



EL ESCOLLO DE LA CARRETERA PANAMERICANA

ASTRID JULIETH MEJÍA ROLDAN

LEIDY SORANYE CÁRDENAS GÓEZ

MARY LUZ MORALES MURIEL

**INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA ESUMER
FACULTAD DE ESTUDIOS INTERNACIONALES
MEDELLÍN, COLOMBIA**

2016

EL ESCOLLO DE LA CARRETERA PANAMERICANA

ASTRID JULIETH MEJÍA ROLDAN

LEIDY SORANYE CÁRDENAS GÓEZ

MARY LUZ MORALES MURIEL

Trabajo de investigación presentado para optar al título de:

Profesional en Negocios Internacionales

Asesor (a):

Edwin Gómez Urán

MSc. en Negocios Internacionales

Línea de Investigación:

Negocios Internacionales

INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA ESUMER

FACULTAD DE ESTUDIOS INTERNACIONALES

MEDELLÍN, COLOMBIA

2016

Agradecimientos

Le agradecemos a Dios por darnos la suficiente sabiduría y conocimiento para llevar a cabo esta importante etapa de aprendizaje y permitirnos culminar un nuevo ciclo profesional en nuestras vidas.

Contenido

	pág.
Resumen	9
Abstract	10
Keywords	10
Introducción	11
1. Formulación del proyecto	12
1.1 Antecedentes	12
2. Estado del arte	19
3. Planteamiento del problema	23
3.1 Situación problema	23
4. Objetivo	24
4.1 Objetivo General	24
4.2 Objetivos Específicos	24
5. Justificación	25
5.1 Justificación Teórica	25
5.2 Justificación Social	26
5.3 Otra Justificación	27
6. Marco Teórico	28
7. Marco Conceptual	31
8. Marco Metodológico	33
8.1 Método	33
8.1.1 Metodología.	33

9. Ejecución del Proyecto	36
9.1 Desarrollo de las relaciones Colombo-Panameñas	36
9.2 La Panamericana como factor divisorio entre Colombia y Panamá	41
9.3 Fisionomía de la Carretera Panamericana	53
10. Principales factores implicados en la finalización de la Panamericana	59
10.1 Impacto Económico	59
10.2 Aspecto Social	64
10.3 Aspecto Ambiental	70
10.4 Conclusiones de los aspectos relevantes en la Panamericana	75
11. Conclusiones y Recomendaciones	81
11.1 Conclusiones	81
11.2 Recomendaciones	83
Referencias	86

Índice de figuras

	pág.
Figura 1. Distribución de la población en la Gran Colombia	37
Figura 2. Variables financieras de las 5 rutas consideradas	45
Figura 3. Jurisdicción Parque Nacional los Katios	47
Figura 4. Países miembros de la Carretera Panamericana	53
Figura 5. Alaska lugar donde inicia la Ruta Panamericana	54
Figura 6. Yaviza, (Provincia del Darién) conexión Panamá-Colombia	55
Figura 7. Provincia Tierra del Fuego, culminación Ruta Panamericana	56
Figura 8. Presencia de grupos al margen de la ley en Colombia	65
Figura 9. Comunidades indígenas con presencia en el Darién.	69
Figura 10. Tráfico de inmigrantes a través de Colombia	70

Índice de tablas

	pág.
Tabla 1. Estudios de Vulnerabilidad en Centroamérica	58
Tabla 2. Longitud en km de países Centroamericanos en vulnerabilidad	58
Tabla 3. Corredores Viales para la conexión entre Colombia y Panama	73

Lista de símbolos y abreviaturas

Lista de Símbolos

USD	Indica el símbolo de la moneda Estadounidense
KM	Indica Kilómetros

Lista de abreviaturas

UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
NESPA	Ley Nacional de Políticas Ambientales
PPP	Plan Puebla Panamá
CONPES	Consejo Nacional de Política Económica y Social
MOP	Ministerio de Obras Públicas
EEUU	Estados Unidos de América
FHWA	Federal Highway Administration
TLC	Tratado de Libre Comercio
ANAM	Autoridad Nacional del Ambiente
AUC	Autodefensa Unidad de Colombia
FARC	Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia
SEF	Servicio Especial de Fronteras
COMBIFROM	Comisión Binacional Fronteriza Colombo-Panameña
BID	Banco Interamericano de Desarrollo

Resumen

La carretera Panamericana hace referencia a la unión de las Américas por medio de una ruta terrestre que inicia en Alaska y finaliza en la Patagonia, teniendo como objetivo crear una plataforma que dinamice la economía de la región, sin embargo esta vía aún cuenta con un tramo sin finalizar entre Colombia y Panamá específicamente en el Tapón del Darién, región caracterizada por ser una zona de coyuntura económica, social y ambiental a nivel internacional. Dicha situación ha generado controversias entre los países implicados debido a los diferentes intereses que defiende cada uno, impidiendo así la unión total del continente convirtiendo la finalización del proyecto en un paradigma de barreras naturales debido al patrimonio cultural y ambiental que representa el Darién.

Actualmente esta región fronteriza es afectada por los conflictos sociales que afronta Colombia principalmente a causa de grupos al margen de la ley y el narcotráfico, lo que ha generado mayor inseguridad en Panamá al considerar la finalización de la vía terrestre con la frontera colombiana. Esta investigación pretende contextualizar al lector acerca de la trayectoria que ha experimentado la Panamericana y cada uno de los factores que han intervenido en ella.

Palabras Claves: Carretera Panamericana, Tapón del Darién, Interconexión, Ambiental, Economía.

Abstract

The Pan-American Road refers to the union of the Americas through a land route that starts in Alaska and finishes in Patagonia, aiming to create a platform that energizes the region economy, however this route still has a section un-finalized between Colombia and Panama specifically in the Darien Gap, a region characterized for being a zone an economic social and environmental international scenario. This situation has led to disputes between the concerned countries because of the different interests defended by each one, preventing the full union of the continent and becoming the completion of the project in a paradigm of natural barriers due to cultural and environmental heritage that the Darien Gap represents.

Currently this border region is affected by the social conflicts that Colombia face, mainly because of drug trafficking and armed groups outside of the law, which it has led to greater insecurity in Panama when considering the completion of the land with the Colombian border. This research pretends to contextualize the reader about the path that the Pan-American Road has seen and each one of the factors involved in it.

Keywords: Panamerican Road, Darien Gap, Interconnection, Environment, Economy

Introducción

La carretera Panamericana se ha caracterizado por ser la ruta terrestre más larga de todo el continente y uno de los proyectos más ambiciosos a nivel económico y cultural de las Américas, como vehículo hacia el crecimiento y desarrollo de sus países miembros quienes lo identifican como una oportunidad de estrechar sus relaciones comerciales e impulsar el intercambio cultural y económico con los demás bloques.

A pesar de las numerosas ventajas que brinda la carretera a Colombia y Panamá, no ha sido posible que participen completamente debido a la ubicación geográfica de la ruta que debe atravesar específicamente en la zona Tapón del Darién, lugar de alta importancia para el mundo a causa de las propiedades ambientales que representan patrimonio cultural a nivel mundial, esta barrera natural ha sido uno de los grandes obstáculos para la culminación de la carretera. Adicionalmente, se encuentra la problemática social que vive Colombia en el Darién por parte del narcotráfico, los grupos al margen de la ley y el desplazamiento, dichos conflictos han impedido un acuerdo bilateral entre Colombia y Panamá para la culminación de la vía obstaculizando de esta manera la unión total de continente.

1. Formulación del proyecto

1.1 Antecedentes

Para determinar el origen, estado actual y posibles soluciones del objeto de estudio, se ha acudido a información académica, educativa y crítica a través de la investigación de diferentes fuentes.

En 1880 surge la idea de construir el ferrocarril Panamericano basado en un proyecto de ley aprobado en 1884 en Estados Unidos con el propósito de estrechar las relaciones de este país con los países de las Américas, (Bateman, 1961) , fue así como inició el proyecto de la carretera Panamericana dando a paso a los respectivos análisis y aprobaciones por parte de los implicados.

Por lo tanto, la idea de unir las Américas con vías de comunicación terrestre surgió en 1880 a través del ferrocarril panamericano aprovechando las líneas ya existentes. En dicho año se presentó al Congreso de los Estados Unidos un proyecto de ley tendiente a fomentar relaciones comerciales más estrechas entre los países americanos. El proyecto de ley ordenaba al Presidente de los Estados Unidos sugerir a los Gobiernos de México, de Estados de Centro y Suramérica el envío de delegados a Washington para adoptar determinaciones tendientes a la construcción de una línea ferroviaria a lo largo de la Cordillera de los Andes (Bateman, 1961).

En este mismo orden, inician las reuniones sobre el proyecto y se realiza la primera conferencia en 1889 (Bateman, 1961, pág. 1) en la ciudad de Washington donde se aprobó la Comisión Internacional de Ingenieros; quienes se reunieron por primera vez en el año 1890

apoyados por el gobierno estadounidense mediante recursos económicos y de capital humano para analizar los temas relacionados con la construcción de este ferrocarril.

En 1923, se realizó la Quinta Conferencia Internacional de Estados Americanos en Santiago de Chile donde se impulsó por primera vez la integración regional entre los países americanos (Bateman, 1961), que proponía un sistema vial de carreteras de aproximadamente 25.000 KM. La Conferencia Internacional Americana se reunió en 1928 en la Habana con la finalidad de impulsar los países miembros a la implementación de estrategias para la pronta realización del proyecto. En 1929 el Congreso de los Estados Unidos aportó 50.000 USD para realizar el reconocimiento y exploración inicial de la Carretera Panamericana (Orozco, 2012, pág. 115) y se creó el Congreso Panamericana de Carreteras con el objetivo de darle mayor celeridad y eficacia a la realización del proyecto.

Posteriormente en 1936, el Congreso de Estados Unidos invierte 1.075.000 USD para realizar los estudios finales y la construcción de la Carretera Interamericana; en este año se finaliza la primera sección que inicia en Texas hasta la ciudad de México y después de seis años, el país patrocinador entrega nuevamente 1.000.000 USD para continuar con la ejecución de la carretera. En 1940 se expide una resolución en la cual se solicita la cooperación de todos los países miembros para aportar recursos económicos y lograr la finalización de la Panamericana (Bateman, 1961)

En 1941 Estados Unidos reconoce la importancia de la carretera Panamericana y las ventajas que representa para el continente; este año se planteó por primera vez la expansión del

proyecto a territorios de las demás Republicas de América y el Caribe, razón por la cual el congreso Estadounidense otorgo veinte millones de dólares para la continuación de la ruta interamericana entre 1950 y 1952 (Orozco, 2012); en los años posteriores hasta 1961 se realizaron diversos congresos en los cuales se pactó las responsabilidades monetarias de cada uno de los miembros, así mismo se realizaron los estudios y reconocimientos pertinentes para la ejecución de la Panamericana.

Por otro lado, entre los años 1962 y 1974 la zona del Darién se convertía en un obstáculo para la unión de la carretera entre Panamá y Colombia, a causa de la demanda realizada por un grupo de organizaciones ambientales ante un tribunal de los Estados Unidos donde argumentaban que la carretera incumplía la Ley Nacional de Políticas Ambientales de 1969 (NEPA) (Bateman, 1961). Dicha norma consistía en un equilibrio entre desarrollo económico y el medioambiente, en consecuencia de lo anterior Colombia es el único país que no se encuentra conectado con la carretera Panamericana.

Cabe resaltar en este periodo, la falta de proyección por parte de los miembros con respecto a los costos del proyecto que en su momento oscilaban en los 251 millones de dólares, siendo una cifra poco representativa de acuerdo a la complejidad del Darién por sus montañas, biodiversidad y costos ambientales, hecho que generó la falta de construcción de 110 kilómetros entre los dos países (Alvaran, 2010).

En 1994, los estados miembros muestran su interés de profundizar y fortalecer relaciones con los demás países en temas de crecimiento y desarrollo económico, situación que impulsa el

origen del plan Puebla-PPP con el objetivo de que Colombia otorgara relevancia a la Carretera Panamericana dentro de su agenda política y económica permitiendo la interconexión del continente. Posteriormente la continuidad de la carretera fue postergada durante un largo periodo, sin embargo el proyecto fue retomado en el año 2001 a partir de un congreso realizado por presidentes de las regiones, momento en el cual se reactiva la Panamericana (García, 2007).

En los siguientes años por parte de Colombia se iniciaron los estudios de suelo con el fin de determinar la ruta apropiada para la continuidad del tramo con Panamá, arrojando como resultado rutas diferentes, sin embargo se determinó que cualquiera de ellas debería estar comunicada con Panamá a través del Tapón del Darién, siendo un impedimento de condición natural por sus propiedades hidrográfica, ecológicas, diversidad de ecosistemas, y al patrimonio natural que representa para la humanidad como lo afirma la UNESCO (Conte, 2006).

Esta zona tiene grandes ventajas en relación con su economía de extracción de minerales, madera, cultivos de maíz, yuca, banano y otros alimentos siendo así un área favorecida que beneficia en gran medida las comunidades indígenas que viven allí; estos simbolizan el mayor obstáculo para la finalización de la Panamericana a causa de sus culturas, costumbres arraigadas y originadas en este lugar (Londoño L. C.).

Otro punto a resaltar, es su reconocimiento mundial por su posición geoestratégica privilegiada con respecto al resto del continente americano debido a sus atributos naturales y ambientales, donde se evidencia su valor como zona de transición biofísica entre las tres Américas, sin embargo presenta peligro de devastación a causa de actividades antrópicas no

controladas y por la invasión de los grupos guerrilleros por medio desalojo forzado, abandono de tierras por parte de los campesinos y ventas bajo presión, siendo utilizado este territorio como corredor para el tráfico de armas y drogas hacia el resto del continente. (Alameda, 2009)

El Darién durante siglos ha sido región de conflictos y disputas por estar ubicado en la frontera de ambos países convirtiéndose en el objetivo principal de los grupos al margen de la ley, hecho que potencializa la evolución y desarrollo del narcotráfico. Como lo indica (Arrubla, 2004) en su investigación “El narcotráfico con todas sus secuelas, es una terrible realidad. El negocio de las drogas se convierte en un gran problema, social, político, económico y ambiental para el Tapón del Darién y por consiguiente para la Carretera Panamericana”. En consecuencia a estas situaciones Colombia es el único del continente americano que no participa de la malla vial que comunica el continente desde el extremo norte en Alaska hasta el extremo sur en Argentina.

Según (Alvaran, 2010) en el año 2009 en la presidencia de Álvaro Uribe Vélez, el consejo nacional de política, económica y social (CONPES) revela la idea de darle continuidad a la ruta Panamericana por el tapón del Darién y aprueba la transferencia de dineros para la construcción de ‘Transversal de las Américas’ como se menciona también en la política nacional “El Gobierno Nacional se ha dado a la tarea de reorganizar y reconstruir el sistema vial colombiano con el fin de responder a las necesidades propias de la globalización. En este sentido, una de las iniciativas viales más ambiciosas de la infraestructura colombiana, que permitirá incrementar la competitividad y fomentar el progreso económico y social de la Costa Atlántica, consiste en el perfeccionamiento de un corredor con más de 3,200 km de vías, que comunique a Paraguachón en Venezuela con Palo de Letras en Panamá, y permita mejorar la

interconectividad de los departamentos del Norte de Colombia, denominada “Autopista de las Américas”(documento CONPES 3544; 2008)”.

