

# La Carretera Marginal de la Selva



Teniente Coronel  
IVAN FRANCISCO RODRIGUEZ M.

El presente estudio sobre la Carretera Marginal de la Selva, busca hacer ver la importancia de esta vía como factor de desarrollo y de integración económica y los beneficios que traerá la vinculación de territorios que hasta la época actual se han mantenido al margen de las actividades nacionales, así como el incremento de las relaciones políticas, militares, sociales, comerciales, etc., entre aquellos países que quedarán entrelazados por ella y las implicaciones de orden estratégico que genera.

La Carretera Marginal de la Selva es un proyecto nacido en el Perú durante el gobierno del Presidente Arquitecto **Fernando Belaunde Terry**, quien involucraba inicialmente al Perú, Ecuador, Bolivia y Colombia.

Posteriormente el sistema caminero del norte de Venezuela le permitirá su conexión y las Guayanas, Brasil y Paraguay podrán unir sus propios sistemas a la Marginal, con el propósito de formar una vía circular alrededor de la Amazonia, para ocupar y explotar toda esa inmensa zona que hoy, 481 años después del descubrimiento de América, se mantiene virgen; para ello se ha integrado una comisión permanente formada por el Ministro de Obras Públicas del Perú y los embajadores de los países bolivarianos en Lima.

Los proyectos iniciales buscan facilitar aun más el intercambio comercial entre los países del Pacto Andino, propiciar y orientar la colonización, la explotación y el desarrollo de las zonas piedemontanas del oriente cercano de

la Cordillera de los Andes y de la Hoya Amazónica y permitir la formación de núcleos de desarrollo en las zonas inexplotables de esa región.

De las carreteras importantes que hay en proyecto o en construcción, la Marginal de la Selva es tal vez la que representa mayor interés para la América del Sur por atravesar importantes regiones andinas y selváticas, principalmente a su paso por Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia. Con un total de 5.550 kilómetros de longitud, la Marginal de la Selva incorporará a la civilización extensas regiones selváticas con sus consiguientes riquezas y núcleos humanos actuales o los que se formarán a medida que la vía progresa. La idea principal en la concepción de la carretera fue enfocada hacia la colonización de la selva y en base a esto, la construcción ha sido iniciada por medio de caminos de penetración comenzados en la Sierra y el altiplano hacia las tierras bajas, venciendo innu-

merables obstáculos, entre ellos los grandes cursos de agua.

La Carretera Marginal de la Selva no es el primer intento de vincular la Amazonia a los ecúmenes nacionales, puesto que existen entre otros el Proyecto de la Carretera Transamazónica, el Proyecto de la Carretera Perimetral del Norte y la Carretera Panamericana, la cual es de tipo Andino pero básicamente costanero y está prácticamente terminada a pesar de los obstáculos con que se ha tropezado, como el tapón del Darién, en donde actualmente está detenida.

El proyecto de la carretera transamazónica, surgió ante la necesidad de conformar un programa de desarrollo del Trópico Suramericano, por iniciativa del Brasil a principios de 1968, cuando el Instituto Interamericano de Ciencias Agrícolas invitó a los países de esta región a estudiar lo correspondiente al citado programa. Más tarde, el 7 de agosto de 1971, se reunieron en Leticia los Presidentes de Brasil y Colombia y contemplaron la creación de la **Corporación de Desarrollo de las Regiones Amazónicas**, demostrando gran interés por el desarrollo de toda la zona. Se calcula que la carretera Transamazónica tendrá una longitud de 5.000 kilómetros y con el impulso que lleva llegará a Colombia en 2 o 3 años. Colombia no ha adelantado siquiera estudios preliminares a pesar de la importancia que representa para el país facilitar la colonización, al apertura de nuevas tierras para la agricultura y la ganadería e integrar la Ama-

---

Teniente Coronel

IVAN FRANCISCO RODRIGUEZ MUÑOZ

Egresado de la Escuela Militar de Cadetes como Oficial de Artillería el 4 de diciembre de 1956.

Los cargos más importantes que ha desempeñado, son:

S-3, Comandante de Batería, Ejecutivo y 2º Comandante encargado del Batallón Palacé. Alcalde Militar de Barichara. Profesor y Comandante Agrupación Cursos de la Escuela de Infantería. Ejecutivo y 2º Comandante Batallón La Popa. Profesor Escuela Superior de Guerra y actualmente desempeña el cargo de Comandante del Batallón San Mateo.

