

Los atentados al territorio ancestral: de conexiones e interconexiones en Urabá

Alì, Maurizio

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Alì, M. (2011). Los atentados al territorio ancestral: de conexiones e interconexiones en Urabá. *Revista Kavilando*, 2(3), 100-107. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-429478>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC Licence (Attribution-NonCommercial). For more information see: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0>

LOS ATENTADOS AL TERRITORIO ANCESTRAL: DE CONEXIONES E INTERCONEXIONES EN URABÁ¹

Por: Maurizio Ali²

Recibido 1 de diciembre de 2011, aprobado 12 de mayo de 2012

Resumen

El presente artículo pretende evidenciar como aquellos que se han ocupado del diseño de cualquier tipo de megaproyecto en Urabá (Colombia), en el caso de la Panamericana y su impacto en el Darién, han manifestado un patológico desconocimiento de todos aquellos mecanismos de integración substancial que, en el momento de tomar cualquier tipo de decisión con implicaciones territoriales, deben tener en cuenta la participación efectiva de los pobladores de aquellas zonas donde se quieran desarrollar planes infraestructurales, admitiendo la posibilidad que los mismos pobladores puedan dar la negativa y rechazar aquellos proyectos que no consideren en línea con su propia concepción de desarrollo.

Palabras clave: desarrollo, territorios, autonomía, medio ambiente

Abstract

This article aims to show how those who have addressed the design of any mega project in Urabá (Colombia), in the case of Pan and its impact in Darien, have shown a pathological lack of all those mechanisms that substantial integration, when taking any decision with territorial implications, must take into account the actual participation of the inhabitants of those areas where you want to develop infrastructure plans, admitting the possibility that these people can give the negative and reject projects that not considered in line with its own concept of development.

Keywords: development, territory, autonomy, environmental

¹ Este artículo se basa en algunos apartes de “En estado de sitio: los kuna de Urabá”, publicado por la editorial Uniandes (2008).

² Viajero, periodista e investigador italiano. Doctorando en Antropología de la Universidad de la Polinesia Francesa (Francia), Magister en Antropología de la Universidad de Los Andes (Colombia), Magister en Geopolítica de la Universidad “La Sapienza” de Roma (Italia). Doctor en Ciencias Políticas de la Universidad “Roma Tre” (Italia). Experto Asociado del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, actualmente vive con una comunidad indígena wayana en la selva amazónica guyanés. maurizioali@yahoo.it

“Y a ver si la hacen, esta Panamericana...”. Con indisimulado sarcasmo, el viejo Jesús parecía casi desafiarse la llegada de la modernidad en su tierra. El sabio kuna sabía lo que decía: por eso era sabio. Desde siglos atrás la inclemencia de la geografía y la resistencia de los indígenas han contribuido al mito del infranqueable tapón del Darién: infranqueable, esto es, para el engréido discurso del desarrollo en su interpretación industrial. “El tapón queda tapado, hasta que estamos nosotros”, añade otro indígena, de forma contundente. En sus palabras, parece escucharse el eco de los cinco siglos de lucha que los kuna han tenido que enfrentar para defender la integridad del territorio que ocuparon posteriormente a la desaparición de los cueva, quienes

fueron masacrados y exterminados por los Conquistadores. Su tierra hoy en día está amenazada no solamente por la existencia de un antiguo y todavía irresuelto conflicto armado en la zona, sino también, y quizás más, por la llegada de una modernidad inesperada que está acabando con su hábitat natural: la selva.