En este mismo año, el presidente Álvaro Uribe confirma en una conferencia de ejecutivos en Panamá la intención de retomar el proyecto por la zona del Darién defendiendo la construcción de la Panamericana y los beneficios socioeconómicos que generaría para la región y sus habitantes; agregando que las zonas aisladas se prestan para albergar procesos ilícitos y delincuenciales. (Salazar, BBC MUNDO, 2009).

No obstante a pesar del esfuerzo y las intenciones del gobierno de Alvaro Uribe Vélez, por dar continuidad al proyecto de la Panamericana Colombo-Panameña no se logró la ejecución a causa del cambio de gobierno en ese periodo, momento donde el proceso licitatorio se detuvo y no hubo claridad acerca de la compañía que realizaría la construcción, adicionalmente el impacto del medio ambiente y los problemas sociales en el interior de esta zona ejercían presión para impedir la unión total de las Américas (Espectador, Polémica por vía en Tapón del Darién, 2009).

Referente a la actualidad que presenta Panamá se observa que la carretera hacia el Darién está siendo reformada y ampliada con el fin de agilizar y mejorar su infraestructura vial obteniendo beneficios para su logística interna y externa con los países sumados al proyecto. (González, 2015); De acuerdo a las proyecciones del El Ministerio de Obras Públicas (MOP) se están rehabilitando diferentes tramos con el fin de recuperar estas zonas.

El 28 de julio del 2015 en el foro Darién: fronteras y futuros realizado en Panamá se trataron los temas ligados al futuro de ésta región relacionados con Panamá, (Knowledge, 2015). El programa incluyó también un debate sobre las opciones de futuro para el Darién, en la perspectiva del papel de Panamá como puente terrestre entre las Américas del Norte y del Sur, y de los procesos de integración que están en curso en nuestro continente. Adicionalmente en este foro se mencionó la importancia de mejorar la calidad de vida de los habitantes del Darién por medio de un plan que establezca la planificación y ejecución de este proceso uniendo el Darién a una plataforma nacional e internacional.

Este foro fue de gran importancia por hablar de un tema que era considerado un tabú y que representa un desafío para Colombia-Panamá; a su vez se definieron los problemas que están impidiendo la continuación del proyecto por lo cual se analizaron las posibles soluciones desde la perspectiva local e internacional para concluir la conexión entre las Américas (Knowledge, 2015).

2. Estado del arte

Las relaciones comerciales entre Colombia y Panamá se han caracterizado principalmente por su cercanía geográfica (Bermudez, 2013, pág. 1), forjando y fortaleciendo sus lazos tanto económicos como sociales, estos bloques son aliados estratégicos y comparten intereses basados en beneficios para cada parte, lo que ha generado que los mismos implementen estrategias basadas en el continuo crecimiento y desarrollo en beneficio de su progreso, cabe resaltar que Colombia históricamente ha tenido una balanza superavitaria con Panamá donde se destacan sus exportaciones minero-energéticas y en los últimos años sobresalen las ventas que no pertenecen a este sector del mercado presentando un comportamiento positivo. (Bermudez, 2013, pág. 15)

En lo referente a las relaciones de estos países a pesar de ser favorables y estrechas, no ha sido posible trabajar conjuntamente en el proyecto de las Américas por lo intereses particulares de ambas naciones, los cuales se vieron reflejados desde el origen de este proyecto; ésta surgió en Estados Unidos hace más de un siglo con el objetivo de crear un corredor de comunicación terrestre en todo el continente Americano (Alameda, 2009) permitiendo así, una interconexión entre los países implicados para facilitar sus relaciones comerciales y económicas.

En la actualidad Colombia y Panamá no participan de la vía Panamericana, debido a los diferentes intereses particulares y factores ambientales, culturales, sociales, económicos y políticos; siendo un obstáculo en la unión del continente. Esto ha dificultado la finalización de la carretera Panamericana debido a los intereses de las autoridades transnacionales que concentran todos los recursos al servicio de la jerarquía más poderosa (Alameda, 2009).

En relación con lo anterior, (Orozco, 2012) en su investigación confirma que el estancamiento de la ruta Panamericana por el tapón del Darién obedece a intereses particulares entre ambas partes; en cuanto a las comunidades indígenas temen por su libre desarrollo y destrucción del hábitat, por otro lado ambientalistas que apoyan la conservación de la zona como riqueza ambiental y por ultimo funcionarios públicos Panameños que opinan que el problema social de la zona podría trasladarse hacia el interior de país.

Cabe mencionar que el tapón del Darién es una región declarada patrimonio mundial por la UNESCO que posee numerosos recursos naturales que son unicos y tipicos de esta región, como lo sostiene Natalia Arango coordinadora estratégica de áreas protegidas The Nature Conservancy:

“Es una zona única en el mundo porque es el punto donde confluye la biodiversidad de Norteamérica, Centroamérica y Suramérica. Hay especies que si se extinguen se pierden para toda la humanidad. Dañarlo es de lo más grave que le puede pasar al mundo” (Alvarán, 2010)

Con respecto al factor ambiental, existe una mayoría de ambientalistas que defienden el ecosistema de la zona, y califican esta construcción como una condena a la biodiversidad, adicionalmente se encuentran grupos a favor de las minorías étnicas y los grupos indígenas kuna, Embera y Wounaan (Alameda, 2009), los representantes de este sector argumentan que las comunidades fueron olvidadas por las autoridades de ambos países; ignoran que el proyecto debe llevarse a cabo brindando oportunidades ligadas con su identidad y cultura, finalizando la

carretera como vía al desarrollo sostenible y teniendo en cuenta los ideales de las partes implicadas (Orozco, 2012).

Según (Alameda, 2009), la carretera Panamericana debe atravesar el tapón de Darién, la cual se ha visto afectada a causa del conflicto armado, la pobreza, el narcotráfico, presencia de grupos guerrilleros, concentración de tierras en algunos pocos y degradación del medio ambiente. Aunque los gobiernos pretenden mostrar un panorama de paz y estabilidad la realidad es diferente debido a que la zona se encuentra en emergencia humanitaria y ambiental donde no existen garantías para solucionar estos problemas.

Así mismo, se evidencia una problemática social relacionada con los habitantes de la zona ligada a sus costumbres y culturas de la región que se podrían ver afectadas por la construcción de la carretera, amenazando sus tradiciones y soberanía territorial (Alameda, 2009). Esto conlleva a implementar estrategias sociales y demográficas que permitan la ejecución del proyecto, protegiendo los intereses de la población y la conservación de sus tradiciones.

En cuanto al Tapón del Darién, (Londoño C. , 2010, pág. 26) en su investigación reconoce la importancia de la zona en el ámbito nacional e internacional por ser un tramo que influye en el desarrollo de la vía Panamericana, sin embargo esta se encuentra afectada por el conflicto armado siendo una región vulnerable y poco atractiva para desarrollarse en ámbitos comerciales.

Además (Poussa, 2005), comenta en su investigación Crisis Colombiana; una perspectiva panameña; el Darién situado en la frontera Colombo-Panameña tiene el privilegio de ser una

zona de alta biodiversidad con reservas y riquezas ecológicas, dicha situación la mantiene aislada y desvinculada de actividades económicas impidiendo el crecimiento y desarrollo de ambas naciones.

Por último (Orozco, 2012), sugiere que los actores involucrados (Grupos indígenas, ambientalistas, bloques económicos y políticos) deberían dejar de un lado intereses propios para ofrecer desarrollo logístico, económico, cultural y social en la región, permitiéndole adherirse al corredor vial más importante de las Américas.

Finalmente, el proyecto de la ruta Panamericana pretende unir las Américas por medio de un corredor vial para el desarrollo económico, social y político de los países miembros y con ello facilitar el intercambio comercial. Por lo tanto, el presente investigación reconoce la diferentes posturas investigativas como se evidencia el desarrollo del escrito, donde se propone un estudio de las principales causas que han impedido la finalización de la vía.

3. Planteamiento del problema

3.1 Situación problema

La Carretera Panamericana, es uno de los proyectos más ambiciosos en las Américas por ser una plataforma económica y logística que une el continente desde Alaska hasta Argentina, el cual se ha visto afectado a causa de la disputas entre Colombia -Panamá debido a sus intereses económicos, ambientales, políticos y sociales, que han impedido un acuerdo de finalización del proyecto.

Sin embargo, a pesar de que mucho se escucha hablar acerca de la situación actual de este proyecto, es difícil comprender la temática sin tener bases informativas solidas que aseguren la comprensión de la situación y sus consecuencias. De esta manera surge la necesidad de cuestionarse acerca de cuáles son las variables que influyen y han generado obstáculos en la finalización de la vía Panamericana, determinando así la dinámica del proyecto a través de su desarrollo.

Lo anterior conlleva a realizar la pregunta ¿Cómo los conflictos de intereses económicos, políticos, ambientales y sociales entre Colombia-Panamá se han convertido en un impedimento para la finalización de la Carretera Panamericana?

4. Objetivo

4.1 Objetivo General

Identificar los factores económicos, políticos, ambientales y sociales entre Colombia-Panamá que han prolongado el desarrollo de la Carretera Panamericana y por consiguiente la unión de las Américas.

4.2 Objetivos Específicos

- Contextualizar el desarrollo de la carretera Panamericana en las Américas y su impacto en el continente.
- Determinar los factores sociales, económicos, ambientales y políticos en el desarrollo final del tramo de la carretera entre Colombia y Panamá.
- Enfatizar sobre los aspectos más relevantes de la carretera Panamericana en el tapón del Darién.

5. Justificación

Colombia y Panamá han sido grandes aliados estratégicos, puesto que son países vecinos y debido a su cercanía han logrado crear importantes lazos comerciales beneficiando ambas partes en aspectos tanto económicos, sociales y políticos a pesar de su estrecha relación, dichas naciones no han logrado un acuerdo que permita la unión de la Carretera Panamericana en el tapón del Darién; dado que es una problemática de gran importancia se pretende realizar un análisis basado en estudios e investigaciones que describen las causas que impiden la unión de las Américas, para ello es necesario conocer e investigar los intereses de ambos países los cuales se han convertido en obstáculo para la culminación del proyecto.

5.1 Justificación Teórica

La plataforma comercial Panamericana en el Darién se convierte en un escenario relevante para la relación entre Colombia-Panamá y a su vez con los demás países de la región; debido a que fomenta e impulsa el desarrollo económico, político y cultural transformando el continente en una plataforma de intercambio comercial que promueva economías de escala optimizando las ventajas comparativas frente a los demás bloques económicos. De acuerdo a los estudios investigados y previo análisis de los mismos unir el tramo entre Colombia y Panamá desde hace varias décadas ha sido una situación de gran dificultad a causa de actores y sus intereses ambientales, culturales, políticos y económicos que se oponen a la construcción fundamentados en la idea de proteger la zona del Darién considerado patrimonio mundial aspecto de gran importancia que se debe considerar en la finalización de este proyecto.

Para el área de Negocios y Comercio Internacional la carretera Panamericana es de gran importancia por ser la malla vial internacional más extensa e importante de las Américas que comprende beneficios para los países respecto a la reducción de barreras comerciales y económicas fomentando el libre comercio, ventajas que se verían reflejadas en los consumidores finales.

5.2 Justificación Social

La carretera Panamericana es sin duda un plan que involucra a muchos sectores de los países implicados, en el caso de Colombia y Panamá el impacto social se analiza desde dos perspectivas.

En relación con la perspectiva negativa, el proyecto implica desplazamiento de las comunidades indígenas, la pérdida de sus tradiciones, tierras sagradas, y su libre desarrollo cultural, además el Darién perdería gran parte de su ecosistema, el cual es considerado patrimonio mundial declarado por la UNESCO. En cuanto al punto de vista positivo el proyecto impulsa el desarrollo de las comunidades en relación de calidad de vida, educación, empleo e integración económica de esta zona; adicionalmente esta vía impulsa la idea que las economías de Colombia y Panamá logren fusionarse y representar un bloque económico importante en las Américas; motivando el crecimiento a gran escala y generando mayor competitividad a nivel mundial por lo tanto la construcción sería importante en el desarrollo de la región.

Con base a lo anterior el objetivo principal del proyecto es crear un corredor comercial que incentive y estreche los lazos entre los países, escenario que impactara positivamente las empresas del sector exportador e importador permitiendo la fluctuación y libre comercio de mercancías así mismo optimizando costos y tiempos que finalmente beneficiaran los ciudadanos en disminución de precios y mayor variedad de productos, para la sociedad es importante conocer las variables del proyecto que los pueden afectar de manera positiva y en algunos casos según su criterio negativamente.

5.3 Otra Justificación

Es de gran interés realizar estudios de los cuales exista poca información, puesto que el compromiso que se adquiere por medio de consultas, análisis y justificaciones de cada fase analizada se convierte en retos personales. A causa de las pocas bases de datos, libros o tesis encontradas para el desarrollo del estudio, la investigación es de gran interés para las personas y empresas que requieren obtener y conocer información acerca de la carretera Panamericana con respecto a su historia, actualidad, obstáculos y expectativas frente a este proyecto que interfieren para que el continente americano sea unido en su totalidad por medio de esta interconexión vial.

6. Marco teórico

La carretera Panamericana es la vía terrestre que pretende unir las Américas a través de una plataforma económica que facilite el intercambio comercial entre los países miembros, objetivo afectado por la diversidad de obstáculos presentados entre Colombia- Panamá que impiden finalizar el tramo ubicado en el tapón del Darién debido a los intereses de índole económico, político, social, cultural y ambiental surgiendo así el mayor obstáculo para el propósito más importante de las Américas, dentro de las problemáticas más relevantes se encuentra el factor medio ambiental siendo uno de los temas más polémicos para esta construcción, considerando que el tapón del Darién es patrimonio mundial por su alta biodiversidad y riqueza natural así mismo se ha convertido en una barrera natural como lo afirma (Arrubla, 2004)

Desde su concepción, se observó por parte de los ingenieros y diseñadores un largo tramo, parte en Panamá y parte en Colombia, de muy difícil ejecución, que se presentaba como una barrera natural, el cual fue denominado “TAPON DEL DARIEN”. Este tapón o tramo ha sido y es el escollo mayor para unir por carretera toda América.

Esta condición natural ha tenido gran influencia en los intereses de ambos países gracias a que el Darien posee invaluable recursos hídricos, mineros, hidrobiológicos, fauna endémica y adicional por su producción de oro, platino, caucho y madera, riquezas que defiende, protege y conserva cada país.

Adicional existe otro factor que interviene en gran medida en la unión Panamericana relacionado directamente con el aspecto social en el tapon del Darien y hace referencia a la violencia que se presenta impulsada por los grupos al margen de la ley (grupos guerrilleros y Bacrim) que se han apropiado de esta zona desde hace varios años convirtiendo este tramo en un corredor de distribución de armas y drogas; potencializando la evolución y desarrollo del narcotráfico afectando las comunidades que allí se encuentran que ha traído como consecuencia la inseguridad que siente Panamá al unirse con Colombia temiendo que ésta problemática se traslade a través del corredor a su interior, (Arrubla, 2004) El narcotráfico con todas sus secuelas, es una terrible realidad. El negocio de las drogas se convierte en un gran problema, social, político, económico y ambiental para el Tapon del Darien y por consiguiente para la Carretera Panamericana.

Cabe mencionar que esta problemática ha creado una barrera de inseguridad para Panamá a causa del temor frente a los problemas que enfrenta Colombia con los diferentes actores que lastiman la sociedad generando desplazamiento, pobreza, apropiación de las tierras en las comunidades que allí habitan entre otros hechos que podrían trasladarse a territorios panameños como ha sucedido algunas veces (Poussa, 2005) Cabe afirmar, además, que Panamá si ha sufrido incursiones armadas, en territorio Panameño, por parte de algunos de los actores al margen de la ley del conflicto colombiano.

