



HAL
open science

Megaproyectos y efectos perversos de la modernidad: el bizarro caso de Urabá

Maurizio Ali

► **To cite this version:**

Maurizio Ali. Megaproyectos y efectos perversos de la modernidad: el bizarro caso de Urabá. Revista
Perfiles Libertadores, 2012, 8, pp.72-80. hal-01058200

HAL Id: hal-01058200

<https://hal.science/hal-01058200>

Submitted on 27 Aug 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

MEGAPROYECTOS Y EFECTOS PERVERSOS DE LA MODERNIDAD: EL BIZARRO CASO DE URABÁ*

****MAURIZIO ALÌ**

maurizioali@yahoo.it

-
- * Este artículo presenta algunas de las reflexiones en el marco del trabajo de investigación realizado para obtener el título de Magister en Antropología de la Universidad de Los Andes. La monografía final ha sido premiada y publicada por la editorial Uniandes con el título "En estado de sitio: los Kuna de Urabá: vida cotidiana de una comunidad indígena en zona de conflicto"
 - ** Doctor en Ciencias Políticas de la Universidad de Roma Tre (Italia). Magister en Antropología de la Universidad de Los Andes (Colombia) y Magister en Geopolítica de la Universidad "La Sapienza" de Roma (Italia). Doctorando en Antropología de la Universidad de la Polinesia Francesa (Francia). Experto Asociado del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Actualmente reside con una comunidad indígena wayana en la selva amazónica guyanés. Perfil ResearchGate: http://www.researchgate.net/profile/Maurizio_Ali/. Perfil Academia: <http://escuelapnud.academia.edu/MaurizioAli>

MEGAPROJECTS AND MODERNITY'S PERVERSE EFFECTS: THE BIZARRE CASE OF URABÁ

RESUMEN

La región del Urabá-Darién, localizada en el noroccidente de Colombia, es una de las áreas del mundo con mayor riqueza y diversidad biótica. Sin embargo, durante los últimos años esta zona ha sido el epicentro de una grave crisis humanitaria y su ecosistema se encuentra en peligro debido a las perspectivas de industrialización del área. El Urabá se ha transformado en sede privilegiada para la realización de proyectos y megaproyectos con un fuerte impacto socio-ambiental. El objetivo manifiesto de estas empresas es “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.

Este artículo propone una lectura alternativa frente a las razones que históricamente han justificado tales planes de conexión, mostrando que no corresponden a la voluntad de dotar a la población local de un sistema de transporte popular masivo y comercial, sino que hay que interpretarlos como una respuesta a meras exigencias de seguridad interna y continental.

PALABRAS CLAVE

Darién, desarrollo, megaproyecto, modernidad, Urabá.

ABSTRACT

The Urabá-Darién region, located in the northwest of Colombia, is one of the richest and most biologically diverse areas of the world. However, during the past few years, this zone has been the epicenter of a serious humanitarian crisis, and its ecosystem is in danger due to industrialization prospects in the area. Urabá has been transformed into a favored site for the development of projects and megaprojects with strong social and environmental impacts. The express objective of these businesses is to “uncork” the Darién and bridge, in this way, the barrier of rainforest that impedes any direct communication between the two halves of the American continent, as well as to provide industrial and transportation infrastructures to the area.

This article would like to propose an alternative understanding of the reasons that, historically, have justified these connection plans, showing that they do not actually correspond to the wish to give the local population a massive and commercial public transportation system. Instead, these projects must be interpreted as an answer to the demands of internal and continental security.

KEY WORDS

Darién, development, megaproject, modernity, Urabá.

RECUERDOS DE URABÁ

“Y a ver si la hacen, esta Panamericana...”. Con indisimulado sarcasmo, el viejo don Jesús Andrade parecía casi desafiar la llegada de la modernidad en su tierra urabeña. El sabio Kuna sabía lo que decía: durante más de cinco décadas había dirigido la comunidad indígena de Makilakuntiwala, en pleno Tapón del Darién. Desde siglos atrás la inclemencia de la geografía y la resistencia de los indígenas han contribuido al mito de este infranqueable tapón: una barrera de selva que impide una comunicación directa entre las dos mitades del continente americano. He escuchado a otros indígenas reclamar: “El tapón queda tapado, hasta que estemos nosotros”. En sus palabras, me pareció escuchar el eco de los cinco siglos de lucha que los Kuna y las otras comunidades étnicas que habitan la región han tenido que enfrentar para defender la integridad del territorio que ocuparon posteriormente a la desaparición de los Cueva, pobladores ancestrales del Urabá, 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. Ésta 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 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. 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.