Le han sido impuestas las condecoraciones de José María Córdoba, Antonio Nariño y la Medalla de 15 años de Servicio.

zonía, que hoy totalmente aislada, a la que propiciará el intercambio comercial con el Brasil y aglutinará centros de producción que a la larga serán las despensas de la nación.

La carretera Transamazónica podría prolongarse desde el Puerto de Recife hasta la frontera peruana, para unir el Océano Atlántico con el Pacífico, a través del Ecuador, dando así cumplimiento a una de las metas que siempre ha tenido el Brasil, en cumplimiento de la política impuesta por el Barón de Río Blanco hace ciento cincuenta años, como uno de los primeros pasos para convertir el Brasil en un Imperio.

La carretera Marginal de la Selva comprende dos grandes sectores:

El sector Piedemontano al pie de la Cordillera Oriental; y la región de circunvalación de la selva, en la parte occidental. En cuanto al primer sector, hay algunos tramos construidos en Colombia; Venezuela terminó ya su sistema de conexión y el Perú y Bolivia tiene pequeños sectores construidos. En la parte poblada de Brasil la construcción de vías que se unen a la marginal que une a Brasilia con Belem del Pará. El resto está en construcción o en proyecto.

El objetivo real de la Carretera Marginal de la selva es crear un sistema periférico que sirva de trampolín para la conquista de la Selva Amazónica y aunque el Gobierno actual del Perú ha pasado a un plano muy secundario de los planes y programas del gobierno anterior, hoy va a tener que emprender

la construcción de la Marginal de la Selva ante el hallazgo de petróleo en áreas cercanas a donde esa vía está prevista.

Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia, situados al noroeste de Sur América, conforman el bloque de los países andinos que se unirán por la carretera bolivariana Marginal de la Selva. Con un área conjunta de 3.8 millones de kilómetros cuadrados tienen características geográficas especiales que los diferencian de cualquier otro grupo de países en el mundo. Entre ellas las más importantes es la división geográfica que hace el Macizo Andino con tres regiones completamente diferentes: La Costa, La Sierra y la Selva Oriental, división que ha sido la causa de lo irregular de la población y por lo tanto, de su desarrollo.

El sistema de los Andes, que constituye el principal accidente geográfico de los países Andinos, se presenta en forma diferente dentro de cada uno de ellos. Es así como aparece en el sur del Perú y en Bolivia dividido en dos cordilleras separadas por el Altiplano, que tiene unos 600 kilómetros de ancho. Al norte del Perú, ya son tres las divisiones, con un ancho de 400 kilómetros, separadas por los valles del Marañón y del Huallaga. En Ecuador se reduce nuevamente a dos cordilleras de unos 200 kilómetros de ancho, separadas por un valle central de gran fertilidad. Estas dos cordilleras se unen en un solo macizo para entrar a Colombia, en donde se divide una vez más en tres ramales, separadas por los va-

lles del Magdalena y del Cauca. De estos, el oriental, termina en la frontera venezolana, en donde aparecen dos divisiones que van hasta la costa del Caribe.

La civilización se ha resistido a entrar a la región de la selva, principalmente a las tierras bajas, porque todos los años se inundan por largos períodos y las condiciones de vida no son nada favorables. En la parte alta, en donde las condiciones de vida son mejores, su aislamiento se debe a la falta de caminos de penetración.

Realmente la Carretera Marginal de la Selva tiende a asimilar una gran región, que es la cuenca amazónica, aunque hay una serie de variantes en la parte norte de Colombia y en la parte sur de Venezuela, que ya no pertenecen a la parte sur del Amazonas sino a la Oriental Orinoquia. Pero el objetivo real es la asimilación de una sola región natural: la Amazónica. Lo mismo sucede al sur, en la Zona del Chaco en Bolivia y Paraguay, que se verían favorecidas con este Plan.

Las regiones naturales que alcanza a ubicar o que están dentro del área de influencia de la Carretera son la región de la Orinoquia, la región de las Guayanas, la región de la Amazonia, que es común a casi todos los países, la región del Chocó, la región de las Pampas Argentinas, en un pequeño sector que queda influenciado y la región sur del Brasil.