Debido a la situación social que enfrenta Colombia ha crecido su desconfianza en Panamá por lo cual busca proteger su población previniendo que afecte su estabilidad social y económica,

esta situación que vive Colombia con respecto al orden social hace parte de los mayores obstáculos que impiden la finalización de la carretera Panamericana.

7. Marco conceptual

Para esta investigación los conceptos a desarrollar están enfocados en la problemática del tapón del Darién basada en los conflictos que enfrenta la carretera Panamericana actualmente por parte de Colombia y Panamá, dificultades originadas a causa de diferentes factores definidos por varios autores; inicialmente se define el medio ambiente así: “El medio ambiente es el compendio de valores naturales, sociales y culturales existentes en un lugar y un momento determinado, que influyen en la vida material y psicológica del hombre y en el futuro de generaciones venideras” (Seeda, 2002) este aspecto ha tenido gran relevancia por representar una barrera natural para el corredor vial más ambicioso en las Américas, con relación a este primer concepto se mencionan los recursos naturales:

“Los recursos naturales son materiales existentes en el entorno natural, que son a la vez escasos y económicamente útiles en la producción o el consumo, ya sea en estado bruto o tras haber sido objeto de un mínimo proceso de elaboración” (Comercio, 2010)

Adicionalmente los recursos naturales son una riqueza para sus propietarios debido a que se define también como un activo: “Los recursos naturales pueden ser considerados como activos naturales de capital, distintos del capital físico y humano porque no los crea la actividad humana. El capital natural puede ser un insumo importante en la “función de producción” (Comercio, 2010).

Los recursos naturales son simbolo de poder y riqueza generando conflictos entre sus poblaciones manifestada a traves de la violencia definida como:

“El uso intencional de la fuerza o el poder físico, de hecho o como amenaza, contra uno mismo, otra persona o un grupo o comunidad, que cause o tenga muchas probabilidades de causar lesiones, muerte, daños psicológicos, trastornos del desarrollo o privaciones” (Abad, 2006)

La violencia ha sido influenciado por el narcotrafico debido a que esta actividad es manipulada por los grupos al margen de la ley como se describe a continuacion:

Es el comercio clandestino de todo tipo de drogas prohibidas por la legislación, que suelen ser manejadas tradicionalmente por clanes, mafias o cárteles. El narcotráfico abarca la producción, distribución y venta de las sustancias. Esta actividad delictiva es una de las principales fuentes generadoras de dinero “negro” en el último siglo, junto a la “trata de blancas” y el tráfico de armas y personas (Rodriguez, 2013).

Los conceptos anteriores se encuentran agrupados e identificados dentro del conflicto social generando grandes impactos para la carretera Panamericana, el conflicto social hace alusión a:

“La lucha por los valores y por el status, el poder y los recursos escasos, en el curso de la cual los oponentes desean neutralizar, dañar o eliminar a sus rivales. Un conflicto será conflicto social cuando trascienda lo individual y proceda de la propia estructura de la sociedad” (Giner, 2009).

8. Marco metodológico

8.1 Método

Con base a las investigaciones realizadas a casos particulares relacionados con los conflictos que han existido entre Colombia y Panamá en torno al Tapón del Darién; se ha establecido el método inductivo y deductivo, debido a que se han investigado y analizado casos particulares relacionados con el tema, que han permitido desarrollar y dar a conocer nuevas conclusiones que conlleven a comprender como ha afectado los diferentes intereses económicos y sociales entre ambos países la finalización del proyecto que pretende unir las Américas, partiendo de variables específicas como lo son: el medio ambiente, la violencia, conflicto social e intereses particulares conllevando a la problemática central de la carretera Panamericana ubicada en el tapón del Darién.

8.1.1 Metodología. Ajustándose a los estudios ya realizados sobre la carretera Panamericana y de acuerdo con las pautas obtenidas en medio del desarrollo del proyecto; se indagó y analizó estudios previos acerca de la carretera Panamericana y todos sus factores relacionados con el fin de identificar las causas que no permiten la unión de las Américas. En este punto se tuvieron en cuenta fuentes relevantes que aportaron en gran medida a la identificación de los obstáculos entre Colombia y Panamá en relación con la finalización del proyecto, dentro de estas fuentes cabe mencionar libros, bases de datos como Legiscomex, Scielo, tesis, noticias, y artículos relacionados con el tema que permitieron utilizar el método de análisis documental basado en la búsqueda de información acerca de las variables de la

Panamericana, dicha técnica será utilizada para dar respuesta al planteamiento del problema, teniendo en cuenta todos los factores que han intervenido en esta problemática.

La información investigada abarca desde el origen de esta idea y así mismo el seguimiento de su evolución y perspectivas, con los datos obtenidos se analizó y se observó los obstáculos que hasta la actualidad se han convertido en una problemática para Colombia y Panamá no logrando la finalización de la carretera Panamericana en la región del Darién.

Adicional a la técnica mencionada anteriormente se emplearán otros métodos que incluyan la sociedad debido que a que son una de las más afectadas a causa del conflicto que invade el Tapón del Darién en relación con la violencia, el narcotráfico, desplazamiento, pobreza y baja calidad de vida, por lo cual se utilizaran encuestas y sondeos a la población de esta zona quienes poseen mayor apreciación y opinión frente a los obstáculos que se han presentado en el Darién para la culminación de la vía Panamericana.

De acuerdo a lo anterior estas técnicas permitirán recopilar información donde se podrán evidenciar diferentes puntos de vista frente a los intereses económicos, políticos, ambientales y sociales de ambos países lo que arrojará las principales causas que impiden la finalización de la Panamericana, el objetivo de este sondeo y encuestas es concluir finalmente cuales son las apreciaciones por parte de la sociedad con respecto a la problemática del Tapón del Darién.

Teniendo en cuenta las actividades descritas en el método y en la metodología las cuales orientan la forma de hallar la información, se han encontrado factores que dan a conocer los tipos de investigaciones que se pueden presentar al momento de desarrollarlas, dentro de este proyecto

se da la teoría descriptiva la cual hace referencia a las situaciones y eventos que se han manifestado durante la elaboración del estudio, adicional a este, se encuentra el método explicativo el cual se enfoca en los análisis que pueden conducir a un objetivo final.

Teniendo en cuenta las situaciones y eventos que se han analizado dentro del estudio se identifican las variables que influyen en el proyecto enfocadas en el desarrollo social de ambas naciones, manifestando las inconformidades de los ciudadanos que habitan allí, dentro de estos escenarios sociales se presenta conflictos de grupos al margen de la ley conllevando a que esta unión represente inseguridad y desconfianza para Panamá. Debido a los escenarios mencionados y analizados anteriormente, podemos incluir la problemática de Colombia-Panamá dentro de los métodos de investigación, descriptivos y explicativos, partiendo de situaciones y eventos que conllevan a la comprensión de las dificultades presentadas en la finalización de este tramo vial.

9. Ejecución del proyecto

9.1 Desarrollo de las relaciones Colombo-Panameñas

La historia entre Colombia y Panamá ha tenido grandes acontecimientos los cuales han marcado sus relaciones internacionales y ha permitido identificar los ciclos que han vivido a lo largo de su vínculo, en los cuales se evidencian que ambas naciones han compartido intereses económicos, políticos y sociales. A continuación se enunciarán cada uno de estos ciclos y sus repercusiones en la historia.

Durante 82 años, Panamá hizo parte de Colombia, periodo que era conocida como la Gran Colombia compuesta por diversidad de etnias como negros, indígenas, mestizos, mulatos, criollos y blancos europeos; grupos que en el campo laboral se conocían como esclavos, artesanos, comerciantes, hacendados, militares, sacerdotes y políticos. Territorio que tuvo existencia desde 1821 hasta 1831 teniendo como miembros a Colombia, Panamá, Venezuela y Ecuador, para el año 1825 la actual Colombia contaba con una población de 1.491.538 habitantes los cuales estaban divididos así (Blanco, 2007):

Figura 1. Distribución de la población en la Gran Colombia

PROVINCIAS	POBLACIÓN
Pamplona	66.126
Socorro	90.119
Vélez	97.335
Tunja	177.426
Bogotá	188.695
Neiva	247.157
Mariquita	31.339
Antioquia	104.253
Mompox	40.180
Santa Marta	44.395
Riohacha	11.925
Cartagena	143.645
Panamá	66.119
Veraguas	33.966
Chocó	17.250
Popayán	87.519
Bucnaventura	17.684
Pasto	7.325
Casanare	19.080

FUENTE: GOMEZ F. Los Censos en Colombia antes de 1905. En: URRUTIA M. Compendio de Estadísticas Históricas de Colombia. Dirección de Divulgación Cultural. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, 1970, p. 35.

Fuente: <http://www.umng.edu.co>

Para este periodo Panamá representaba una región importante para el resto del continente debido a su interconexión con los demás países y su constitución como puente para transportar carga de oro y plata que viajaban desde Perú atravesando el Istmo llegando a Portobelo. Sin embargo este tránsito se tornaba peligroso y demorado razón por la cual los españoles consideraron la idea de construir un canal en Panamá que permitiera el tránsito de las mercancías entre el Pacífico y el Atlántico, iniciativa que no fue desarrollada en su momento debido a la falta de recursos económicos y técnicos de España. (Orozco, 2012)

En 1821 los españoles abandonan el territorio americano año en el cual Panamá se adhiere a la Gran Colombia hecho constituido en la Ley Fundamental de Angostura del 17 de diciembre de 1819 por el Congreso de Venezuela donde se aceptaron los pueblos integrados a la Nueva Granada dividido en tres Departamentos: Cundinamarca, Venezuela y Quito, cuyas capitales eran Bogotá, Caracas y Quito, respectivamente. (Bencomo, 2013)

El líder de la Gran Colombia libertador y padre de todas estas naciones Simón Bolívar tenía como objetivo crear una potencia con la cual pudiera competir frente las grandes economías europeas creando así el sueño más ambicioso de Latinoamérica (Lecturas, 2013), sin embargo en 1831 se dio la disolución de la Gran Colombia bajo la Ley fundamental promulgada el 17 de Noviembre de 1831 a causas del colapso de los sistemas políticos y de gobierno culminando en la creación de tres estados independientes: la República de Venezuela, la República del Ecuador y la República de la Nueva Granada (Colombia, 2011).

Lo anterior a causa del sistema que pretendía implementar Bolívar reformando la constitución Boliviana en aspectos como: creación de un nuevo poder, poder electoral, el establecimiento de un Presidente vitalicio y de un Vicepresidente hereditario, y la composición del poder legislativo por tres cámaras. (Blanco, 2007).

De igual manera, se mantenía presente la idea de construir un medio de transporte que conectara el Atlántico y el Pacífico, al mismo momento se firmó el tratado Clayton Bulwer en 1850 donde se plasmaba que EEUU y Gran Bretaña no tendrían poder sobre ninguna parte de América Central. Convenio incumplido por EEUU cuando empezó con la construcción del ferrocarril en el canal de Panamá arrebatando la soberanía de la Nueva Colombia sobre Panamá hecho que no tuvo ninguna reacción debido al tratado de Mallarino-Bidlack que se había firmado años atrás donde la Nueva Granada cedió todas las preferencias a EEUU por encima de su derecho de soberanía. (Orozco, 2012).

En el año 1848, se firmó el contrato inicial del ferrocarril entre Pedro Alcántara Herrán representante de la Nueva Granada y “Panamá Railroad Company” compañía que representante de EEUU, este contrato fue revocado por el firmado posteriormente en 1950 donde se cedían mayores beneficios a la compañía encargada de la construcción y se establecían los plazos máximos para la entrega del ferrocarril, adicionalmente se facultó a la empresa norteamericana la explotación libre del Istmo durante 49 años a partir de la conclusión de la construcción (Colombia.com).

Posteriormente mediante una reforma constitucional la Confederación Granadina convirtió a Panamá en Estado Soberano hecho que le otorgó la autonomía sobre la construcción del ferrocarril. En este periodo Panamá decide modificar el contrato firmando anteriormente y alarga el plazo a EEUU de 49 a 99 años lapso en el cual cede a la compañía norteamericana el derecho de la libre explotación hasta que finalizara la construcción. (Orozco, 2012).

Más tarde en 1886 en el mandato de Rafael Núñez quien modifica la reforma constitucional con una organización centralista determinando que los antiguos Estados Unidos de Colombia se convertirían en una República Unitaria. Mediante la Constitución de Rionegro en 1863 los grupos elites del país se mostraron inconformes frente a esta Constitución liderada por Rafael Nuñez quien para ese entonces era el Presidente del Congreso durante el periodo de Presidencia de Julián Trujillo en 1878, el cual utilizó su lema de “Regeneración o Catástrofe”. Durante el periodo transcurrido entre 1880 y 1900 surgieron diferentes guerras y conflictos que dejaron el país desorganizado, empobrecido y dividido; estas guerras se vivían por diferentes partidos y formas de pensar dejando como consecuencias guerras civiles, específicamente en los

años 1876, 1885, 1895 lo que finalmente concluye con la Guerra de los Mil días y la separación de Panamá, marcando así el final de esta época de la historia Colombo-Panameña (Sucre, 2012).

Después de la guerra, Colombia quedo totalmente devastada y la crisis económica de la guerra se agravó con la separación de Panamá el 3 de noviembre de 1903. La junta revolucionaria clandestina se formó para planificar una revolución destinada a consolidar la separación del Istmo de la soberanía colombiana, para negociar directamente con Estados Unidos la construcción del canal, finalmente se concertó el plan separatista (Sucre, 2012).

La Junta Revolucionaria procedió entonces a declarar esa misma tarde, la independencia del Istmo, bajo la Presidencia de Demetrio H. Brid, proclamó en un acta de voluntad del pueblo de ser libre y de establecer un Gobierno propio, independiente, y soberano bajo el nombre de República de Panamá. El 13 de noviembre del mismo año Estados Unidos reconoce formalmente a la República de Panamá y los demás países empiezan a aceptarlo, para el 18 de noviembre de ese mismo año, el secretario de Estado norteamericano firma un tratado para la construcción del Canal de Panamá ya bajo el mandato y dominio de República de Panamá (Colombia, 2011).

Tras la separación de Colombia y Panamá se demostraron los verdaderos propósitos estadounidenses en cuanto al ferrocarril que se convertiría en la construcción de un canal uniendo así el océano Atlántico y Pacífico, ante esto participaron Estados Unidos e Inglaterra quienes estudiaron las características y propiedades climáticas del Darién y la posibilidad de continuar con el ferrocarril o iniciar con el canal considerando que esto sería clave para el desarrollo del comercio y la economía mundial. Proyecto que hubiera sido la gran oportunidad

para Colombia sin embargo en los contratos de negociaciones Colombia cede todos sus derechos: “El Gobierno de Colombia autoriza a la Compañía Nueva del Canal de Panamá para vender y traspasar a los Estados Unidos sus derechos, privilegios, propiedades y concesiones, como también el ferrocarril de Panamá y todas las acciones o parte de ellas en dicha Compañía (...)” (Orozco, 2012).

9.2 La Carretera Panamericana como factor divisorio entre Colombia y Panamá

La carretera Panamericana ha sido sin duda el proyecto más ambicioso de todas las Américas teniendo diversos acontecimientos ligados a las relaciones de Panamá con Colombia y a su vez con Estados Unidos siendo este último el actor impulsador de la independencia Panameña, es así como a lo largo de la historia de este plan vial han interferido intereses relacionados con aspectos económicos, sociales, y ambientales que han impedido la culminación de este proyecto, a continuación se detallara como en cada uno de los hitos históricos se evidencian los intereses de cada país en cuanto a la malla vial Panamericana.