A partir del objetivo manifiesto de estas empresas de “destapar” el Darién, dotándolo también de una infraestructura industrial y de transporte, es necesario, proponer una lectura alternativa de las razones que históricamente han justificado tales planes de conexión y que no corresponden con la voluntad de dotar a la población local con un sistema de transporte popular masivo y comercial, sino que hay que interpretarlas como una respuesta a exigencias de seguridad (económica y militar) interna y continental (Uribe, 2004; Saad, 2004). Una aproximación semiótica al discurso que subyace a estos megaproyectos contribuye 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.

Imagen 1. El “gran Urabá” y su división administrativa



Fuente: elespectador.com (2006, 28 de enero)

MODERNIDAD: ¿UN PROGRESO DESTRUCTIVO?

En 2003, Paul Gellert y Bárbara 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” (p.18). Subrayando la naturaleza “socionatural” 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. (Gellert et al., 2003, p. 13).

Aún más, ampliando la acepción que Schumpeter asignaba a la noción de “destrucción creativa” (1983), 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, p. 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 están 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

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 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, p. 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 Pan American Railway: faltan sólo los 108 kilómetros del tapón del Darién, de los cuales 58 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, p. 52; Hanbury-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 nº 166”. Tal proyecto, es considerado por el actual Gobierno como un imperativo para la integración del país a los mercados norteamericanos.



Imagen. 2. Urabá, Antioquia (abril de 2008). Derrumbe en la carretera al Mar. Fotografía de Maurizio Ali.

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 entusiasmo 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 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 de 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, p. 409).

LA CONEXIÓN INTEROCEÁNICA: UNA COMPETENCIA INÚTIL

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; 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– sólo a partir de la segun-

da mitad del siglo XIX y sólo 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, México, Nicaragua y 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 secos, es decir, sistemas que integran el transporte vía terrestre, aérea, marítima o fluvial, de grandes cantidades de mercancías a través de medios ínter-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 congestionado 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 principios 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, sobre todo, más costoso (ACP, 2007).

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 pretendió 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 oleo-

ductos, 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”, volviendo 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 cómo 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 Secretaría 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, p. 14).

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 de 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 de 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*”.



Imagen 3. 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.

REFERENCIAS

- Autoridad del Canal de Panamá. (2007). Segundo Informe Trimestral de Avance de los Contratos del Programa de Ampliación del Canal. Panamá: ACP.
- Alì, M. (2008). En estado de sitio: los Kuna en Urabá. Bogotá: Uniandes.
- Ammen, D. (1879). The Proposed Interoceanic Ship Canal across Nicaragua. Acta of the Interoceanic Ship Canal Meeting at Chickering Hall, December 9, 1879. *Journal of the American Geographical Society of New York*, 11, 113-152.
- Banco interamericano de Desarrollo. (2000). Nuevo impulso a la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur [En línea]. Recuperado de: www.bid.org
- Burton, J. (1973b). Impact of the Pan-American Highway. *The Geographical Journal*, 139 (1), 49-50.
- Caruso, J. A. (1951). The Pan American Railway. *The Hispanic American Historical Review*, 31 (4), 608-639.
- Collins, F. (1874). The Isthmus of Darien and the Valley of the Atrato Considered with Reference to the Practicability of an Interoceanic Ship-Canal. *Journal of the American Geographical Society of New York*, 5, 138-165.
- Departamento de Antioquia. Secretaría de Obras Públicas. (1996). Conexión Interoceánica [En línea]. Recuperado de: <http://quimbaya.udea.edu.co/oopdd>.
- Duque, G. (2007, septiembre 8). Notas sobre puertos profundos en Colombia [En línea]. Recuperado de: <http://godues.blogspot.com/2007/09/notas-sobre-puertos-en-el-caso-de.html>
- Energy Information Administration. (2006). Colombia Energy Data, Statistic and Analysis – Oil, Gas, Electricity, Coal. Washington: EIA-DOE.
- Escobar, A. (2003). Desplazamientos, desarrollo y modernidad en el Pacífico colombiano. *Revista Internacional de Ciencias Sociales*, 173, [En línea]. Recuperado de: <http://www.unesco.org/issj/rics173>.
- Escobar, E. M. (Ed.). (2000). Memorias. Encuentro colombo panameño. El Darién zona binacional de vida y convivencia. Bogotá: Fundación Natura.
- Felstehausen, H. (1971). Planning Problems in Improving Colombian Roads and Highways. *Land Economics*, 47 (1), 1-13.
- Frenkel, S. (1998). A hot idea? Planning a nuclear canal in Panama. *Cultural Geographies*, 5, 303-309.
- Gaviria, G. (2006). Proyecto conexión vial de las Américas. La interconexión de Colombia con el mundo. Ponencia presentada al XXVIII Congreso Nacional de Ingeniería. Medellín, 30 de agosto a 2 de septiembre.
- Gellert, P. & Lynch, B. (2003). Los megaproyectos como desplazamientos. *Revista Internacional de Ciencias Sociales*, 175, [En línea]. Recuperado de: <http://www.unesco.org/issj/rics175>.