En cuanto a la región suroriental de Colombia, especialmente la zona del

Vichada y en la zona sur de Venezuela, existen grandes yacimientos de hierro que podrían explotarse mejor y mejorar su transporte por este sistema. En la misma forma, los sectores petrolíferos de la Cuenca del Putumayo en la frontera colombo-peruana podrían encontrar mayores facilidades de transporte con este sistema, hacia el sur o hacia el norte. La explotación periférica de la selva en el aspecto forestal y la producción química farmacéutica, también se verán favorecidas.

Colombia, actualmente tiene la mayor parte de su población ubicada en la región Andina, y es así como se ve que a 80 kilómetros al Oriente de Bogotá, hay selva virgen, es decir, que no se ha desarrollado la región, en el mismo piedemonte de la Cordillera. Villavicencio y la parte correspondiente a la Marginal de la Selva en Puerto López y Cumaral, es tan solo un pequeño sector que ya está intervenido, lo cual indica que el país debe explotar primero las áreas más próximas y después sí entrar a las áreas más profundas.

En el sector venezolano, en que el sistema de conexión ya está construido en su totalidad por el piedemonte de los Andes Venezolanos, presenta cierta similitud con el caso colombiano, porque su población está agrupada hacia la Costa y la Sierra, mientras que la zona suroriental se encuentra casi totalmente deshabitada. Se están creando polos de desarrollo en la región de la Piedra del Cocuy, donde se piensa crear una gran ciudad para extender su población, así como en la base de Ciudad

Bolívar, pero apenas están en una etapa de colonización, tratando de penetrar, lo cual será altamente favorecido por la Marginal de la Selva, que además les permitirá la construcción de vías transversales o de penetración hacia el interior y a todas las antiguas colonias.

Las Guayanas presentan un problema fundamental, que es el Macizo Guayanés, el cual separa la zona inhóspita y completamente despoblada del sur, malsana y muy peligrosa para el desarrollo de la colonización. Por esta razón, los grupos de población apenas se encuentran en las capitales, en forma muy escasa, en un promedio de 200.000 por capital. Entonces el sector aunque es favorable desde el punto de vista ecológico, es tal vez la zona más difícil para la construcción.

Es posible que el Brasil con su vía Belem-Manaos tienda a desviar la Marginal para sacarla a Venezuela por la Transamazónica, dejando por fuera el sector de las Guayanas, lo cual es posible que suceda por los intereses de expansión del Brasil.

Al Brasil también le sucede el fenómeno de que su ecúmen se ha situado en una sola región, en este caso hacia la parte occidental, pero como allí sí tienen directrices geopolíticas, trasladaron su capital a Brasilia y seguramente con el tiempo dentro de unos 50 años, podrían llevarla más adentro. Por lo pronto están encaminando todos sus medios de comunicación terrestre para crear colonización en las zonas aisladas y tratar de unir ese sector, lo que obedece a un criterio netamente geo-

político de expansión hacia el Pacífico. Realmente es Brasil el que hoy está más interesado en la Marginal de la Selva, y no el Perú, que fue su iniciador. Brasil, tal como está la situación, es el más beneficiado con este proyecto y es el que está en mejores condiciones para poderlo realizar, tiene la planeación y los objetivos a largo plazo para hacerlo. Además está tratando de financiar vías dentro de otros países, aún dentro de Colombia, como las de Manaos, Leticia y su prolongación y la Transamazónica con el Ecuador. Brasil ya está bastante adelantado en lo que se refiere a vías periféricas.

En cuanto a Paraguay, éste se encuentra en un proceso de aislacionismo de tipo político, para fortificar su nacionalidad y su ecúmen y no está interesado en abrir su bloqueo de tipo natural. Se encuentra aislado por la zona del Chaco con Bolivia y por una zona de selva en el sector opuesto. Su interés es favorecer esta situación; su medio de comunicación es el río, que lo une con Brasil y con Argentina, pero no está interesado en el proyecto porque sabe que es un estado tapón, un estado débil, que está a merced del Brasil o de Argentina y que tarde o temprano va a sucumbir a expensas de cualquiera de los dos. Por esta razón no le conviene la comunicación directa, ya que mientras más aislado esté, más larga será su existencia y se sentirá más fuerte.

La Marginal de la Selva pasará entonces al norte del Paraguay por medio de la integración que el Brasil haga con Bolivia.