Inicialmente en 1880, Estados Unidos con el fin de aprovechar la ubicación geoestratégica de Panamá inicia un proyecto con el cual pretende unir las Américas por medio de un ferrocarril panamericano. Plan apoyado mediante la ley de proyecto en 1884 estableciendo como objetivo estrechar las relaciones ya existentes del continente (Bateman, 1961), sin embargo para esa época la escases de recursos económicos y los conflictos políticos fueron obstáculos para el desarrollo de la vía ferroviaria, a causa de esta situación el proyecto se retrasó de tal forma que al retomar la idea el ferrocarril no era el principal medio siendo reemplazado por el

automóvil, hecho que genera la transformación del ferrocarril en una carretera Panamericana. (Gastelum, 2013).

Para 1889 Estados Unidos en compañía de los países miembros realiza algunos estudios en las vías, en este mismo año se aprueba la comisión Internacional de Ingenieros con el fin de analizar todos los temas relacionados con el suelo por donde pasaría el proyecto vial. Colombia aprueba su presencia en el ferrocarril Interamericano en el año 1890, sin embargo no se realiza ninguna modificación en su territorio del Darién (Barrientos, 2012).

Pasados 33 años, en 1923 se realiza la primera integración entre los países americanos en Santiago de Chile donde se propuso un sistema vial que abarcara 25.000 KM, dos años después en 1925 en Buenos Aires Argentina se reúne el Congreso Panamericano en el cual establecieron estrategias para el desarrollo eficaz, efectivo y perdurable que permitiera continuar con la viabilidad continental, posteriormente en 1928 celebraron la Conferencia Internacional Americana con el fin de que todos los países miembros implementaran políticas que agilizaran la construcción del proyecto, razón por la cual Estados Unidos al año siguiente (1929) entrega 50.000 USD para las exploraciones iniciales (Orozco, 2012).

Entre 1930 y 1933, se reunieron los ingenieros representantes de Costa Rica, Honduras y Guatemala con el fin de realizar un reconocimiento de la vía Panamericana con la ayuda de Bureau of Public Roads división estadounidense encargada de los transportes por carretera (Orozco, 2012).

Para 1941, Estados Unidos propone expandir el proyecto a las Repúblicas de América y el Caribe con el fin de impulsar la unión y el desarrollo del continente, momento en cual otorga 20 millones de dólares para la primera sección del proyecto, en 1950 México es participe de la segunda sección desde ciudad de México a hasta Guatemoc, al siguiente año con la necesidad de agilizar la construcción de los tramos faltantes, el Quinto Congreso Panamericano creo el Comité Financiero ad hoc teniendo como objetivo la solución de los problemas económicos de la Panamericana en este mismo periodo Estados Unidos realiza otro aporte por la suma de 16.000.000 USD (Bateman, 1961).

Posteriormente 1953, se reúne el consejo Interamericano Económico y social en Rio de Janeiro, Lima y México para analizar los puntos fronterizos y la manera de apoyar y respaldar los tramos pendientes al año siguiente, en 1954 en el sexto Congreso Panamericano mediante una resolución se creó el Subcomité del Darién el cual estaba representado por técnicos estadounidenses quienes viajarían al Darién y sus alrededores, sin embargo en este mismo año se realiza el sexto Congreso Panamericano donde Colombia indico que debido a los beneficios que otorgaría la carretera para los países Americanos, el problema del Darién era un interés panamericano razón por la cual todos los países deberían aportar financieramente para resolver la situación del tapón y adicionalmente manifestó que el país tenía vías de mayor interés (Bateman, 1961). El comité de técnicos se reúne por primera vez con representantes de Colombia, Panamá y otras naciones interesadas en 1955 año en el cual se programa la expedición al Darién patrocinada con un presupuesto de 92.000 USD anuales de los cuales Panamá y Colombia deberían otorgar 30.000 USD y el resto del dinero los demás países implicados, adicionalmente Estados Unidos apporto equipos y ayuda técnica (Alameda, 2009).

En 1957, se reúne en Comité Interamericano de Representantes de los países miembros y allí el presidente de Estados Unidos manifiesta la importancia de solucionar el problema que se presenta en el Darién teniendo en cuenta que la carretera representaba beneficios para todos y no solo para las naciones de Panamá y Colombia, tema que dio paso al surgimiento del plan que tenía como objetivo la culminación de los estudios del tapón y el financiamiento de los estudios, en este mismo año se presentaron los estudios de las exploraciones posterior a esto se aprobó la resolución VII en cual se aprobó la construcción de la vía en la zona del Darién y su alrededor, distribuyendo el costo de esta entre todos los países teniendo el porcentaje mayor Estados Unidos, Panamá y Colombia (Bateman, 1961).

Para 1959, después de haberse estudiado gran cantidad de rutas, el congreso del Darién presento las 5 vías más factibles para Colombia de acuerdo a los aspectos geológicos, ambientales, económicos, pluviométricos, financieros entre otros, finalmente en el mismo año el Ministro de Obras Públicas, Ingeniero Virgilio Barco Vargas presento ante el Senado el proyecto de ley sugiriendo la ruta número 4 (Aspavé- Depresión de Limones- Bahía Solano-Las Animas- Playa de Oro-Pueblo Rico- La Virginia-Cartago) teniendo en cuenta que la zona se caracterizaba por tener tierras firmes que agilizaban la construcción y adicionalmente favorecería los países que debían aportar económicamente debido que la ruta tenía menos kilómetros por construir y reconstruir representando menores costos para la ejecución, razones que indicaban que sería la mejor opción (Bateman, 1961).

Figura 2. Variables financieras de las 5 rutas consideradas

CONSIDERACIONES FINANCIERAS			
RUTA	Costo Construcción nueva Millones \$	Costo Por reconstruir Millones \$	Costo total Sin incluir Millones \$
1	233	35	268
1-A	260	44	304
1-B	209	44	253
1-B-1	225	42	267
2	170	46	216
2-A	191	10	201
3	155	37	192
4	142	15	157
5	146	18	164

Fuente: Sociedad geográfica de Colombia

El proyecto de ley fue discutido y debatido por el congreso, y se realizó una modificación cambiando la entrada a Colombia de Aspavé por el sector Palo de Letras, posteriormente se aprobó por unanimidad entre el Congreso y la Cámara de Representantes finalmente firmado por el presidente el 17 de Diciembre de 1959, en este mismo año Panamá estableció el decreto 41 “Plan Vial Panamericano” declarando como ruta a la vía Panamericana el tramo Yaviza-Pino-Gana-Palo de Letras manifestando así, su deseo de colaboración para la culminación de la carretera entre la nación panameña y colombiana, eliminando así el obstáculo del Tapón del Darién en la unión de las Américas (Alameda, 2009).

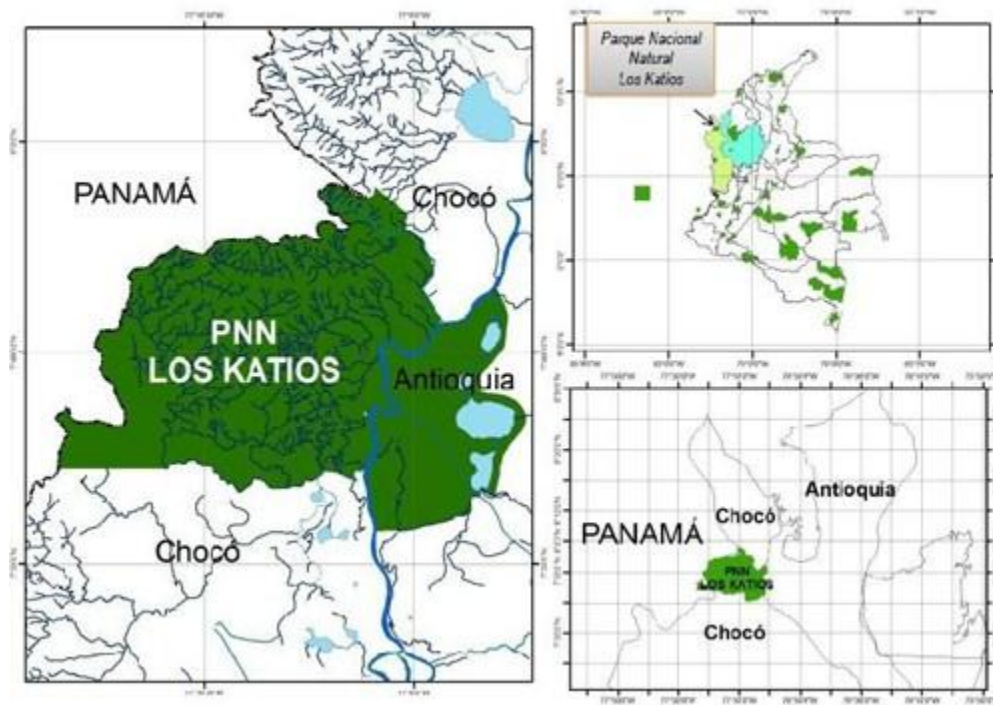
En el año 1960, se realizó en VIII Congreso Panamericana de Carreteras donde se concretaron los aportes para la financiación y estudios de la región del Darién, así mismo se originó una expedición con la que se pretendía evaluar los suelos de la zona para conocer el costo ambiental de la ejecución de la obra, dando paso al ingreso de técnicos estadounidenses,

británicos y algunos indígenas que colaboraron acompañando el grupo por toda la zona conociendo las condiciones del territorio (Valenzuela, 1962).

Para los 10 años siguientes, Colombia y Panamá estudiaron los pormenores realizando los trazos con el fin de atravesar los pantanos Colombianos a bajos costos con estos detalles estipulados, la construcción de la carretera pasa de ser un plan a un hecho y así mismo se estableció la contribución económica entre Estados Unidos, Colombia y Panamá (Albisu, 2013).

Posteriormente en 1971, Colombia firma un acuerdo de cooperación con Estados Unidos para la construcción de la Panamericana donde el gobierno norteamericano se responsabiliza a financiar las dos terceras partes del costo de la construcción. En 1973 se crea el Parque Nacional Los Katios mediante el acuerdo 037 con una extensión de 72.000 hectáreas limitando en el occidente con Panamá, compartiendo ambos el título de Patrimonio Mundial Natural con el parque Nacional del Darién, “El parque se encuentra bajo jurisdicción de los departamentos del Chocó en los municipios de Unguía (2%), Riosucio (63%) y Antioquia en el municipio de Turbo (35%); presentándose una gran variedad socioeconómica y cultural entre las poblaciones asentadas en las áreas aledañas (Afrocolombianos, indígenas y mestizos) (MinAmbiente).

Figura 3. Jurisdicción Parque Nacional los Katios



Fuente: deviajeporcolombia.net

A causa de lo anterior, en 1975 inician las protestas contra la construcción de la carretera debido a los temas ambientales, ecológicos y fitosanitarios dando paso a que un tribunal de Columbia emitiera un fallo contra la Federal Highway Administration (FHWA), entidad representante del acuerdo bilateral entre Colombia y Estados Unidos, este fallo prohíbe emitir más fondos para la Panamericana, posteriormente esta entidad presenta los requisitos solicitados por el tribunal y de esta manera continua entregando los aportes económicos necesarios para la continuación de estudios técnicos y ambientales (Alameda, 2009).

Consecuentemente en 1979, se reúnen en montería los presidentes de Colombia y Panamá donde mediante una declaración dejaron por escrito la intención de continuar con la construcción

de la Panamericana en el sector del Darién, al siguiente año cuando Colombia había iniciado la construcción se firmó una nueva declaración en la cual se estipuló que el Tapón del Darién constituía el mayor ideal para los países Americanos (MINCOMERCIO, 2007).

Después de todos los esfuerzos por continuar y finalizar la construcción en el tapón, en 1982 se suspende a causa de la falta de fondos que aún no había entregado Estados Unidos suscritos en el acuerdo con Colombia, durante estos periodos de espera, en la zona del Darién en Colombia se iban instalando diferentes grupos de personas que conformaban pequeñas comunidades, convirtiendo así las rutas por donde pasaría la Panamericana en plantaciones de banano y zonas ganaderas (Alameda, 2009).

Cuando el tema ambiental, se convertía en un aspecto de suma importancia a nivel mundial, la construcción de la carretera inicia debates de controversias a causa de razones ecológicas amparadas en la legislación ambiental de los Estados Unidos declarada en los 60, fue así como entre los años 1990 y 1993 varias organizaciones ambientales como la World Wildlife Foundation, Conciencia Verde y fundación Natura se sumaron a la iniciativa de preservar el Tapón del Darién debido a la reserva mundial que representaba, adicional en 1994 el parque Nacional de los Katios fue declarado por la UNESCO patrimonio mundial de la humanidad (Alameda, 2009).

Sin embargo, a pesar de los estudios que adelantaron las organizaciones ambientales (Fundación Natura, la Universidad Nacional y la Universidad de Antioquia) con el fin de detener

el proyecto en 1998 y 1999, la destrucción ambiental y ecológica continuó en toda la ruta Panamericana porque las construcciones no se detuvieron (Alameda, 2009).

Durante un periodo de tiempo, el proyecto estuvo pausado por parte de Colombia y Panamá para el momento se encontraban analizando distintas variables y procesos que aún no habían sido aprobados y que se encontraban en discusión por parte de ambos países; posteriormente para el año 2001, se realizó una reunión en Panamá donde asistieron los Presidentes de varios países; donde el mandatario colombiano Álvaro Uribe Vélez recalco la importancia de retomar este proyecto de comunicación entre Panamá y Colombia que convertiría la frontera en un paso comercial donde se podría sacar el mayor provecho fortaleciendo las relaciones comerciales entre ambos países (Salazar, 2009).

Por otro lado, los mandatarios Panameños manifestaron su preocupación a causa de que la zona es conocida como territorio peligroso por la presencia de grupos al margen de la ley, los cuales temen que la unión de las fronteras permita el ingreso de inmigrantes desplazados a su país y la transformación de esta frontera en un corredor de narcotráfico y concentración del conflicto colombiano, generando así escenarios de inseguridad (Salazar, 2009).

Sin embargo, en la convención del 2009 celebrada en Panamá el mandatario Colombiano Uribe manifestó ante esta situación que lamentaba la inconclusión de este proyecto donde los afectados finalmente son los ciudadanos, a pesar de esto para los mandatarios Panameños retomar el proyecto no está en su agenda debido a que se encontraban en periodos de elecciones Presidenciales y el mandatario actual Martin Torrijos no había contemplado esta iniciativa; por

otro lado una de las candidatas presidenciales la Sra. Balbina Herrera manifestó que no consideraba pertinente exponer a su país al conflicto del Tapón del Darién deteriorando así la seguridad del país (Espectador, El espectador, 2009) .

Para el año 2004, se realizó el Encuentro Internacional en el Cacarica entre algunos países como México, Panamá y Colombia, durante este encuentro abordaron temas como el presupuesto de la construcción de la Carretera Panamericana y adicionalmente observaron la oportunidad del proyecto como aporte a la infraestructura para desarrollar el proyecto Plan Puebla y el TLC Entre Colombia y Panamá. Debido a esto, las comunidades indígenas Cacarica, Jiguamiandó y Curvaradó de la región convocaron a un encuentro donde manifestaron que las obras impedirían el libre desarrollo, la identidad sociocultural; provocando la desaparición como especie (Dever, Comision Intereclesial de Justicia y Paz, 2004).