La región del Urabá se encuentra localizada en el noroccidente de Colombia, cerca de la frontera con la República de Panamá. Esta es una de las áreas del mundo con mayor riqueza y diversidad de especies animales y vegetales, un “paraíso verde” que, para sus pobladores, se ha transformado en un “infierno verde”. Durante los últimos años esta zona ha sido el epicentro de una crisis humanitaria muy grave que ha obligado a sus habitantes a desplazarse hacia lugares más seguros. Varios autores nos señalan que el frágil ecosistema de Urabá corre, hoy en día, un grave peligro cuyo origen es posible reconocer en las perspectivas de industrialización del área (Escobar, A. 2003; Escobar, E.M. 2000). En la actualidad, hay muchas empresas nacionales y extranjeras que están mirando al Urabá como sede privilegiada para la realización de proyectos y megaproyectos con un fuerte impacto socio-ambiental, contando con la ya observada anuencia del Estado, en función de su interés hacia todo lo que pueda impulsar el desarrollo económico del país.

El objetivo manifiesto de estas empresas es aquello de “destapar” el Darién y franquear así aquella barrera de selva que impide una comunicación directa entre las dos mitades del continente americano, dotándolo también de una infraestructura industrial y de transporte. Es necesario, a estas alturas, proponernos una lectura alternativa de las razones que históricamente han justificado tales planes de conexión y que no corresponden con la voluntad de dotar la población local con un sistema de transporte popular masivo y comercial, sino que hay que interpretarlas como una respuesta a meras exigencias de seguridad (económica y militar) interna y continental (Uribe, 2004. Véase también Saad, 2004). Una aproximación semiótica al discurso que subyace a estos megaproyectos puede ayudarnos a entender cómo, efectivamente, sus términos de referencia se basan en las exigencias ínsitas en el propósito integracionista americano, planteado ya a partir del siglo XIX a través de la así llamada “doctrina Monroe” y perseguido, con formas diferentes pero con objetivos idénticos, hasta hoy en día.



El “gran Urabá” y su división administrativa. Fuente: El Espectador

Megaproyectos y efectos perversos de la modernidad

En 2003, Paul Gellert y Barbara Lynch realizaron un interesante análisis de corte antropológico alrededor de los megaproyectos, reconociendo en los objetivos materiales de estas obras aquellos elementos que subyacen a la ideología de la modernización. Entre los elementos clave de esta perspectiva, Gellert y Lynch identificaban, en primer lugar, la idea de que los individuos deben sacrificarse en aras del bien común, la cual se basa en la aplicación a nivel social de la noción económica de utilidad media individual; en segundo lugar la definición de progreso como una "evolución hacia la vida urbana" y, finalmente, la noción de control racional de la naturaleza y de indiscutible primacía de la ciencia y la tecnología occidentales. En las palabras de estos investigadores, "tomados en conjunto, esos elementos de la ideología de los megaproyectos interpretan la separación real y ontológica entre el "hombre" y la "naturaleza" como una evolución progresista" (2003: 18). Subrayando la naturaleza "socio-natural" de estas obras, afirmaban también que:

"Las presas, carreteras, puertos, ordenaciones urbanas, oleoductos y centrales petroquímicas, minas y vastas plantaciones industriales son un reflejo y a la vez constituyen ejemplos de los proyectos sociales de mayor envergadura del colonialismo, el desarrollo y la globalización. Hacer hincapié en los megaproyectos nos ayuda a establecer la relación existente entre esos procesos abstractos y la transformación biogeofísica y social de determinados paisajes. Los megaproyectos están situados en el espacio y el desplazamiento es inherente a ellos".

Y es más: ampliando la acepción que Schumpeter asignaba a la noción de "destrucción creativa" (1983 [1942]), nuestros autores sostienen que "los megaproyectos entrañan una

"destrucción creativa" en un sentido material: transforman los paisajes de manera rápida y radical, desplazando las cumbres

de las montañas, los ríos, la flora y la fauna, así como a los seres humanos y sus comunidades" (Gellert et al., 2003: 11-12). Los caracteres aquí descritos se aplican perfectamente al caso de Urabá, en el cual es posible reconocer diferentes géneros de mega-instalaciones implicadas en este diseño de "destrucción creativa". En primer lugar, están las actividades de explotación minera, dedicadas a la extracción, a menudo a cielo abierto, de oro, molibdeno y cromo, localizadas sobre todo en Unguía y en la cuenca alta del Cacarica. En segundo lugar, es necesario considerar las numerosas instalaciones productivas e industriales (muchas de las cuales ubicadas en la zona colindante con el "eje bananero") y, en tercer lugar, aquellas dedicadas al consumo, a la edificación y al turismo, como las instalaciones receptoras de Capurganá o Necoclí. Finalmente, es necesario tomar en cuenta también los importantes proyectos de infraestructura diseñados para la región y hasta el momento no completados: la Carretera Panamericana, los canales interoceánicos y las interconexiones energéticas.