Algo parecido es la situación de Bolivia en la zona del Chaco, en donde han perdido territorio a expensas del Brasil o de Argentina, por lo cual no están muy deseosos de que esta vía divida su territorio y, como su mayor poblamiento está en la parte alta, desean hacer colonización primero y después sí aventurarse a hacer una vía de comunicación, pues su temor es con el Brasil, que ya les tiene un sistema vial que une la Paz con Brasilia.

El Perú, presenta el mismo problema de los otros países, con su mayores núcleos hacia las partes altas y grandes territorios baldíos o marginados, pero como la forma del país es alargada, le conviene más este tipo de carretera con sistema radial en todo el territorio, lo que no sucede en el interior de Colombia, en donde este proyecto apenas le sirve como base para un nuevo sistema radial a muy largo plazo, pero no como una solución definitiva.

La Carretera Marginal de la Selva tiene una marcada influencia en el desarrollo social y económico de los países Andinos, siendo los caminos de penetración el puntal de los programas previstos, y que han tropezado con un obstáculo de grandes proporciones: los cursos de agua numerosos y caudalosos que van de las montañas hacia la selva.

Los países Andinos han iniciado y adelantan actualmente programas de colonización que facilitarán el desarrollo social, el que actualmente se facilita en primer lugar porque hay mejores sistemas de salubridad y mejores con-

diciones de vida en la Amazonia y porque el urbanismo es más atractivo por las comodidades que presenta, un gran número de gentes desea aprovechar la reserva que presenta la región oriental porque han descubierto muy buenas posibilidades de vida allí, hasta el punto de que el crecimiento y desarrollo de las colonias será tan avanzado que llegarán a convertirse en elementos activos de la economía nacional.

Es necesario resaltar la importancia que en todo su recorrido tiene la carretera Marginal de la Selva para el desarrollo de los planes de colonización en los diferentes países, que se han venido poniendo en ejecución desde hace varios años, pero que no poseen las bases técnicas necesarias para su éxito, por lo cual, no sólo han empobrecido más a muchas gentes que carecían de tierra propia, sino que han causado graves perjuicios a los recursos naturales renovables, mientras que por otra parte han servido como una gran fuente de riqueza para las empresas extranjeras.

La colonización debe ceñirse a un proceso de ordenada y paulatina penetración desde los centros poblados y desarrollados, creando polos colonizadores en las áreas que más fácil acceso ofrezcan y dando condiciones más favorables para trabajar y vivir, apoyados por centros de investigación, entidades educativas, servicios de saneamiento, planificación del mercado y asistencia técnica y financiera. El hecho de no tener en cuenta estos aspectos básicos, ha originado los fracasos que ha tenido



la colonización, que en síntesis se deben a la falta de preparación de los colonos, a su inadecuado equipo técnico a la precaria posesión de la tierra, a la falta de titulación de sus propiedades, al aislamiento, a la falta de mercados y transportes y a la implantación del minifundio, propiciando que nuestros colonos sean los grandes destructores generalmente por la ignorancia, de la fauna y de la flora.

La colonización en Colombia se ha querido hacer con gentes y costumbres andinas trasladadas a un ambiente tropical, donde se distribuyen fincas aisladas en cambio de hacer centros de colonización, que darían mejores resultados. La carretera Marginal de la Selva facilitará estos proyectos y la aplicación de sistemas adecuados de colonización que favorezcan tanto a los colonos como a los recursos naturales y por ende a la economía del país.

Aunque la construcción de esta carretera ya se ha iniciado en todos los países andinos, solamente se ha adelantado por tramos en algunos sectores. No es continua, pero lógicamente tanto para la colonización como para el desarrollo general, sus ventajas se verán solamente cuando ésta sea una ruta continua. El primer impacto político, será evidente en las relaciones entre los cinco países bolivarianos, incluyendo a Venezuela que actualmente tiene un sistema caminero muy adelantado que conectará con la sección colombiana.

También se facilitará el intercambio de productos y se incrementará la cooperación, lo cual beneficiará el inter-

cambio no sólo entre las regiones de cada país, sino que éste será entre todos los países andinos, lo que a su vez acelerará el mutuo entendimiento y hará que estos países se conviertan en un núcleo dinámico dentro de la economía, la política, la cultura, etc., en el continente.