En su momento, el gobierno Panameño no manifestó interés en continuar con el proyecto como lo informó la directora Ligia Castro de la institución Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM), por la importancia en la conservación de las riquezas ambientales de la zona; donde abundan selvas, manglares, ríos, fauna, flora y diversidad de ecosistemas (Dever, Comision Intereclesial de Justicia y Paz, 2004)

Para el año 2006, se confirma el ingreso de Colombia al Plan Puebla pretendiendo lograr objetivos macroregionales en desarrollo económico y cultural, además de la interconexión internacional, generando así desarrollo para toda la región. Así mismo, estableciendo áreas para aplicar tratamientos especiales mediante algunos productos como la Palma de Aceite Africana y

la plantación bananera. Este Plan Puebla también determina la construcción de vías para interconectar los 2 océanos y lograr el flujo de mercaderías obtenidas durante la comercialización entre los países (Alameda, 2009)

En los siguientes años, Colombia realizó diferentes estudios de suelo con los que pretendía evaluar diferentes alternativas para verificar la viabilidad de rutas, aunque finalmente se concluyó que todas las vías deberían atravesar el Tapón de Darién; convirtiéndose en un asunto de estudios por sus condiciones topográficas lo que conlleva a resolver los temas de tipo hidrográfico, ecológico y ambiental (Castro).

Durante la Presidencia de Álvaro Uribe Vélez en el año 2008, la carretera Panamericana tuvo avances significativos para apoyar la culminación del proyecto con el propósito de dar fin a los debates que no han permitido lograr acuerdos, adicionalmente se determinó como un objetivo prioritario incluyéndolo en el Plan Nacional de Desarrollo para el 2019. En este plan, se realizó el estudio de los kilómetros en Construcción por parte de Colombia y Panamá donde se acordó también participación de Estados Unidos en cuanto a presupuesto; sin embargo existen diferentes oponentes con argumentos que desde su perspectiva no ven el proyecto viable y sostenible, ya que compromete el desarrollo de comunidades indígenas y la sostenibilidad de esta zona rica en biodiversidad y ecosistemas (Lopez, 2008).

En el año 2009 el Presidente Álvaro Uribe Vélez mediante el consejo nacional de Política Económica y Social (CONPES) aprueba la continuación y entrega de dineros para retomar el proyecto, en dicho documento se establecieron las mejoras de las vías de comunicación con el

propósito de contar con infraestructura desarrollada para enfrentar el fenómeno de la globalización y apuntar a generar competitividad, desarrollo económico y social en las Américas (Lopez, 2008).

En este mismo año, el mandatario Álvaro Uribe Vélez confirmó en una conferencia en Panamá con sus homólogos, la importancia de retomar el proyecto por los beneficios económicos y sociales que traería para el Darién, sin embargo no se logró la ejecución del proyecto debido a los cambios de gobierno donde se canceló los procesos de licitación para la construcción de la Carretera (Salazar, BBC, 2009).

En la actualidad, Panamá ha realizado inversiones para reconstruir tramos de la Carretera Panamericana hacia el Darién con el fin de lograr mejoramiento en costos y tiempos en transporte, para así contribuir a la distribución ágil de sus cadenas de abastecimiento y lograr beneficios para los consumidores finales. (González, 2015); Según las proyecciones del Ministerio de Obras Publicas se está rehabilitando diferentes tramos de las vías para lograr el mejoramiento de las vías agilizando el transporte de cargas y movilización de pasajeros.

Actualmente el hecho más relevante, se presentó el 28 de Julio de 2015 donde se realizó un foro acerca de las diferentes problemáticas económicas y sociales que afectan a los habitantes del Darién en cuanto a su igualdad y desarrollo frente al resto del país; dentro de las expectativas del foro se promovió la implementación de programas para ayudar fomentar el libre de desarrollo de la identidad cultural, la participación económica y política y así mismo contribuir con niveles de calidad apropiados para sus habitantes (Knowledge, 2015).

9.3 Fisionomía de la Carretera Panamericana

El término Carretera Panamericana se refiere al sistema de carreteras que pretende unificar el continente Americano desde el norte en Alaska hasta el sur con la Patagonia, está catalogada como la carretera más larga del mundo integrada por una red de vías interconectadas con 25.800 km aproximadamente, atravesando diversas zonas desde montañosas a desérticas, uniendo así las culturas, políticas y economías de sus países miembros (Canadá, Estados Unidos, México, Guatemala, El Salvador, Costa Rica, Honduras, Nicaragua, Panamá, Colombia, Ecuador, Perú, Chile y Argentina) (CARRERAS, 2015).

Figura 4. Países miembros de la Carretera Panamericana



Fuente: Mega construcciones.net

Esta carretera consta de 25.800 km de recorrido terrestre atravesando alrededor de 14 países iniciando el recorrido en Alaska en el sector Prudhoe Bay, seguido de Canadá (Yukón, Alberta, y Columbia Británica) , conectando con Estados Unidos en (Washington, Oregón, Nevada, Arizona, Nuevo México y Texas (El paso) (Megaconstrucciones.net).

Figura 5. Alaska lugar donde inicia la Ruta Panamericana



Fuente: Mega construcciones.net

Posteriormente se realiza conexión con México (Chihuahua, Durango, Aguascalientes, Guanajuato, Hidalgo, Ciudad de México, Puebla y Chiapas) y continua con Guatemala (San Marcos, Quetzaltenango, Totonicapán, Sololá, Quiché, Chimaltenango, Sacatepéquez, Santa Rosa y Jutiapa) realizando conexión con El Salvador recorriendo provincias como (Santa Ana, La Libertad , Cuscatlan, y San Miguel) ; se realiza la conexión con Honduras a través del Puente Amatillo-Choluteca; en Honduras se atraviesa algunas ciudades como Santa Rosa de Copán, San

Pedro Sula, Siguatepeque, Comayagua , en el Anillo Periférico de Tegucigalpa pasando a Tegucigalpa hasta llegar a la Frontera Manos en el Oriente con Nicaragua, en Nicaragua el trayecto va desde Managua-Jinotepe-Rivas- Peñas Blancas zona fronteriza donde conecta con Costa Rica y su recorrido es desde San José - Cartago hasta Paso Canoas zona fronteriza con Panamá donde inicia el recorrido hasta la Ciudad de David, Ciudad de Santiago, población de Pacora hasta llegar a Yaviza (Provincia de Darién) en esta zona entre Panamá y Colombia aún se encuentran 87 km que no han sido aprobados para su construcción sin lograr la conexión del continente.

Figura 6. Yaviza, (Provincia del Darién) conexión Panamá-Colombia



Fuente: Mega construcciones.net

Partiendo de la culminación entre Colombia y Panamá, se espera que continuaría su recorrido hacia el Sur partiendo de Panamá -Cali-Quito para realizar conexión con Ecuador, a través de Colombia también se conecta con Lima a través de Quito , en Lima recorre las principales ciudades como Lambayeque, La Libertad, Ancash, Lima, Ica, Arequipa, Moquegua y Tacna, posteriormente conecta con Chile atravesando algunos sectores tales como Arica, Antofagasta y Copiapó iniciando la carretera Austral para llegar Argentina donde a través de diferentes rutas nacionales se conecta hasta la Patagonia y finaliza en la ciudad de Ushuaia en la provincia de Tierra del Fuego.; para dar fin a la gigantesca malla vial que pretende unir todo el continente Americano.

Figura 7. Provincia Tierra del Fuego, culminación Ruta Panamericana



Fuente: Mega construcciones.net

En algunos países, la carretera Panamericana se puede también conocer con sus propios nombres como es el caso de Carretera Interamericana como se le conoce al trayecto que va desde México hasta Panamá atravesando distintas zonas de Centroamérica; su trayecto inicia en Nuevo Laredo, México y se extiende hasta la Localidad de Yaviza en Panamá.

Cabe destacar que en algunos trayectos de la ruta Panamericana en temporada de lluvias las carreteras se vuelven intransitables principalmente en vías de Centroamérica, tal como lo indica el Informe realizado por la Organización de Estados Americanos Unidad de Desarrollo Sostenible y Medio Ambiente con el cual pretenden analizar los tramos propensos a peligros naturales (United States Department of Transportation, 2001).

En este informe se plantea a Centroamérica como una de las zonas más vulnerables a Desastres naturales es por tal motivo que los Ministerios de Transporte han creado estrategias con el fin de reducir el riesgo a factores que conllevan a realizar continuo mantenimiento de la infraestructura vial, generando grandes impactos en el sector productivo y social. Algunos de los peligros más frecuentes son los: Sismos, Inundaciones, Deslizamientos, y erupciones volcánicas (United States Department of Transportation, 2001).

En la siguiente tabla, se muestran algunos de los estudios realizados sobre los peligros naturales que está expuesto Centroamérica, como también se muestra las entidades encargadas de realizar constante monitoreo y coordinación en estos tramos.

Tabla 1. Estudios de Vulnerabilidad en Centroamérica

País	Título del estudio	Punto focal
Costa Rica	Estudio de Vulnerabilidad ante Amenazas Naturales de la Carretera Interamericana Sur Sección Buenos Aires – Palmar	Dirección de Planificación, Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT)
El Salvador	Perfil de Vulnerabilidad de la Carretera Panamericana y su Corredor Alterno Carretera del Litoral	Unidad de Planificación Vial, Ministerio de Obras Públicas (MOP)
Guatemala	Estudio de Vulnerabilidad a Nivel de Reconocimiento de la Ruta Panamericana (CA-01)	División Planificación y Estudios, Dirección General de Caminos (DGC)
Honduras	Perfil de Vulnerabilidad de la Carretera Panamericana y sus Corredores Alternos en la República de Honduras	Unidad de Planeamiento y Evaluación de Gestión, Sistema de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI)
País	Título del estudio	Punto focal
Nicaragua	Perfil de Vulnerabilidad de la Carretera Panamericana Nicaragua	Administración Vial y Dirección General de Vialidad, Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI)
Panamá	Perfil de Vulnerabilidad de la Carretera Panamericana	Dirección Nacional, Instituto Geográfico Nacional "Tommy Guardia" (IGNTG), Ministerio de Obras Públicas

Fuente: UDSMA/OEA basado en informes nacionales.

En la siguiente tabla, se puede observar el total de longitud en km que se encuentran en vulnerabilidad de desastres naturales en Centroamérica en la Ruta Panamericana

Tabla 2. Longitud en km de países Centroamericanos en vulnerabilidad

País	Longitud de carretera km	Longitud vulnerable (km.)				
		Deslizamientos	Inundaciones	Hundimientos y erosión	Sismos*	Erupciones volcánicas
Costa Rica	647.64	41.75	74.90	No reportado	No reportado	No reportado
El Salvador	307.55	11.40	7.60	No reportado	No reportado	No reportado
Guatemala	462.00	79.00	124.00	141.00	No reportado	No reportado
Honduras	64.90	0.59	0.00	No reportado	0.08	No reportado
Nicaragua	391.34	145.68	100.87	No reportado	355.78	161.87
Panamá	674.90	0.610	0.850	No reportado	391.71	261.12
Total	2548.33	279.03	308.22	141.00	747.57	422.99
Porcentaje	100.00	11	12	5.5	29.34	16.60

Fuente: UDSMA/OEA basado en informes nacionales.

10. Principales factores implicados en la finalización de la Panamericana

La Carretera Panamericana, es un mecanismo que contribuye al desarrollo del continente, sin embargo pese a los beneficios que podría generar para los países miembros no se ha logrado finalizar a causa de la brecha existente entre Colombia y Panamá debido a los aspectos sociales, económicos y ambientales derivados de los intereses que defienden ambos países frente al proyecto, impidiendo así la unificación del continente americano como paso a una plataforma económica que facilite la competitividad de los países americanos en vías de desarrollo. (Orozco, 2012).

10.1 Impacto Económico

Las relaciones comerciales entre Colombia y Panamá han buscado llegar a un acuerdo frente al proyecto de la Panamericana a través de diferentes mecanismos tales como foros, convenios y estudios de suelos para culminar la carretera por la zona del Darién. Situación inalcanzable y que ha afectado en gran medida las economías de los demás países miembros, debido a que la finalización de la vía representa reducción de costos y tiempos en temas de intercambios e interconexión comercial impulsando el crecimiento económico de los países americanos (Bermudez, 2013).

Con referencia a lo anterior, la Carretera Panamericana se considera como tema de gran importancia por la interacción entre actores internacionales haciendo del proyecto un asunto de interés transfronterizo, donde los implicados buscan construir objetivos colectivos que permitan

adquirir ventajas competitivas mediante el aprovechamiento de las vías y así mismo de su ubicación geográfica. Escenario que sería un vehículo impulsador de crecimiento y desarrollo de todo el continente frente a los demás bloques económicos del mundo (Orozco, 2012).

Adicionalmente, el impacto positivo en las economías de los países sería un factor de gran importancia debido a la posibilidad de vías de transporte internacional que favorecería el desplazamiento de los productos, generando mayor agilidad en los procesos de importación y exportación, además de diversas ventajas competitivas que permitirán el crecimiento para los países como resultado del desarrollo de una infraestructura vial que ofrezca soluciones de continuidad y expansión comercial. Hecho que incrementa el atractivo de naciones extranjeras para inversión y depósito de capitales que faciliten el progreso del país (Orozco, 2012).

Sumado a lo anterior, se añaden los beneficios turísticos en cada país debido a la interconexión que genera la carretera en el continente americano; donde cada nación cuenta con zonas turísticas convirtiéndose en un atractivo de inversión, generando así ingresos de nuevos recursos a causa del turismo. Lo anterior otorga beneficios de tipo monetario creando panoramas de progreso socioeconómico, bienestar y sustentabilidad en los países miembros (Organización Mundial del Turismo OMT, 2015)

En cuanto a la estructura económica del Darién, es determinado como una zona de extracción de riquezas naturales basadas en la extracción cauchera, de madera, minera, tagua y explotación de la agricultura y la pesca. Por lo tanto, se puede decir que la región del Darién es una zona de economías primarias y agroindustrial donde dependen de los recursos naturales para

su supervivencia, sin embargo estos territorios están en constantes disputas entre las comunidades indígenas, afrodescendientes y grupos al margen de la ley generando así luchas de intereses territoriales y económicas (Alameda, 2009).

El crecimiento económico de la región, está ligado a las estrategias que implementen el gobierno colombiano para dar solución a esta problemática que viene afectando en gran medida los habitantes del Darién desde hace varios años, sin permitir el desarrollo e inclusión de la zona al país. Solucionando esta situación se lograría el aumento de la producción de derivados agroindustriales y la extracción de recursos naturales, permitiendo la expansión del territorio y el mejoramiento de la competitividad (Acero, 2008).

Adicionalmente, al invertir en el proyecto de infraestructura logística, se obtendrían numerosos beneficios en cuanto a economía, medios de transporte, reducción de costos, tiempos y agilidad en el proceso de distribución logística, creando de esta forma un motor de desarrollo y expansión para el mejoramiento de la competitividad frente a otras economías, por tal razón estas iniciativas de infraestructura deberían ser instrumentos implementados como parte del desarrollo de las políticas nacionales (Vasquez, 2009).

Así mismo, empresas ubicadas al interior del país tendrían la posibilidad de trasladar sus plantas de producción a esta zona fronteriza con Panamá y lograrían conexión con los países de Centro y Norteamérica impulsando su desarrollo porque estarían estratégicamente ubicadas, permitiendo un mayor aprovechamiento de las economías de aglomeración y el acceso a mercados internacionales (Vasquez, 2009).

En cuanto a la vinculación de la Sierra de los Cuchumatanes- Guatemala con el proyecto, se construyeron exitosamente vías para el desarrollo de la infraestructura mejorando la conexión de la zona con el país. Otorgando beneficios a sus habitantes mediante la facilidad adquisitiva de diferentes productos, así mismo beneficiando las empresas dedicadas al comercio internacional (Vasquez, 2009).