- Hanbury-Tenison, A. R. (1973a). The Indian Dilemma. *The Geographical Journal*, 139 (1), 47-49.
- Hanbury-Tenison, A. R. (1973b). The Cuna and the Road. *The Geographical Journal*, 139 (1), 51-52.
- Heckadon, S. (1993). Impact of Development on the Panama Canal Environment. *Journal of Interamerican Studies and World Affairs*, 35 (3), 129-149. Otoño – Edición especial: The Future of Panama and the Canal.
- Indymedia.org. (2004, julio 5). ¿A quién beneficiará la Panamericana? Recuperado de [http:// www.colombia.indymedia.org](http://www.colombia.indymedia.org)
- Mokray, A. (2003, febrero 21). The border between Colombia and Panama [En línea]. Recuperado de: http://www.pancanalsociety.org/Articles/Arts%20Column/art_feb_21_03.html
- Peralta, M. M. (1876). Discussion upon a Proposed Interoceanic Canal through Nicaragua. *Journal of the American Geographical Society of New York*, 8, 210-213.
- Rudolph, W. (1943). Strategic Roads of the World: Notes on Recent Developments. *Geographical Review*, 33 (1), 110-131.
- Saad, S. (2004). For Whose Benefit? Redefining Security. En Conca, K. & Dabelko, G. (Eds.), *Green Planet Blues, Environmental Politics from Stockholm to Johannesburg* (pp. 325–327). Boulder CO: Westview
- Scaperlanda, A. (1966). The Role of Transportation in the Economic Integration of Underdeveloped Areas. *Land Economics*, 42 (2), 205-209.
- Schumpeter, J. A. (1983). *Capitalismo, socialismo y democracia*. Barcelona: Orbis.
- Stevens, S., Barnard, J. G., Williams, J. J. y Adams, J. (1872). The New Route of Commerce by the Isthmus of Tehuantepec. *Journal of the American Geographical Society of New York*, 3, 300-342.
- The Interoceanic Ship Canal Special Meeting. (1879). *Journal of the American Geographical Society of New York*, 11, 259-300.
- Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. (2004). *Compendium of summaries of judicial decisions in environment related cases*. Nairobi, Kenya: UNEP.
- Uribe, C. (2004). Vías, bosques y conflicto social en Colombia. En M. Cárdenas y M. Becerra. (Eds.), *Guerra, sociedad y medio ambiente* (pp.397-454). Bogotá: FNA.
- Vann, J. H. (1959). Landform-Vegetation Relationships in the Atrato Delta. *Annals of the Association of American Geographers*, 49 (4), 345-360.
- Vergara, F. J. (1974). *Nueva Geografía de Colombia. Escrita por Regiones Naturales. Tomo III*. Bogotá: Banco de la República - Archivo de la Economía Nacional.