Por otra parte la región atravesada por la carretera, podrá exportar productos agrícolas tanto a los países del continente, como a Europa y Norteamérica, a la vez que las regiones servidas por la carretera se convertirán en un mercado para las industrias del continente, con costos mucho más bajos porque se utilizarán los caminos de penetración y las vías fluviales existentes. El más importante de los efectos que esta carretera traerá, será a un plazo un poco más largo y su interés radicará en que proveerá los medios para explotar algunas de las últimas tierras que se tienen como reserva, no solamente del continente sino del mundo y esto proveerá la integración continental de Sur América.

Geopolíticamente, esta carretera propiciará la ocupación del interior del continente y habrá un contacto mayor entre las nuevas generaciones cuyos antepasados han vivido en la periferia del continente pero sin mayores relaciones entre ellos, hasta el punto de que en muchas oportunidades vivieron más separados que con otros continentes.

La Carretera Marginal de la Selva a simple vista parece una carretera más, pero presenta algunas implicaciones geoestratégicas que trataré de sintetizar en los siguientes puntos:

1. Debido a que el ecúmen y el poblamiento general de Bolivia, Perú, Ecuador y Colombia se encuentra en la zona Andina y en la zona costera, un sistema piedemontano permitiría la atracción de grandes masas de colonización a la vertiente oriental, que servirá de resistencia al avance impetuoso de la colonización a través de la carretera Transamazónica.

2. A la vez de un desarrollo en sentido occidente-oriente, también presenta un desarrollo que podría denominarse de norte a sur, que permitiría un primer desplazamiento de la población al lado y lado de la vía a partir de los puntos núcleos de colonización colombianas, Ecuatorianas, Peruanas y Bolivianas actuales.

3. La extensa vía, que es surcada normalmente por nuestros numerosos ríos permitiría una mayor movilidad y comunicación espacial por los ríos navegables de la Cuenca Amazónica favoreciendo la penetración profunda y más estable de posteriores líneas de colonización.

4. A medida que la vía permita un mayor conocimiento de la región, aumentará la extracción de grandes recursos forestales y mineros, especialmente en las zonas petrolíferas del Alto Amazonas y el Alto Putumayo que también prospectan grandes yacimientos petrolíferos, que transformarían la región.

5. Localmente los países aprovechan la construcción de la carretera para fortalecer sus puntos débiles de frontera, lo que les permitirá una mayor

resistencia en caso de conflicto con sus vecinos.

6. Aunque desde el punto de vista estratégico la Carretera Marginal de la Selva puede constituir un peligro para los países, especialmente para los menos poderosos, debe anotarse como factor positivo la integración de la región amazónica.

7. En Colombia la Carretera Marginal de la Selva, no cubre regiones completamente aisladas, ya que va por el piedemonte de la Cordillera Oriental, pero sí propicia la apertura de carreteras de penetración hasta aquellos sitios donde la Amazonia trata de comunicarse con el interior por medio de vías fluviales, conformando así rutas combinadas de río y carretera, lo que permitirá la penetración y colonización progresivas.

8. Los países que sean comunicados por al Carretera Marginal de la Selva, deben prever y organizar sus propios sistemas de control sobre las fronteras para evitar que estas sean utilizadas como Avenidas de Aproximación por parte de los países vecinos.

9. La Carretera Marginal de la Selva marcará una etapa más en el desarrollo del continente.

10. La ocupación e integración de la región amazónica, impone la necesidad de adelantar cuidadosos estudios ecológicos, geográficos, etc., orientados a evitar romper el equilibrio de vida del planeta.

11. La utilización y empleo de la Carretera Marginal de la Selva, requiere la elaboración de planes detallados



y bien orientados, tanto para la construcción de vías, como para la colonización y explotación de la Amazonia.

12. Evidentemente, el trazado de la Marginal incrementará el Potencial Nacional de los cuatro países que forman parte del Bloque anti-comunista. Además el trazado, referido a su situación geográfica, es una garantía de seguridad para el caso de una hipótesis de conflicto armado de carácter continental, contra los citados países.

13. Por todo lo expuesto, las repercusiones de la Marginal observará todos los aspectos de desarrollo económico y social, pues imprimirá nuevos rumbos a la vida de la familia amazónica y acelerará su desenvolvimiento, la plena movilización de sus recursos y la convergencia de iniciativas para esta obra de redención de vastas áreas que hoy están abandonadas.

14. Las relaciones internacionales de los países que intervienen en este proyecto mejorarán notablemente, porque de común acuerdo y con esfuerzos mancomunados laborarán para alcanzar una meta que por igual, beneficia a todos y principalmente por tratarse de una causa que reclama la congregación y coordinación en beneficio de la prosperidad, el mejoramiento y la liberación de una parte considerable de la población todavía privada de los elementos indispensables para una existencia digna.