La conexión terrestre, la Panamericana y el tapón del Darién

El problema del "tapón del Darién" surgió a partir de las inquietudes de los proyectistas del denominado ferrocarril troncal que, entre 1880 y 1895, se empeñaron y fracasaron en el

Las presas, carreteras, puertos, ordenaciones urbanas, oleoductos y centrales petroquímicas, minas y vastas plantaciones industriales son un reflejo y a la vez constituyen ejemplos de los proyectos sociales de mayor envergadura

intento de diseñar una línea de trenes que cruzara el continente americano “desde el Alaska hasta la Patagonia” (Caruso, 1951). La inercia política y la falta de un adecuado ambiente de inversión contribuyeron a este fiasco y un importante geógrafo de la época, interpretando el espíritu de la opinión pública sobre el argumento, podía afirmar que “duele al patriotismo de todo colombiano tener que ocuparse en el asunto ferroviario, por cuanto el cuadro que se trace es negro en demasía si se respeta la verdad” (Vergara et al., 1974 [1901]: 874). Abandonada esta idea, en 1925 se lanzó un proyecto de Carretera Interamericana, que tuvo más éxito y que en la actualidad cubre casi todos aquellos 25.800 kilómetros entre Alaska y Patagonia previstos para la PanAmerican Railway: faltan solo los 108 kilómetros del tapón del Darién, 58 de los cuales en Panamá y 50 en Colombia (Burton, 1973b; Rudolph, 1943). Las características biogeográficas de esta área han impedido, hasta el momento, la culminación de esta importante obra de infraestructura, debido a la densidad de la selva, al ambiente inhóspito y a la presencia de enfermedades endémicas (Felstehausen, 1971).

En 1966, el Instituto Hudson, financiado por el aparato militar e industrial estadounidense, realizó un proyecto que preveía abrir el camino para la Carretera, en la ruta Atrato-Truandó, con el sistema más barato disponible en la época, es decir a través de una serie de explosiones nucleares (Frenkel, 1998). Afortunadamente, el lobby ecologista y los movimientos ambientalistas reunidos alrededor del influyente “Sierra Club” consiguieron bloquear estos planes, demandando y ganando ante el Tribunal del Distrito de Columbia, en 1975 (UNEP, 2004). En aquellos mismos años Hanbury-Tenison, desde las páginas de *The Geographical Journal*, advertía de los posibles impactos negativos de la construcción de la Carretera sobre las comunidades indígenas del área, escribiendo que: “since there appears to be no need for a road economically, politically or socially, time and money should be devoted to studying the implications of building it before rushing in to follow up this expedition's achievement” (1973a: 52. Véase también Hanbury-



Urabá, Antioquia (abril de 2008). Derrumbe en la carretera al Mar.
Fotografía de Maurizio Ali

Tenison, 1973b). A pesar de las advertencias, en 1994 el Instituto Nacional de Vías de Colombia (INVIAS), encargado por el Gobierno, presentó ante el Ministerio de Medio Ambiente el proyecto denominado Carretera Panamericana – Tapón del Darién – Palo de Letras a través del expediente “Conexión Terrestre Colombia – Panamá n° 166”. Tal proyecto, es considerado por el actual Gobierno como un imperativo para la integración del país a los mercados norteamericanos.