De la misma forma, Perú en busca de conexión con la Panamericana realizó la construcción de la ciudad llamada Villa el Salvador a 20 kilómetros de la carretera. Hecho que permitió convertir una zona desértica en una población que supera los cuatrocientos mil habitantes, quienes se vieron beneficiados debido a que se construyó un parque industrial empresarial generador de empleo y progreso para la población, permitiendo el acercamiento a la vía más importante de las Américas beneficia el crecimiento y desarrollo de los países (Aghón, 2001).

Expuesto lo anterior, considerando la culminación de la Panamericana entre Colombia y Panamá se pueden apreciar tres aspectos desde el ámbito económico: local, nacional y macro regional.

A nivel local, la carretera impulsaría el crecimiento de áreas comerciales como Apartadó y Turbo facilitando la actividad de distribución logística de los productos y la conexión con las demás regiones a menores costos, adicionalmente el sector agroindustrial (bananero, ganadero y palmicultor) lograría incursionar en los mercados del interior del país lo que conllevaría

aumentar sus ingresos y condiciones de vida; Así mismo las comunidades afrocolombianas e indígenas que habitan la región podrían adherirse al resto del país y dejar de lado sus prácticas productivas tradicionales para adoptar practicas industriales que les permitan mejorar sus procesos productivos y reducir sus tiempos (Alameda, 2009).

Respecto al nivel nacional, la carretera Panamericana permite el acceso a los mercados de Centro y Suramérica, así mismo facilita el intercambio de mercancías provenientes del resto del continente promoviendo la inversión extranjera directa en materia de transportes e infraestructura en la región. Por otro lado el sector energético podría verse beneficiado por la oportunidad de venta de energía para bastecer a Centroamérica (Alameda, 2009).

Para el aspecto macroregional, el impacto de la carretera representaría nuevos tratados comerciales en el continente y la entrada de mercancías a menores costos, reduciendo las barreras arancelarias y exenciones de arancel, generando beneficios sobre el continente que permitan desarrollar economías de escala y rutas de acceso a mercados globales. Así mismo se facilitaría el aumento de la competitividad regional convirtiéndose en una plataforma económica con ventajas competitivas a nivel global (Alameda, 2009).

10.2 Aspecto Social

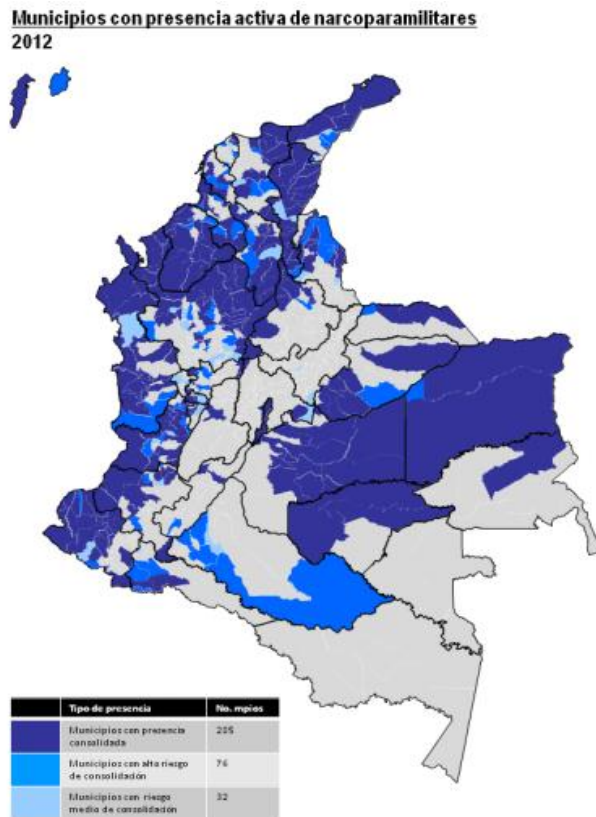
El aspecto social en Colombia es reconocido por poseer problemáticas sociales que afectan su población y su prestigio frente a las demás naciones. Este factor ha jugado un papel importante en el desarrollo de las negociaciones entre Colombia-Panamá sin lograr un acuerdo a causa del conflicto colombiano que ha tenido gran concentración en la frontera panameña. Hecho que motiva la preocupación del país vecino por el temor de que esta problemática se traslade a su sociedad. (Poussa, 2005).

Panamá es una de las fronteras más vulnerables frente al terrorismo y la violencia que afronta Colombia a causa de la existencia de los grupos al margen de la ley como Autodefensas Unidas de Colombia (AUC) y las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC); actores que han tomado estas zonas fronterizas como refugios para sus actos delictivos como contrabando, narcotráfico, tráfico de armas y comercialización de drogas, razones que afectan las comunidades del Darién y los obliga a desplazarse hacia Panamá en busca de seguridad, amenazando la estabilidad de este país porque estas problemáticas afectan su aspecto social y económico, por tal motivo Panamá ha fortalecido su seguridad en esta zona con la misión de evitar que los grupos amplíen su cadena ilícita al interior del país y aumenten los ingresos de inmigrantes ilegales a su interior. (Poussa, 2005)

En la siguiente figura 8, muestra un claro panorama respecto a la presencia de los grupos narcoparamilitares específicamente en la frontera con Panamá en el sector del Darién, el cual limita con el departamento de Choco, Urabá y Antioquia donde la concentración de los grupos al

margen de la ley es consolidada, es decir hay existencia de diferentes grupos paramilitares que han afectado el país y así mismo su población (Indepaz, 2012).

Figura 8. Presencia de grupos al margen de la ley en Colombia



Fuente: VIII informe sobre grupos narcoparamilitares

En consecuencia a lo expuesto anteriormente, los habitantes de la zona del Darién colombiano se han visto obligados a resguardarse en el territorio panameño trasladándose a este país de forma ilegal. Esta situación ha generado que Panamá perciba la trascendencia del conflicto y aprecie la unión de la Panamericana como un hecho negativo que generaría problemáticas similares a las que afronta actualmente Colombia (Alvaran, 2010).

Es de mencionar que estas problemáticas sociales existen desde la década de los 90 cuando Panamá empieza a percibir el conflicto colombiano como un agente amenazador de su seguridad, razón que impulsa al gobierno panameño a crear el Servicio Especial de Fronteras (SEF) con el fin de restablecer el dominio y estabilidad fronteriza para la recuperación de la soberanía. Reforzando esta decisión el ex jefe del Comando Sur de Estados Unidos, General Charles Wilhelm expreso “los enfrentamientos militares en Colombia ponen en peligro la seguridad del Canal de Panamá”, adicionalmente manifestó que Panamá no estaba protegiendo la frontera adecuadamente por tal motivo se daban las incursiones de las FARC en el Darién (Poussa, 2005).

Sumado a lo anterior, Colombia sufre una ruptura en su proceso de paz conllevando a Panamá a verificar su posición frente al conflicto colombiano situación que afectaría en gran medida su seguridad teniendo en cuenta que es un país poco militarizado, por lo tanto este hecho convierte su frontera en un corredor de contrabando, tráfico ilícito de migrantes, terrorismo y los demás crímenes delictivos impulsados por la falta de control colombiano, sin embargo Panamá manifiesta su apoyo a Colombia por los esfuerzos para combatir esta situación rechazando todo acto relacionado con acciones delictivas en este país (Arrubla, 2004)

A pesar de lo anterior, Panamá ha demostrado su empeño para ayudar a solucionar los conflictos fronterizos con Colombia a través del intercambio de información y herramientas de cooperación que contribuyan a la reparación del daño en la seguridad de ambas naciones, de esta manera se dio paso a la creación de la Comisión Binacional Fronteriza Colombo-Panameña

(COMBIFRON) con el propósito de impulsar una gestión ágil ante el problema, considerando la solución fronteriza como responsabilidad compartida (Poussa, 2005).

En el 2004, el presidente panameño Martin Torrijos visita el mandatario colombiano Álvaro Uribe y declara que su país debe aportar a la solución del conflicto en Colombia, así mismo garantiza su compromiso frente a la seguridad fronteriza, fortaleciendo los planes de integración y las soluciones contra el conflicto armado, así mismo demuestra su posición positiva frente a esta problemática y presenta una propuesta de desarrollo comercial con el objetivo de mejorar la seguridad integral de los habitantes no solo fronterizos sino también del todo el país, así mismo el estado panameño reforzó su programa Desarrollo Sostenible del Darién con el fin de resolver las necesidades de esta región en cuanto a educación, salud y carreteras, impulsando así la participación de estos habitantes en el desarrollo y crecimiento nacional (Alameda, 2009)

Es de resaltar que en el aspecto social Colombia ha recibido gran apoyo y respaldo del gobierno panameño, éste ha desarrollado planes con el propósito de promover soluciones para la violencia, la inseguridad, el narcotráfico y el desplazamiento, para una muestra de ello Panamá crea la Oficina Nacional para la Protección de Refugiados (ONPAR) entidad encargada de refugiar y atender los desplazados transfronterizos brindando protección humanitaria, sin embargo el gobierno colombiano y panameño firmaron un acuerdo bilateral de Retorno Voluntario para los colombianos que quieran regresar, este mecanismo garantiza la transparencia en los procesos de regreso al país (SANDOVAL, 2015)

Del mismo modo, es importante destacar que Colombia debe otorgar especial vigilancia y atención no solo en temas de seguridad fronteriza sino también en la baja calidad de vida que sufren los habitantes en la región del Darién, quienes afrontan niveles precarios donde los elementos y servicios básicos de vivienda son escasos, situaciones que conllevan a la pobreza estando la misma incentivada por el desplazamiento, la violación de los derechos humanos y el analfabetismo (Alameda, 2009).

Los hechos descritos anteriormente, amenazan y afectan en gran medida el territorio panameño debido a su posición limítrofe, lo que afectaría en algún momento la independencia política de Panamá a causa del Tratado de Neutralidad sobre el Canal con Estados Unidos , ya que una de las cláusulas indica que en caso de perturbaciones que puedan afectar la región panameña se presentara la intervención del ejército norteamericano, por tales razones para Panamá es de suma importancia que Colombia adopte medidas que permitan la solución de los conflictos en el área fronteriza (Alameda, 2009).

Por otra parte, Colombia enfrenta obstáculos de tipo cultural en esta zona del tapón debido a que se ha caracterizado por su diversidad étnica y cultural arraigada por los pueblos indígenas que allí habitan como los Kuna, Embera y Wounaan, así mismo están presentes las comunidades afrodescendientes quienes sobreviven del sustento que obtienen del Darién en actividades como pesca, caza, extracción de madera, banano y otros recursos naturales que explotan de la región. Agravando esta situación se encuentran los empresarios agrícolas que se han apoderado de la mayoría del área introduciendo economías impulsadas por grupos paramilitares agudizando el tema de la pobreza y el conflicto armado (TIIQUE)

Figura 9. Comunidades indígenas con presencia en el Darién.



Fuente: P.N DE DARIEN

Derivado de lo anterior, la finalización de la carretera Panamericana representa desestabilidad y devastación para las personas que habitan en la región por la desaparición de sus tradiciones y soberanía territorial, por tales causas las comunidades se oponen al gobierno colombiano para que adelanten proyectos en cuanto a la Panamericana y también porque han sido víctimas de desplazamiento y poca presencia de las autoridades, convirtiéndose en los actores más perjudicados. De esta manera Colombia debe integrar y proteger las comunidades de las consecuencias que puede traer la finalización de la vía, permitiendo así mostrar esta ruta como un vehículo impulsador al desarrollo sostenible que incluye los intereses de toda la sociedad (Orozco, 2012).

Finalmente, es de mencionar que la conexión fronteriza entre Colombia y Panamá a pesar de tener presencia de agentes migratorios también genera problemáticas para todo el continente, debido a que facilita el tráfico de migrantes provenientes del sur de las Américas con el objetivo

de cruzar hasta los estados americanos, convirtiendo esta ruta en un corredor de tráfico ilegal de personas, afectando la seguridad de las naciones y así mismo las leyes que regulan el ingreso de extranjeros (Baracaldo, 2014).

Figura 10. Tráfico de inmigrantes a través de Colombia



Fuente: Kienyke.com

10.3 Aspecto Ambiental

La Carretera Panamericana, es una obra de infraestructura que impulsa la integración física, social y económica generando interconexión entre los países del continente americano, sin embargo este proyecto ha generado impactos negativos debido al daño ambiental que produce la construcción en el tramo inconcluso específicamente en la Región del Darién, ocasionando una fuerte polémica por las diferentes áreas afectadas, tales como medio ambiente, desarrollo sostenible, integración económica y social (Orozco, 2012).

Respecto a las características del Darién, es de resaltar que debido a su ubicación geográfica y sus propiedades naturales es considerada zona de patrimonio mundial puesto que alberga especies animales, fauna, flora y diversidad cultural considerados únicos en el mundo, sin embargo a causa de las actividades que ha desarrollado el ser humano con fines económicos ha generado consecuencias irreversibles en cuanto a la destrucción del entorno, debido a que la degradación ambiental se ha sostenido durante muchos años por las comunidades indígenas y afrocolombianas que han habitado en la región explotando los recursos como sustento de vida (Cantor, 2008)

A causa de lo anterior, desde la década de los 90's la construcción de la Panamericana se ha visto cuestionada a causa de temas ambientales y ecológicos impuestos en la legislación de impactos ambientales emitida por los Estados Unidos, así mismo en esta época se presentaron protestas por parte de grupos ambientalistas con el fin de detener la unión entre Colombia y Panamá (Alameda, 2009).

En consecuencia a lo anterior la carretera se ha visto como una vía de globalización incompatible e inviable debido a que representa una amenaza para el medio ambiente, así mismo durante el tiempo que Colombia y Panamá han querido culminar este tramo del Darién los opositores han considerado que no le están dando la prioridad necesaria al tema ecológico y por el contrario prevalecen los intereses económicos y monetarios, en este punto la intención de la interconexión americana se convierte en un sacrificio ambiental y cultural para los países implicados (Alameda, 2009).

Por otro lado, desde la perspectiva de los ambientalistas manifiestan desacuerdo con la finalización del tramo e indican que la construcción de la carretera por el tapón del Darién ocasionaría la destrucción del ecosistema, por lo tanto para contrarrestar la inconformidad se ha promovido la realización de estudios ambientalistas con el fin de lograr la preservación de la biodiversidad en lugar de la destrucción ocasionando el menor daño posible (Orozco, 2012).

En relación con lo anterior se pretende tener en cuenta todos los puntos de vista incluyendo los ambientalistas y los grupos indígenas con el fin de avalar la finalización de la Panamericana, permitiendo mostrar la vía como un paso hacia el desarrollo sostenible, sin excluir los intereses de las partes implicadas. Cabe resaltar que los intereses de las organizaciones ambientales se encuentran avalados por la Ley Nacional de Políticas Ambientales de 1969 (NEPA) entidad encargada de analizar el impacto ambiental que se puede generar en proyectos de involucren temas ambientales (Orozco, 2012).