Para que la Carretera Marginal de la Selva sea constituida en forma conveniente, se hacen las siguientes recomendaciones:

1. La Carretera Marginal de la Selva en el sur del país, presenta el grave

problema de que tiene que atravesar todos los ríos, lo cual implica una inversión de obras, de puentes y de sistemas de ingeniería muy costosos. Entonces tendría que optarse primero por un control hidráulico y después sí por la inversión en puentes, para así evitar los fracasos que se han venido presentando con el sistema empleado. Por ejemplo los puentes que unen el río Ariari con Villavicencio, en invierno son arrastrados por la corriente. Entonces no se trata de construir los puentes por construirlos y cumplir con un plan, sino que debe fijarse primero el cauce de los ríos, para después sí hacer la obra de arte. De lo contrario los gastos serán cada vez mayores y nunca se tendrá una vía, a más de que el tiempo de construcción también se aumentará considerablemente.

2. Es conveniente prolongar esta vía hacia el norte, pero no propiamente hasta empatar con el sistema venezolano, por lo menos mientras la zona fronteriza no sea desarrollada y poblada.

El propósito de esta recomendación es para tratar de contrarrestar la influencia venezolana y a la vez proporcionar un medio de comunicación para la extracción de productos y de ganado, especialmente hacia el interior.

3. También recomienda proyectarla hacia el sur tanto como se pueda, para integrar las zonas aisladas del Caquetá y las del Piedemonte de la Cordillera, proyectando transversales para unirla con el interior, bien sea Cundinamarca o los Santanderes.

4. Iniciar lo antes posible la planeación y construcción de carreteras de penetración hasta donde terminan las vías fluviales que vienen del sur y del oriente.

5. Establecer Bases Militares sobre las áreas fronterizas, para control de la vía y para facilitar la colonización.

6. Establecer Escuelas de colonización y elaborar planes adecuados de colonización.

7. Adaptar y ampliar la carretera Pamplona - Saravena, para garantizar una mayor afluencia de colonización en ese sector.

8. Planear el desarrollo de Saravena o de Tame, que sirva como polos de desarrollo y base autónoma de primer orden de la región.

9. Es conveniente la construcción de la Carretera Villavicencio-Puerto Carreño, para comunicar el Orinoco con el interior del país.

10. Deben establecerse sucursales del IDEMA encargadas de la compra, a muy buenos precios, del ganado producido en la región de Saravena, para invertir el flujo de ganado hacia Venezuela y encauzarlo hacia el interior del país.

11. Desarrollar los planes del INCORA especialmente el proyecto Arauca, teniendo en cuenta no la parcelación ni la expropiación, sino la adjudicación de baldíos, agilizando la entrega y titulación de tierras, lo cual daría mayor seguridad y estabilidad a nuestra población.

12. La Caja Agraria debe facilitar los préstamos para inversión ganadera y agrícola, agilizando los trámites y

divulgando sus sistemas y posibilidades de crédito, con una adecuada propaganda.

13. En el sur, debe estimularse la colonización huilense de los territorios del Caquetá, con la construcción del tramo que uniría Mocoa con la Perdiz, cerca a Florencia.

14. Debido a las grandes posibilidades petrolíferas de la región del Putumayo, deben preverse para las futuras concesiones los mejores beneficios para la región, entre los cuales podría contarse los caminos de penetración y por lo menos la financiación de una carretera de primer orden en la zona, que podría ser uno de los tramos de la Marginal de la Selva.

15. Adelantar la construcción de los tramos previstos en el interior del país y dar la última prioridad de los tramos fronterizos, los que sólo deben ejecutarse en forma casi simultánea con los sectores correspondientes en los países vecinos, buscando evitar que si éstos son construidos primero, absorban los recursos y la población de nuestras fronteras.

16. Debe crearse una red hospitalaria, de escuelas y de seguridad a lo largo de la vía, especialmente en los núcleos más poblados o intersecciones de vías, como Saravena, Agua Azul, Villavicencio, Granada, San Martín, Florencia, Mocoa y Puerto Asís, que a la vez sirvieran como centros para las campañas anti-maláricas y de salubridad ambiental en general y centros de instrucción de prevención alimenticia y dietética.