La idea de construir la pequeña brecha del Darién fue presentada por el Departamento de Planeación Nacional dentro del plan de desarrollo Colombia 2019 como una de las prioridades en materia de infraestructura e integración, y para su realización se ha previsto una inversión superior a 200 millones de dólares. Sin embargo, el entusias-

mo del gobierno colombiano no es compartido por la población del istmo, que no está de acuerdo con la idea de abrir el paso a través del Darién, sobre todo por los riesgos medioambientales, así como por las posibles infiltraciones del paramilitarismo y de la guerrilla colombiana en territorio panameño. Además, los pobladores locales han manifestado sus inquietudes puesto que la carretera está concebida para vincular las regiones que atraviesa a la economía de Estados Unidos y que podría perjudicar el desarrollo de mercados regionales y locales (¿A quién beneficiará la Panamericana?, 2004). En este sentido, merece reportar lo anotado por el varias veces Ministro del Ambiente Carlos Uribe Castaño, según el cual:

“Lo que resulta bastante obvio, como se ha podido observar en los últimos 50 años, es que las vías son el principal detonante para la explotación y el aprovechamiento de los recursos naturales, así como para el crecimiento de la población que, lentamente, utilizando las vías de penetración, inicia los procesos de cambio y transformación del uso del suelo, modificando los patrones de uso de la tierra e incluso los patrones de asentamiento del país” (2004: 409).

Los canales interoceánicos: una competencia inútil con Panamá

La ubicación geoestratégica del Urabá hace de la región un puente entre dos océanos. Desde hace dos siglos se han redactado un sinnúmero de proyectos, nunca realizados, para construir, en Colombia, un canal interoceánico que pusiera en conexión su costa atlántica con la pacífica (Ammen, 1879; Collins, 1874; *The Interoceanic Ship Canal*, 1879. Véase también Mokray, 2003). No obstante, la geografía de la región ha dificultado —y siempre hecho fracasar— estas empresas. A pesar de su importancia estratégica, reconocida ya por los conquistadores, esta zona fue explorada —y parcialmente cartografiada— solo a partir de la segunda mitad del siglo XIX y solo gracias al incentivo económico de las empresas interesadas en la construcción de un canal en el delta del río Atrato (Vann, 1959). Mientras tanto, en Honduras, en México, en Nicaragua y en San Salvador se estudiaban proyectos similares aunque como en Colombia, no han sido nunca realizados (Peralta, 1876; Stevens et al., 1872). La idea de una conexión interoceánica en Colombia resurgió hace dos décadas y desde entonces los diferentes gobiernos que se han sucedido en el país han implementado en sus políticas de desarrollo diferentes proyectos de canales interoceánicos se-

cos, es decir, sistemas que integran el transporte vía terrestre, aérea, marítima o fluvial, de grandes cantidades de mercancías a través de medios inter-operables. Entre estos, los más conocidos son el Puente Terrestre Interoceánico (PTI) y el Canal Seco Interoceánico (CSI). Esta última propuesta está todavía vigente y, para su construcción, se ha previsto un presupuesto de 4.500 millones de euros (DASOP, 1996). Los patrocinadores del proyecto (las gobernaciones de Chocó y Antioquia y las empresas constructoras) subrayan su ventaja comparativa con respecto al congeccionado canal de Panamá puesto que este último fue construido siguiendo estándares que tienen más de un siglo y que ya no responden a las necesidades de las actuales flotas mercantiles y militares. El canal del Urabá podría ser construido teniendo en cuenta estas necesidades y especializándose en el tránsito de barcos de grandes dimensiones, como cruceros, porta-contenedores, petroleros, porta-aviones y submarinos. El proyecto de CSI prevé la construcción de un ferrocarril de trocha ancha y un poliducto, para permitir la transferencia de carga entre los terminales y los puertos de gran calado de las costas atlántica y pacífica (Duque-Escobar, 2007). Cabe anotar que esta ventaja comparativa no hubiera tenido que tomarse en consideración ya a partir de 2002, cuando la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) definió un proyecto autónomo de ampliación del canal, cuya obras han empezado a princi-

pios de 2007 y que, una vez terminado, quitaría toda posibilidad de desarrollo a otro canal situado a poca distancia, pero más lento, más largo y, sobretodo, más costoso (ACP, 2007).