De igual manera en periodos más recientes se han generado diversas opiniones frente al proyecto, tal como expresó su desacuerdo el Alcalde de la ciudad de Panamá Navarro mencionando que esto representaría invaluable pérdidas ecológicas para la humanidad. Hechos y opiniones como estas han impulsado la preservación y protección del Darién como reserva natural mundial (Orozco, 2012)

Con el fin de lograr la preservación del Darién y su ecosistema, así mismo de velar por el desarrollo de la cultura e identidad de las comunidades indígenas y aborígenes se han evaluado diferentes rutas alternativas para la Conexión entre Colombia y Panamá, buscando la

minimización del impacto ecológico, permanencia del Darién y sus características (endemismo, diversidad de flora y fauna, y riquezas naturales) logrando la culminación de este proyecto que representa desarrollo económico nacional y macroregional para el continente americano. Con este diagnóstico ambiental se realizó la evaluación de rutas alternativas para la conexión terrestre donde se expusieron 13 corredores viales que permitirían la unión Colombo-Panameña (Cantor, 2008).

Tabla 3. Corredores Viales para la conexión entre Colombia y Panama

ALTERNATIVA	RUTA
1	El Tigre - Lomas Aisladas – Palo de Letras – Yaviza
2	Mutatá (Caucheras) – Riosucio – Frontera con Panamá (por Pocuro) – Yaviza
3	Necoclí – Titumate (vía ferry o viaducto) – Acandí- Yaviza
4	Necoclí – Titumate (vía ferry o viaducto) – Unguía - Peyé – Palo de Letras – Yaviza.
5	El Tigre – Lomas Aisladas - Peyé – Unguía - Acandí – Yaviza
6	Mutatá (Caucheras) – Riosucio – Frontera con Panamá (por Paya) - Yaviza
7	Tribugá – Río Salaquí- Frontera con Panamá – Yaviza.
8	Tribugá – Frontera con Panamá – Yaviza (por los Altos de Quía).
9	Tribugá – Aspavé – Yaviza (por la cordillera de Juradó).
10	Tribugá – Frontera con Panamá – Yaviza (por la serranía de los Saltos)
11	Apartadó – Peyé – Unguía - Acandí – Yaviza.
12	Chigorodó – Peyé - Unguía – Acandí – Yaviza.
13	Apartadó – Peyé - Palo de Letras – Yaviza.
14	No hacer el proyecto.

Fuente: Diagnóstico Ambiental de Alternativas para la conexión vial Panamá-Colombia

A pesar de lo expuesto anteriormente las oposiciones frente al tema medioambiental en el Darién han ido desapareciendo, en los 90's el aspecto ecológico era de suma importancia y prevalecía ante los temas económicos y políticos, sin embargo para la actualidad los intereses por la conservación del tapón son pocos, debido que las políticas de desarrollo de Colombia cambiaron radicalmente cuando se realizó la nueva constitución e inicio la era “ apertura

económica” donde los objetivos de la nación estarían enfocados principalmente en el crecimiento del país y en la expansión de mercados (Martha Cardenas, 2004).

Actualmente Colombia actuando bajo los principios de la constitución, realiza inversiones de infraestructura en sectores donde pueda obtener beneficios económicos dejando de lado las problemáticas ambientales y culturales que se puedan presentar a causa de las construcciones, dándole así mayor prioridad a los grandes empresarios y promoviendo el desplazamiento de las comunidades menos favorecidas tales como las tribus indígenas y los afrodescendientes que se encuentran en la región del Darién (Bateman, 1961).

Por otro lado Panamá también ha enfocado sus estrategias de gobierno en proyectos de inversión que le apunten al desarrollo económico como vehículo para la competitividad y la expansión de mercados, por tal motivo ha realizado diferentes esfuerzos para lograr la finalización del proyecto a través de distintos mecanismos, en 1973 Panamá solicitó un préstamo al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) por USD 15 millones, petición que no fue autorizada argumentando que la planeación del proyecto afectaba el medio ambiente y a las poblaciones Darienitas, por lo que el BID propuso que el Gobierno Panameño debería implementar prácticas que aportaran al Desarrollo Sostenible, la protección de los recursos naturales y el libre desarrollo de la población (Carlos Perafan, 2001) .

Posteriormente, de acuerdo a la propuesta recomendada por el BID se realizó una consulta a la población con la que se pretendía implementar el mejor diseño para la construcción de la vía teniendo en cuenta sus opiniones y sin afectar sus intereses. Finalizada la consulta y

algunos estudios, en 1998 Panamá presenta de nuevo la petición de préstamo al BID por USD 72,5 millones especificando el nuevo diseño del Programa que tiene en cuenta variables como protección ambiental, infraestructura sostenible, prestación de servicios básicos para la población y aprovechamientos de suelos; pretendiendo que las poblaciones mejoren sus condiciones de vida y el proyecto represente para ellos crecimiento económico. Finalmente el BID accede a realizar el préstamo condicionándolos a la revisión de los Planes Operativos Anuales para verificar avances de la ejecución del proyecto y evaluar resultados (Carlos Perafan, 2001).

Finalmente cabe resaltar que el tema ambiental es uno de los aspectos más importantes y determinantes para la culminación de la carretera Panamericana que incluye diferentes actores de la comunidad (grupos indígenas, afrodescendientes), los cuales manifiestan opiniones tanto negativas como positivas frente a la construcción en el Darién, de esta forma se espera que en el futuro Colombia y Panamá presenten proyectos de conservación y sostenibilidad del medio ambiente en lo que respecta a la Panamericana permitiendo la participación de las comunidades afectadas, así mismo que establezca evaluaciones y seguimientos posteriores (Bateman, 1961).

10.4 Conclusiones de los aspectos relevantes en la Panamericana

Este proyecto que nace como iniciativa de conexión interamericana por medio de una malla vial parte de la creación de un ferrocarril en 1880 estando desde sus orígenes en las agendas de los gobiernos en pro de la finalización del tramo inconcluso, es paradójico observar como Estados Unidos a pesar de su apoyo y fundación de esta idea también fue uno de los principales opositores con respecto al tema ambiental, argumentando la incompatibilidad del

proyecto con La Ley Nacional de Políticas Ambientales, ocasionando un fuerte impacto negativo en el proyecto que género como resultado en la actualidad no lograr un acuerdo entre Colombia y Panamá en cuanto a la unión intercontinental (Orozco, 2012).

Analizando el Tapón del Darién como vehículo para alcanzar la integración intercontinental se observa la importancia que prevalece sobre la zona como factor determinante para la culminación de la unión terrestre, sin embargo se hace necesario dejar de un lado los paradigmas por parte de los actores que han intervenido permitiendo que este importante proyecto se encuentre rezagado desde décadas atrás , adicional se debe tener en cuenta que se debe analizar el proyecto desde la perspectiva integracionista mas no desde la óptica de intereses particulares (Bermudez, 2013).

Es evidente que la Panamericana, es sin duda el proyecto más ambicioso de interconexión vial que existe en el continente americano, donde se integran aspectos sociales, culturales, económicos y ambientales, facilitando así el comercio y fortaleciendo las relaciones internacionales, sin embargo esta conexión se ha visto afectada e inconclusa debido a las problemáticas que afronta por parte de Colombia y Panamá convirtiendo este tramo sin construir en el verdadero tapón que impide la unión de las Américas (Alameda, 2009).

La idea de finalizar el proyecto que atraviesa el tapón del Darién ha tenido una larga trayectoria donde han intervenido diferentes factores, estudios y análisis para contribuir a la finalidad a la vía, sin embargo las partes implicadas buscan proteger sus intereses y garantizar su beneficio dejando de lado el bienestar colectivo, reflejándose en la protección continúa de

Colombia por la conservación del Darién considerada una zona de patrimonio cultural y biodiversidad, por otro lado Panamá defiende su seguridad y soberanía frente a las problemáticas sociales que enfrenta Colombia (Cantor, 2008) .

Adicionalmente, Colombia ha representado uno de los mayores obstáculos debido a sus problemáticas de orden social en el Darién, situación que ha incrementado la pobreza, el desplazamiento, el narcotráfico y a su vez la inseguridad por parte de Panamá frente a la posibilidad de conectarse vía terrestre con su país fronterizo, situación que dificulta aún más la difícil tarea de concretar la Panamericana entre ambos países (Arrubla, 2004).

Por otra parte, la perspectiva actual que expone Colombia frente al conflicto armado y el poco dominio de los grupos al margen de la ley que afectan la seguridad colombiana no es para nada alentadora, específicamente en la zona del Darién donde se resguardan numerosos grupos paramilitares y someten la comunidad que allí habita a labores para su beneficio, aunque los gobiernos han desarrollado planes de intervención y solución frente a dichas problemáticas el panorama no ofrece garantías para posibles inversionistas que deseen incursionar y aprovechar las ventajas del Darién, impulsando así su desarrollo económico e inclusión en el país (Alameda, 2009).

Considerando lo anterior, es necesario que Colombia implemente planes de políticas sociales y culturales que aporten al mejoramiento de los conflictos de la zona del Darién, contribuyendo a la solución de la complicada situación que se presenta con Panamá respecto a la

carretera Panamericana, de la misma manera es importante remediar el conflicto armado que vive esta población y ha afectado durante muchos años a todo el país (Arrubla, 2004).

El Tapón del Darién zona compartida entre Colombia y Panamá es conocida como la frontera olvidada que representa intereses económicos y geoestratégicos, debido a que posee gran cantidad de recursos invaluable que significan activos y riquezas nacionales para ambas naciones, sin embargo ha estado en aislamiento de la dinámica económica, empresarial y social generando como consecuencia problemáticas de inseguridad, atraso en procesos empresariales, de producción, y afectación del hábitat para las comunidades, convirtiéndolo en un lugar poco atractivo para inversiones de proyectos y depósitos de capital a nivel nacional e internacional (Poussa, 2005).

De acuerdo a lo anterior, el Darién es un escollo natural que ha representado uno de los mayores obstáculos para la unión de las Américas debido a sus propiedades ecológicas y ambientales, tal razón ha generado que los posibles convenios entre Colombia y Panamá se dilaten cada vez más impidiendo un acuerdo que permita la construcción de manera sostenible. Aunque cabe resaltar que son muchos los actores que intervienen en este tema y que la decisión no es netamente bilateral debido a que participan diferentes representantes que miden y vigilan los impactos medioambientales que podría generar dicho proyecto (Orozco, 2012).

De la misma manera, los intereses políticos han jugado un papel importante dentro la decisión de la unión de la Panamericana entre Colombia y Panamá, a causa de la poca importancia que ha tenido el proyecto dentro de los planes de desarrollo de infraestructuras que

han estado ligados a decisiones políticas y prioridades presidenciales, situación que no ha permitido estabilidad para el proyecto y definición de parámetros para la inversión y ejecución de la carretera (Alvaran, 2010).

Pese a lo anterior con la culminación de la carretera se espera que el estado proporcione mayor seguridad en la región del Darién, logrando que la población que habita allí perciba aspectos positivos para la contribución a su desarrollo dejando de lado la percepción como amenaza hacia su territorio y supervivencia. Las comunidades han creado culturas y costumbres arraigadas con su entorno considerando que deben ser protegidas y respetadas, así mismo han cuidado de su territorio oponiéndose a la construcción por temor a ser desplazados y despojados de sus tierras. Adicionalmente consideran que la construcción de la Panamericana sacrificaría sus riquezas culturales y ambientales, tal como lo indica uno de sus líderes “No solo somos personas, somos la tierra misma” (Alvaran, 2010)

Las proyecciones que se tienen frente a la culminación de la Panamericana en cuanto al desarrollo y avance para la economía son de gran beneficio para el crecimiento de los países; sin embargo de acuerdo a los estudios y análisis realizados se observan aspectos positivos y negativos que generarían la culminación del proyecto, causando que las partes se enfoquen principalmente en los factores negativos como obstáculo para la continuación del proyecto, por lo tanto si cada país se enfocara en los beneficios que podría obtener de la interconexión vial se lograría finalizar el tramo inconcluso en el Darién (Blanco, 2007).

Finalmente, es importante mencionar que dentro de los principales criterios que se deben analizar para la construcción de un proyecto vial se deben tener en cuenta aspectos como la protección y preservación del medio ambiente, generando desarrollo de infraestructuras sostenibles que permitan la conservación de los recursos naturales y sus ecosistemas, así mismo resguardando la integridad de las comunidades que se encuentren en dicha zona, permitiendo incluir los intereses de todos los actores involucrados. Cabe resaltar que en cada país rigen normativas ambientales que incluyen regulaciones y lineamientos con el fin de prevenir problemáticas posteriores a las construcciones que generen impactos ambientales (Poussa, 2005).

11. Conclusiones y recomendaciones

11.1 Conclusiones

Después de finalizar esta investigación, se logran identificar factores claves tales como aspectos ambientales, sociales y económicos que han generado influencias en los acuerdos para la toma de decisiones frente a la culminación de la carretera Panamericana, conllevando a que en la actualidad el proyecto se encuentre sin finalización y no existe opción de ser retomada, siendo olvidada como proyecto de infraestructura. Esto generando consecuencias negativas por la falta de aprovechamiento de zonas fronterizas que abrirían paso al transporte multimodal, aprovechamiento en cuanto a reducción de tiempos, costos logísticos y agilidad en los procesos de comercio internacional.

La carretera Panamericana, es el proyecto vial más prometedor y conveniente para todo el continente americano, debido que crearía la mayor red vial terrestre del mundo y así mismo el sistema económico más potente y dinámica que impulsaría el crecimiento de los países de centro y sur américa que se encuentra en vías de desarrollo. Aunque este megaproyecto es una idea inconclusa que aún depende de pocos kilómetros por construir entre Colombia y Panamá, ha traído numerosos beneficios para los países que están incluidos y actualmente gozan de las ventajas que pueden obtener.

Actualmente, la Panamericana es un tema bastante olvidado que se ha mostrado como un paradigma de barreras culturales y ambientales impidiendo que culmine la unión del continente,

sumado a esto se encuentra la gran problemática que resguarda Colombia en el sector del Darién a causa del conflicto armado y el narcotráfico, debido a que el país no ha implementado las suficientes estrategias para darle solución a la situación que aun impide la finalización del proyecto.

Las comunidades indígenas que habitan en la región del Darién representan un símbolo de obstáculo debido a sus costumbres culturales y ancestrales que buscan la protección de su hábitat oponiéndose al proyecto para resguardar su identidad cultural y continuar con sus estilos de vida tradicionales. Cabe mencionar que en este punto el gobierno no ha generado soluciones que mejoren sus condiciones de vida, logrando establecer acuerdos para exponerles el proyecto como una vía de desarrollo económico que traería beneficios colectivos e individuales para aportar así al crecimiento de la economía del país

Adicionalmente, el Darién es una zona de endemismo por sus riquezas naturales y culturales convirtiéndose en una región de gran de interés a nivel mundial, por tal motivo ha sido desde el planteamiento del proyecto un tema controversial y coyuntural para la terminación de la Carretera Panamericana, permitiendo la discusión de las diferentes posiciones e intereses de cada uno de los actores involucrados, quienes se han visto en la obligación de evaluar ventajas y desventajas para elegir como ruta de conexión el Tapón del Darién.

Logrando la culminación de la vía, la mayor ventaja está orientada al fortalecimiento de las relaciones comerciales debido a la disminución de barreras fronterizas que permitirían el libre intercambio de mercancías, logrando con ello disminución en tiempos de transporte internacional

que permiten trasladar los beneficios a los consumidores finales mediante mayor asequibilidad a productos de todo el continente americano.

Es importante resaltar que la globalización es una era de modernización que cada vez ejerce mayor presión sobre los países, con el fin de lograr interdependencia entre los mismos impulsando así la implementación de economías dinámicas más competitivas, dicha situación conlleva a que las naciones desarrollen estrategias con el fin de acelerar su crecimiento y progreso implementando planes viales de infraestructuras, que en el caso de la Panamericana representa la interconexión vial probablemente más exitosa a nivel mundial constituyéndose como una de las principales herramientas de la transformación regional.

