los colonos colombianos, sino también, para los colonos de los pueblos fronterizos.

Un aspecto importante de la vida urbana leticiana tiene que ver con la positiva evolución de la práctica del fútbol, al final de los años cuarenta del siglo pasado, en razón a la influencia e intercambios deportivos con los pueblos del “Microcontexto Fronterizo”, potencial que en buena parte capitalizó el “Club Deportivo Cruzada”¹⁶⁸ al contar con una nómina lujosa de jugadores colombianos, brasileros y peruanos que lo llevó a coronarse campeón consecutivo desde 1942¹⁶⁹. Por esta razón no fue casual el éxito de Liborio “Leticiano” Guzmán en la época de “El Dorado” del fútbol colombiano, puesto que Liborio se forjó en el contexto del fútbol trifronterizo defendiendo la camiseta verde-amarillo del “Cruzada”.



**Figura 19. Liborio “Leticiano” Guzmán.
Se forjó como futbolista profesional en la “Cancha Popular”
Cortesía: Señor Juan Gonzalvis.**

¹⁶⁶ Ellos popularizaron, entre otros, los siguientes panes de origen peruano: cartera, rosca, plancha, pinganillo y para la época navideña el famoso panetón

¹⁶⁷ El presupuesto de 1946 contempló la suma de \$15.500 para la explotación, compra de maquinaria y construcción de nuevos hornos; además, por la explotación del mismo se esperaba percibir la suma de \$5.000. Ver Archivo Gobernación del Amazonas. Acuerdo Comisarial No. 2 de febrero 28 de 1946.

¹⁶⁸ En 1939 nació por iniciativa del párroco fray Lucas de Batet con el nombre de “Cruzada Eucarística Colombiana. En 1940 se denominó “Club Cruzada Deportiva” y cuando pasó a manos de particulares “Club Deportivo Cruzada”. Ver: Alejandro Cueva R. *Liborio “Leticiano” Guzmán. Nuestro héroe...*..., p.60.

¹⁶⁹ En este primer momento del Cruzada, jugadores colombianos como Sixto Arbelaéz, Luís Valencia, Lauro Angulo, Idalino Aldana, Pedro Campos, Olmedo Córdoba, Liborio Guzmán, Guillermo Valencia, Roberto Guzmán, Humberto Gonzáles, Alberto Rodríguez, Rodolfo Rodríguez. Brasileros como Elio Gómez, Wilmar Lima. Peruanos como Pinto y los hermanos Alejandro y Marcelino Domínguez. Ver: Alejandro Cueva R. *Liborio “Leticiano” Guzmán. Nuestro héroe...*..., p.60-61.

En este avance fueron definitivos los colonos civiles y los sacerdotes capuchinos catalanes; los primeros porque conformaron una dirigencia deportiva fortalecida con exiliados políticos peruanos que van a replicar la vivencia deportiva que tenía Iquitos; los segundos vieron en el fomento del fútbol entre la juventud el medio ideal para inculcar y difundir “la fe cristiana y las buenas costumbres”¹⁷⁰. Pero lo más importante fue que el fútbol, paulatinamente, se fue posicionando en todos los estratos sociales como una actividad fundamental en la vida urbana leticiana con epicentro en la “Cancha Popular”, en tanto que el baloncesto se empezaba a fomentar con más fuerza en el género femenino en la “Cancha del Pueblo” ¹⁷¹, ubicada al sur del escenario de fútbol; ambas se hallaban localizadas sobre el malecón, por lo que este espacio se fue consolidando como el centro deportivo de Leticia¹⁷².

La elección de Carmela Cueva del Castillo como “Reina del Deporte” en 1946 con el objetivo de recaudar fondos para la casa del deporte, denotaba la importancia que había logrado dicha práctica en el poblado y sus fronteras.

Según Richard Evans Shultes el poblado de Leticia en los años cuarenta del siglo pasado: “...es un extraño y pequeño pueblo, aislado del mundo... y las calles sin pavimentar pasaban entre casas sencillas pintadas de cal, de tabla con techo de paja. Mangos y aguacates, plantados entre las casas y en los pasajes estrechos, daban sombra y hacían soportable el calor, hasta que empezaba a soplar desde el río la brisa suave y fría de la tarde. Si estaba funcionando la planta de energía, como a veces sucedía, había luz todas las noches entre las seis y las diez...”¹⁷³.

Pero más realista fue el marconigrama que los comerciantes le enviaron al presidente de la República fechado el día 30 de diciembre de 1949, en el cual le hacían un fuerte reclamo por el deficiente servicio de NAVENAL en el transporte de mercancías procedente de Puerto Leguizamo, situación que motivó la solicitud de un auxilio para el fomento de la navegación particular;

¹⁷⁰ Alejandro Cueva R. *Liborio “Leticiano” Guzmán. Nuestro héroe...”,...*, p.60.

¹⁷¹ Los equipos más reconocidos fueron “El Pielroja” y “Cruzada”. Algunas jugadoras de “El Pielroja” fueron: Doña Isaura Fonseca y Mundica; del Cruzada Doña Rafaela Castillo de Revelo. Ver: Jorge Picón Acuña. Me contaron... Conversatorio con la señora María Eunice Acuña de Picón del día 22 de junio de 2006.

¹⁷² Hoy sería el espacio que ocupa la biblioteca del Banco de la República y el hotel Victoria Regia.

¹⁷³ Wade Davis. *El Río. El Áncora Editores...*, p. 410-411.

inclusive llegaron hasta plantear “la obligada liquidación negocios fin procurar lugares país más fáciles para comerciar”¹⁷⁴; dando a entender la asfixiante situación comercial y no sería raro que pensarán en volver a sus lugares de origen, inclusive, sin importar los horrores de la violencia bipartidista tradicional que en ese momento se extendía por buena parte del país.



**Figura 20. Leticia a inicios de la década de los cuarenta del siglo pasado.
Puede observarse la
vivienda de dos pisos de Alfonso Galindo y al frente la de Marco Tulio Valencia Giraldo.
Es visible la actual la calle 8ª.
Cortesía: Rosa Beltrán de Torres.**

¹⁷⁴ Semanario “Amazonas”, No. 32 de enero 1 de 1959. El marconigrama fue firmado entre otros por; Ramírez Isaza, Arturo Villarreal y Cía, Jesús Gamboa, Ignacio Archila, Custodio Parra, Luís Puentes, Elvira de Gonzáles, Leocadio Fernández.