Energía, proyectos de integración y organización del espacio

El Urabá no posee en su subsuelo recursos energéticos ni yacimientos de hidrocarburos, sin embargo, su localización geográfica resulta estratégica para la industria petrolera interesada en dotar la región con una red de oleoductos para poner en conexión las redes de distribución suramericanas con las estructuras existentes en América Central. El gobierno de Colombia ha decidido aprovechar esta ventaja geopolítica financiando, en el marco del Plan Puebla Panamá, un importante proyecto de interconexión eléctrica combinado con un gasoducto y un poliducto (EIA, 2006). En la actualidad, se encuentran bajo estudio cuatro alternativas para el proyecto de interconexión eléctrica: dos con líneas de transmisión tradicionales y dos que combinan líneas superficiales con cableado submarino. Los tramos variarían entre 500 y 600 km. de longitud total y el costo proyectado va de \$172 a \$221 millones de dólares, considerando que el cable submarino es generalmente más costoso que las líneas terrestres (EIA, 2006). Estos proyectos de integración se están discutiendo en el seno de la Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), para alcanzar la meta de conectar las zonas donde se encuentran los recursos naturales con las grandes ciudades y con los mercados globales. El proyecto IIRSA es un proceso multisectorial que pretende desarrollar e integrar las infraestructuras de transporte, energía y telecomunicaciones de doce países (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela) antes del 2010. La propuesta de un sistema sudamericano de integración de la infraestructura surgió en el 2000, a instancias del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), como un ambicioso plan para la ejecución de proyectos físicos y cambios en las legislaciones, normas y reglamentos nacionales en el lapso de una década, con el objetivo de facilitar el comercio regional y global (BID, 2000). Se trata de organizar el espacio geográfico con base en el desarrollo de una infraestructura física constituida por servicios de transporte terrestre, aéreo y fluvial; de oleoductos, gasoductos, hidrovías, puertos marítimos y fluviales así como por tendidos eléctricos y de fibra óptica, entre los más destacados. Para poder llevar adelante este megaproyecto de “destrucción creativa”, volvien-

do a la terminología de Shumpeter, es necesario remover las “barreras” físicas, normativas y sociales existentes, lo que supone realizar grandes obras, armonizar las legislaciones nacionales de los países implicados en la IIRSA y ocupar los espacios físicos claves y las regiones estratégicas como el Urabá.

El discurso político del desarrollo

A estas alturas es interesante reflexionar sobre el discurso político de cuantos –administraciones locales, empresas constructoras y entidades varias- a lo largo del último siglo, han empujado estos planes. A partir de las fuentes documentales se puede determinar como en este discurso el concepto de integración es entendido en términos puramente económicos, esto es, como “motor para el desarrollo”, sobre todo para aquellas áreas que son consideradas sub-desarrolladas (Gaviria, 2006; Scaperlanda, 1966). Puede resultar interesante, entonces, citar aquí la posición de un funcionario de la Secretaria de Obras Públicas del Departamento de Antioquia, el cual, refiriéndose al carácter “sostenible” del proyecto del CSI, declaraba que:

“Este canal atravesará las selvas del Chocó con un mínimo impacto ambiental, ya que se construirá utilizando las mejores técnicas de prevención y corrección de daños al ambiente, a la vez que no dará origen a la colonización de las tierras que atraviesa por ser expreso” (DASOP, 1996).