11.2 Recomendaciones

El aprovechamiento de la carretera Panamericana es una ventaja que Colombia y Panamá deben contemplar y priorizar, teniendo en cuenta que son economías en vías de desarrollo y necesitan inversión en materia de infraestructura que les permita mejorar su competitividad, dicho esto es necesario que ambos países consideren la finalización del tramo inconcluso a través de planes de construcción sostenibles que no afecten el entorno del Darién.

Una de las principales recomendaciones en caso de lograr la culminación de la Panamericana, radica en la población que habita en la zona del Darién (tribus indígenas, afrodescendientes), quienes podrían ser desplazadas de su territorio y sus costumbres, por tal razón es importante desarrollar planes posteriores a la construcción que garanticen la reubicación

y compensación de los daños ocasionados, así mismo asegurar nuevas formas de empleo que promuevan su crecimiento y sostenimiento.

Cabe resaltar que los gobiernos de Colombia y Panamá deben tener sincronización para generar acuerdos que permitan la culminación del tramo inconcluso y el análisis de factores económicos, culturales y ambientales, evitando así que los lineamientos y objetivos para la construcción no varíen según aspectos políticos y periodos presidenciales; como se ha evidenciado en los cambios de mandatarios anteriores específicamente en el gobierno de Álvaro Uribe donde el tema tuvo gran importancia y posteriormente fue olvidado por los cambios.

Es evidente que la Panamericana, es un proyecto que reúne intereses macroregionales e involucra todos los países miembros de la vía, por dicha razón es hora de que se reúnan e implementen estrategias que permitan la culminación de la carretera, a través de estudios y análisis que posibiliten demostrar cual es la mejor alternativa de solución al obstáculo del Darién, dando paso a la creación de una gran plataforma económica convirtiendo a la región en una de las zonas más importantes a nivel económico mundial

Para finalizar se resalta la importancia que tiene el proyecto, enfocándolo desde una mirada global como símbolo de integración regional y creación de un nuevo orden social y económico para el Tapón de Darién, logrando superar paradigmas que se han convertido en agentes impulsores de incertidumbre en contra del proyecto, generando que los implicados consideren la vía como una amenaza para el desarrollo sostenible del país. Sin embargo deberían analizar el proyecto como objetivo máximo de desarrollo sostenible mediante consensos entre

comunidades indígenas, grupos ambientalistas, bloques económicos y políticos permitiendo así generar el máximo de beneficios para los involucrados, fortaleciendo la relación bilateral entre naciones afines que lograrían ejercer un poder geopolítico y económico frente al resto del continente.

Referencias

- United States Department of Transportation*. (8 de 3 de 2001). Obtenido de Organización de los Estados Americanos, Unidad de Desarrollo Sostenible y Medio Ambiente:
http://www.oas.org/dsd/publications/unit/oea87s/perfiles_espanol.pdf
- Organización Mundial del Turismo OMT*. (2015). Obtenido de
<http://www2.unwto.org/es/content/por-que-el-turismo>
- Abad, J. M. (2006). *Estado del arte de los programas de prevención de la violencia en jóvenes*. Obtenido de
<http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/173210/1/Estado%20del%20arte%20de%20los%20programas%20de%20prevencion%20de%20la%20violencia%20en%20jovenes,%20basados%20en%20el%20trabajo%20con%20la%20comunidad%20y%20la%20familia%20con%20enfoque%20de%20genero.p>
- Acero, C. R. (2008). *EL TAPÓN DEL DARIÉN, REGIÓN FRONTERIZA COLOMBO PANAMEÑA, EN LA AGENDA PANAMERICANA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE DE COLOMBIA*. Obtenido de
<http://historiasenconstruccion.wikispaces.com/file/view/Seminario+Dari%C3%A9n.pdf>
- Aghón, G. (2001). *Desarrollo económico local y descentralización en América Latina*. Obtenido de
http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2717/S2001704_es.pdf?sequence=1
- Alameda, S. (11 de Diciembre de 2009). *Tapon del Darien: El Dilema del Desarrollo*. Obtenido de Universidad Nacional de Colombia:
http://www.bdigital.unal.edu.co/2143/1/Tap%C3%B3n_del_Dari%C3%A9n.pdf
- Albisu, N. (1 de 12 de 2013). *Historia de la Panamericana*. Obtenido de Carretera Panamericana: <http://buenosairesvp1.blogspot.com.co/2013/12/historia-de-la-panamericana.html>
- Alvaran, E. (14 de 9 de 2010). *La Lupa opinion al Detalle*. Obtenido de Especial - FUTURAS CONSECUENCIAS DE LA 'TRANSVERSAL DE LAS AMÉRICAS':
<http://lalupaopinion.blogspot.com.co/2010/09/especial-futuras-consecuencias-de-la.html>
- Arrubla. (2004). Obtenido de Tapon del Darien Escollo y Reserva.
- Baracaldo, D. (23 de 6 de 2014). *KIENYKE*. Obtenido de Colombia: en la peligrosa ruta hacia "la tierra prometida": <http://www.kienyke.com/historias/migrantes-ilegales-en-colombia/>
- Barrientos, F. (4 de 2012). *El Mundo*. Obtenido de La Panamericana una historia sin fin:
http://www.elmundo.com/portal/especiales/especiales/detalle.noticia.php?idespecial=1&idarticulo=3#.VwMpr_nhDIV
- Bateman, A. (1961). *Sociedad geografica de Colombia Academia de Ciencias Geograficas*. Obtenido de La carretera Panamericana en Colombia:
http://www.sogeocol.edu.co/documentos/070_la_carr_pan_en_col.pdf
- Bencomo, C. (11 de 12 de 2013). *Efemérides*. Obtenido de 17 DE DICIEMBRE DE 1819: CREACIÓN DE COLOMBIA (LA GRANDE):
<http://efemeridesbencomo.blogspot.com.co/2013/12/17-de-diciembre-de-1819-creacion-de.html>

- Bermudez, A. (Abril de 2013). *Colombia y Panama: en busca de mayor desarrollo e integracion*. Obtenido de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo: www.mincit.gov.co/descargar.php?id=66489
- Bermudez, A. Z. (2013). *Colombia y Panama: en busca de mayor desarrollo e integracion*.
- Blanco, J. (18 de 10 de 2007). *Prolegómenos - Derechos y Valores*. Obtenido de DE LA GRAN COLOMBIA A LA NUEVA GRANADA, CONTEXTO HISTÓRICO - POLÍTICO DE LA TRANSICIÓN CONSTITUCIONAL: <http://www.umng.edu.co/documents/63968/72398/04.GranColANvaGranada.pdf>
- Cantor, L. (2008). *ALTERNATIVAS EN INFRAESTRUCTURA SOSTENIBLE PARA LA CONEXIÓN VÍAL COLOMBIA – PANAMÁ Y DE LAS AMERICAS EN ZONAS AMBIENTALMENTE SENSIBLES COMO EL TAPÓN DEL DARIÉN*. Obtenido de <http://repository.lasalle.edu.co/bitstream/handle/10185/14018/T41.07%20C168a.pdf?sequence=1>
- Carlos Perafan, H. N. (2 de 2001). *Consulta Comunitaria: El casa de Darien, Panamá*. Obtenido de <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=1481881>
- CARRERAS, I. (23 de 1 de 2015). *EL BLOG DE SUDAMERICA DE VIAJERO.COM*. Obtenido de La Panamericana: la ruta que atraviesa toda América: <http://viajesudamerica.com/la-panamericana-la-ruta-que-atraviesa-toda-america/>
- Castro, D. M. (s.f.). *Los suelos de Colombia*. Obtenido de <http://www.sogeocol.edu.co/documentos/05loss.pdf>
- Colombia. (2011). *Historia de Colombia*. Obtenido de Separacion de Panama: <http://www.colombia.com/colombia-info/historia-de-colombia/epoca-contemporanea/despertar-siglo-xx/separacion-de-panama/>
- Colombia.com. (s.f.). *Nuestra historia*. Obtenido de Republica de la Nueva Granada: <http://www.colombia.com/colombiainfo/nuestrahistoria/nuevaganada.asp>
- Comercio, O. M. (2010). *Informe sobre el Comercio Mundial 2010*. Obtenido de https://www.wto.org/spanish/res_s/publications_s/wtr10_s.htm
- Conte, J. (29 de 01 de 2006). *Eco Portal*. Obtenido de Patrimonio de la Humanidad y Reserva de la Biosfera por la UNESCO, el Tapón del Darién ya no existe: http://www.ecoportel.net/Eco-Noticias/Patrimonio_de_la_Humanidad_y_Reserva_de_la_Biosfera_por_la_UNESCO_el_Tapon_del_Darien_ya_no_existe
- Dever. (12 de 11 de 2004). *Comision Intereclesial de Justicia y Paz*. Obtenido de Alternativas al Plan Puebla – Panamá y al TLC: <http://justiciaypazcolombia.com/V-ENCUENTRO-INTERNACIONAL>
- Dever. (4 de 12 de 2004). *Comision Intereclesial de Justicia y Paz*. Obtenido de ¿A quién beneficiará la Panamericana?: <http://justiciaypazcolombia.com/A-quien-beneficiara-la>
- Espectador, E. (2 de 4 de 2009). *El espectador*. Obtenido de Polemica por via en Tapón del Darien: <http://www.elespectador.com/impreso/articuloimpreso133492-polemica-via-tapon-del-darien>
- Espectador, E. (2 de Abril de 2009). *Polémica por vía en Tapón del Darién*. Obtenido de <http://www.elespectador.com/impreso/articuloimpreso133492-polemica-via-tapon-del-darien>
- García, E. T. (4 de 2007). *Implicaciones Legislativas del Plan Puebla Panama*. Obtenido de <http://www.diputados.gob.mx/sedia/sia/spe/SPE-ISS-10-07.pdf>

- Gastelum, A. (6 de 6 de 2013). *Carretera Panamericana: 25.800 kilómetros de asfalto que une a 13 países de América*. Obtenido de <http://motorfull.com/2013/06/carretera-panamericana>
- Giner, J. (2009). *Conflicto Social*. Obtenido de http://pendientedemigracion.ucm.es/info/eurotheo/diccionario/C/conflicto_social_teorias.pdf
- González, N. (6 de 11 de 2015). *Telemetro*. Obtenido de Viceministra del MOP detalla sobre ejecución de proyectos 2015-2016: http://www.telemetro.com/nacionales/Viceministra-MOP-detalla-ejecucion-proyectos_0_859714644.html
- Indepaz, I. d. (2012). *VIII INFORME SOBRE GRUPOS NARCOPARAMILITARES*. Obtenido de <http://www.indepaz.org.co/wp-content/uploads/2013/08/Informe-VIII-Indepaz-final.pdf>
- Knowledge, C. d. (3 de Agosto de 2015). Obtenido de Foro “Darién: Fronteras y futuros” en Ciudad del Saber: <http://ciudadelsaber.org/es/sala-prensa/noticias/foro-darien-fronteras-futuros-ciudad-saber/2013>
- Lecturas, C. H. (25 de 9 de 2013). Obtenido de LA DISOLUCIÓN DE LA GRAN COLOMBIA: <http://escritosaldia.blogspot.com.co/2013/09/la-disolucion-de-la-gran-colombia.html>
- Londoño, C. (2010). *Universidad UPB*. Obtenido de Tapon del Darien: en disputa por la unión de las Americas: <https://revistas.upb.edu.co/index.php/trabajosocial/article/view/742>
- Londoño, L. C. (s.f.). *Revista de la Facultad de Trabajo Social UPB*. Obtenido de Tapon del Darien: en disputa por la union de las Americas: <https://revistas.upb.edu.co/index.php/trabajosocial/article/view/742>
- Lopez, N. (04 de 10 de 2008). *El Tiempo*. Obtenido de 108 Kilometros faltan para unir la carretera panamericana que va desde Alaska hasta la Patagonia: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-4584298>
- Martha Cardenas, M. R. (1 de 1 de 2004). *Guerra Sociedad y Medio Ambiente*. Obtenido de <http://www.colombiapuntomedio.com/Portals/0/BIBLIOTECA/Guerra,%20Sociedad%20y%20Medio%20Ambeinte.pdf>
- Megaconstrucciones.net*. (s.f.). Obtenido de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=carretera-panamericana>
- MinAmbiente. (s.f.). *Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible*. Obtenido de Parques Nacionales Naturales de Colombia: <https://www.parquesnacionales.gov.co/PNN/portel/libreria/php/decide.php?patron=01.0140>
- MINCOMERCIO. (2007). *Mincomercio Industria y Turismo*. Obtenido de Acuerdos Comerciales y de Inversión: <http://www.tlc.gov.co/publicaciones.php?id=12704&dPrint=1>
- Orozco, S. M. (Junio de 2012). *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*. Obtenido de Colombia, Panamá y la Ruta Panamericana: Encuentros y Desencuentros: http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S1794-88862012000100005&script=sci_arttext
- Poussa, C. (1 de Marzo de 2005). Obtenido de Crisis Colombiana: una perspectiva panameña: http://colombiainternacional.uniandes.edu.co/datos/pdf/data/Col_Int_No.60/09_Rev_60.pdf
- Rodriguez, A. (2013). *La investigacion policial y sus consecuencias juridicas*. Obtenido de <https://books.google.com.co/books?id=pAPdBAAAQBAJ&pg=PA301&lpg=PA301&dq=Es+el+comercio+clandestino+de+todo+tipo+de+drogas+prohibidas+por+la+legislaci%>

- C3%B3n,+que+suelen+ser+manejadas+tradicionalmente+por+clanes,+mafias+o+c%C3%A1rteles.+El+narcotr%C3%A1fic
- Salazar, H. (7 de 4 de 2009). *BBC*. Obtenido de Carretera panamericana: ¿una quimera?: http://www.bbc.com/mundo/america_latina/2009/04/090407_1644_panamericana_quimera_ln.shtml
- Salazar, H. (07 de 04 de 2009). *BBC MUNDO*. Obtenido de Carretera Panamericana: ¿una quimera?: http://www.bbc.com/mundo/america_latina/2009/04/090407_1644_panamericana_quimera_ln.shtml
- SANDOVAL, J. S. (2015). *TRAFICO DE INMIGRANTES EN COLOMBIA: INFLUENCIA REGIONAL*. Obtenido de <http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/13714/2/TRAFICO%20DE%20INMIGRANTES%20EN%20COLOMBIA%20INFLUENCIA%20REGIONAL.pdf>
- Seeda, A. (2002). *Modulo Sensibilizacion Ambiental*. Obtenido de <http://www.upm.es/sfs/Rectorado/Vicerrectorado%20de%20Doctorado%20y%20Postgrado/Servicio%20de%20Formacion%20Continua/estaticos/sm.pdf>
- Sucre, I. E. (9 de 2 de 2012). *El blog de lormaster*. Obtenido de Colombia entre 1886 y 1930: <http://tustareasdesociales.over-blog.es/article-colombia-entre-1886-y-1930-98906843.html>
- TIIQUE, V. (s.f.). Obtenido de http://www.academia.edu/4690876/LAS_COMUNIDADES_INDIGENAS_DEL_TAP%C3%93N_DEL_DARIEN
- Valenzuela, T. (25 de 4 de 1962). *El Colombiano*. Obtenido de Estudios de la Carretera Panamericana : <http://www.elcolombiano.com/blogs/casillerodeletras/estudios-en-la-carretera-panamericana/8622>
- Vasquez, A. (5 de 2009). *DESARROLLO LOCAL, UNA ESTRATEGIA PARA TIEMPOS DE CRISIS*. Obtenido de http://hdrnet.org/444/1/barquero_UF2.pdf