A pesar de tan alentadoras palabras, y como lo demuestran los estudios de impacto ambiental realizados por otras autoridades independientes, sigue siendo más probable que la implementación de este plan de desarrollo, bajo la égida de los intereses económicos del capital transnacional, tendrá como consecuencia la destrucción de una amplia área de bosques, la desviación de los ríos, la erosión de los suelos y la cementificación de amplias áreas de selva (Heckadon, 1993). Los redactores del proyecto del CSI, así como aquellos que se han ocupado del diseño de cualquier tipo de megaproyecto en Urabá, han manifestado un patológico desconocimiento de todos aquellos mecanismos de

integración substancial que, en el momento de tomar cualquier tipo de decisión con implicaciones territoriales, deben tener en cuenta la participación efectiva de los pobladores de aquellas zonas donde se quieran desarrollar planes infraestructurales, admitiendo la posibilidad que los mismos pobladores puedan dar la negativa y rechazar aquellos proyectos que no consideren en línea con su propia concepción de desarrollo.

Pero afortunadamente, y a pesar del tanto celo demostrado por los propugnadores del moderno discurso del desarrollo para el Urabá, hasta ahora y conforme a las previsiones, “el tapón queda tapado”.

Referencias bibliográficas

ACP – Autoridad del Canal de Panamá. (2007). Segundo Informe Trimestral de Avance de los Contratos del Programa de Ampliación del Canal. Panamá: ACP.

Ali, Maurizio. (2008). En estado de sitio: los kuna en Urabá. Bogotá: Unian-des

Ammen, Daniel. (1879). “The Proposed Interoceanic Ship Canal across Nicaragua”. Acta of the Interoceanic Ship Canal Meeting at Chickering Hall, December 9, 1879. En Journal of the American Geographical Society of New York, vol. 11, pp. 113-152.

“¿A quién beneficiará la Panamericana?” (2004). En Indymedia.org, (Monday, July 5) Consultado el 2 de mayo de 2007 en www.colombia.indymedia.org.

BID – Banco interamericano de Desarrollo. (2000). Nuevo impulso a la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur. Consultado el 5 de agosto de 2007 en www.bid.org

Burton, John (1973b). “Impact of the Pan-American Highway”. En The Geographical Journal, vol. 139, N° 1, Feb., pp. 49-50.

Caruso, John Anthony. (1951). “The Pan American Railway”. En The Hispanic American Historical Review, vol. 31, N° 4, Nov., pp. 608-639.

Collins, Frederick. (1874). “The Isthmus of Darien and the Valley of the Atrato Considered with Reference to the Practicability of an Interoceanic Ship-Canal”. En Journal of the American Geographical Society of New York, N° 5, pp. 138-165.

DASOP - Departamento de Antioquia. Secretaría de Obras Públicas. (1996). Conexión Interoceánica. Con-



Turbo, Urabá antioqueño (enero de 2008). Monumento a Gonzalo Mejía, impulsor de la carretera al mar e icono de la modernidad en el Urabá antioqueño. Fotografía de Maurizio Ali

- sultado el 10 de abril de 2007 en <http://quimbaya.udea.edu.co/ooppdd>.
- Duque-Escobar, Gonzalo. (2007). "Notas sobre puertos profundos en Colombia". En godues.blog (sábado 8 de septiembre). Consultado el 14 de enero de 2008 en <http://godues.blogspot.com/2007/09/notas-sobre-puertos-en-el-caso-de.html>
- EIA – US Energy Information Administration. (2006). Colombia Energy Data, Statistic and Analysis – Oil, Gas, Electricity, Coal. Consultado el 9 de abril de 2007 en www.eia.doe.gov.
- Escobar, Arturo. (2003). Desplazamientos, desarrollo y modernidad en el Pacífico colombiano. En *Revista Internacional de Ciencias Sociales*, N° 173. Consultado el 2 de junio de 2007 en <http://www.unesco.org/issj/rics173>.
- Escobar, Elsa Matilde (ed.) (2000) Memorias. Encuentro colombo panameño. El Darién zona binacional de vida y convivencia. Bogotá: Fundación Natura.
- Felstehausen, Herman. (1971). "Planning Problems in Improving Colombian Roads" and Highways. En *Land Economics*, vol. 47, N° 1, Feb., pp. 1-13.
- Frenkel, Stephen. (1998). "A hot idea? Planning a nuclear canal in Panama". En *Cultural Geographies*, N° 5, pp. 303-309.
- Gaviria, Guillermo. (2006). Proyecto conexión vial de las Américas. La interconexión de Colombia con el mundo. Ponencia presentada al XXVIII Congreso Nacional de Ingeniería. Medellín, agosto 30 a septiembre 2.
- Gellert, Paul y Lynch, Barbara. (2003). Los megaproyectos como desplazamientos. En *Revista Internacional de Ciencias Sociales*. N° 175. Consultado el 2 de junio de 2007 en <http://www.unesco.org/issj/rics175>.
- Hanbury-Tenison, A. R. (1973b). "The Cuna and the Road". En *The Geographical Journal*, vol. 139, N° 1, Feb., pp. 51-52.
- Hanbury-Tenison, A. R. (1973a). "The Indian Dilemma". En *The Geographical Journal*, vol. 139, N° 1, Feb., pp. 47-49.
- Heckadon, Stanley. (1993). "Impact of Development on the Panama Canal Environment". En *Journal of Interamerican Studies and World Affairs*, vol. 35, N° 3 (Special Issue: The Future of Panama and the Canal), Autumn, pp. 129-149.
- Mokray, Art. (2003). "The border between Colombia and Panama...". En [Pancanalsociety.org](http://www.pancanalsociety.org), February 21. Consultado el 14 de enero de 2008 en http://www.pancanalsociety.org/Articles/Arts%20Column/art_feb_21_03.html
- Peralta, Manuel M. (1876). "Discussion upon a Proposed Interoceanic Canal through Nicaragua". En *Journal of the American Geographical Society of New York*, N° 8, pp. 210-213.
- Rudolph, William (1943). "Strategic Roads of the World: Notes on Recent Developments". En *Geographical Review*, vol. 33, N° 1, Jan., pp. 110-131.
- Saad, Somaya. (2004). "For Whose Benefit? Redefining Security". En *Conca Ken y Dabelko Geoffrey (Eds.). Green Planet Blues, Environmental Politics from Stockholm to Johannesburg*. Boulder CO: Westview, pp. 325-327.
- Scaperlanda, Anthony (1966). "The Role of Transportation in the Economic Integration of Underdeveloped Areas". En *Land Economics*, vol. 42, N° 2, May, pp. 205-209.
- Schumpeter, Joseph Alois. (1983). [1942]. *Capitalismo, socialismo y democracia*. Barcelona: Orbis.
- Stevens, Simon; Barnard, J. G.; Williams, J. J. y Adams, Julius. (1872). "The New Route of Commerce by the Isthmus of Tehuantepec". En *Journal of the American Geographical Society of New York*, N° 3, pp. 300-342.
- "The Interoceanic Ship Canal Special Meeting". (1879). En *Journal of the American Geographical Society of New York*, N° 11, December 29, pp. 259-300.
- UNEP – Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. (2004). *Compendium of summaries of judicial decisions in environment related cases*. Nairobi, Kenya. Consultado el 10 de enero de 2008 en <http://supremecourt.intnet.mu/entry/UNEP/UNEP%20Compendium%20of%20Summaries%20of%20Judgements%20in%20Environment-related%20Cases.pdf>
- Uribe, Carlos. (2004). "Vías, bosques y conflicto social en Colombia". En *Cárdenas Martha y Becerra Manuel. (ed.). Guerra, sociedad y medio ambiente*. Bogotá: FNA, pp.397-454.
- Vann, John H. (1959). "Landform-Vegetation Relationships in the Atrato Delta". En *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 49, N° 4, Dec., pp. 345-360.
- Vergara y Velasco, Francisco Javier (1974). [1901]. *Nueva Geografía de Colombia*. Escrita por Regiones Naturales. Tomo III. Bogotá: Banco de la Republica. Archivo de la Economía Nacional.