



*Análisis Socioeconómico y Político de la Influencia de Estados Unidos en la
Continuidad de la Vía Panamericana Sobre la Región del Darién*

**Verónica Agudelo Hincapié
Santiago Carmona Porras
Catherine Osorio López**

**Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia
2015**

Análisis Socioeconómico y Político de la Influencia de Estados Unidos en la Continuidad de la Vía Panamericana Sobre la Región del Darién

**Verónica Agudelo Hincapié
Santiago Carmona Porras
Catherine Osorio López**

Trabajo de investigación presentado para optar al título de:
Profesional en Negocios Internacionales

Asesor (a):
Lina Patricia Villa Martínez
Abogada Especialista en Derecho Civil, Especialista en Gerencia de Proyectos y
Optando actualmente por Maestría en Mercadeo

Línea de Investigación
Negocios Internacionales – La Política Internacional.

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia
2015

Agradecimientos

En primer lugar queremos agradecerle a Dios, por habernos permitido llegar hasta este punto y habernos dado salud y sabiduría para lograr nuestros objetivos.

Queremos agradecer a la Facultad de Estudios Internacionales y la Institución Universitaria Esumer por su acogida y el apoyo recibido durante los largos y beneficiosos períodos que cursamos, con el objetivo de culminar nuestra labor investigativa.

Un sincero agradecimiento a nuestra asesora, Lina Patricia Villa Martínez, por todo el tiempo que nos brindó, por sus sugerencias e ideas de las que tanto provecho se pudo sacar, por el respaldo y la amistad.

No podemos olvidar a nuestros amigos y docentes con los cuales se compartió incontables horas de trabajo. Gracias por los buenos y malos momentos, por escucharnos y por el apoyo recibido.

Finalmente, esto no hubiera sido posible sin el amparo incondicional de nuestra familia, nuestros padres y hermanos.

Resumen

Este trabajo analiza la influencia política, social y económica de Estados Unidos a través de la historia en la apertura de la Vía Panamericana sobre el Tapón del Darién por medio de un estudio de diferentes fuentes históricas que permiten ver el gran impacto e importancia que tiene este país en los proyectos de todo el continente. Se muestra como comienza todo desde el canal de Panamá y el nacimiento de la idea para la construcción de la Carretera Panamericana, hasta llegar al dilema del desarrollo donde se encuentra la Región del Darién, tratando de dar respuesta a los factores que afectan realmente la ejecución del proyecto.

Palabras Claves

Vía Panamericana: Es un sistema de carreteras, de aproximadamente 25 800 km de largo, que vincula casi a todos los países del hemisferio occidental del continente americano por medio de tramo unido de carretera.

Región del Darién: Es un área selvática ubicada en el límite de América Central (Panamá) y América del Sur (Colombia), que ha funcionado históricamente como una barrera natural entre ambos subcontinentes.

Estados Unidos: Es un país constituido en república federal constitucional compuesta por 50 estados y un distrito federal.

Colombia: Es un País situado en la región noroccidental de América del Sur, constituido en un estado social y democrático.

Indígenas: Aplica a una población originaria del territorio que habita, cuyo establecimiento en el mismo procede de otros pueblos o cuya presencia es lo suficientemente prolongada y estable como para tener como originario un lugar.

Biodiversidad: Variedad de formas de vida que puede tener un ecosistema, más precisamente microorganismos, plantas y animales.

Abstract

This written analyzes the politics, social and economic influence from United States through history at the opening of the Panamerican Highway on the Darien Gap by a study of different historical sources which allow people seeing the great impact and importance of this country around the continent projects. It shows how everything starts from the Panama Canal and the birth of the idea for the construction of the Panamerican Highway until the development dilemma of the Region Darien where it is located, this project tries to answer the factors that really affect the execution of this project.

Keywords

Pan-American Highway: Is a network of roads measuring about 25 800 kilometres in total length witch links almost all Western Hemisphere countries from the American Continent through a stretch of roads together.

The Darien Region: It is a selvatic area located on the border of Central America (Panama) and South America (Colombia), which has historically work as a natural barrier between both sub-continents of America.

United States of America: It is a country made of a constitutional federal republic composed by 50 states and a federal district.

Colombia: It is a country located in the northwestern region of South America, it is a social and a democratic state.

Indigenous: Applies to a native population taking place in the territory where they are, whose establishment in the same coming from other towns or whose presence is long enough and stable enough to have a place as originating

Biodiversity: Life variety forms that may have an ecosystem, more precisely microorganisms, plants and animals.

Contenido

Lista de Figuras.....	IX
Lista de Tablas y Gráficos.....	III
Introducción.....	10
I. Formulación del Proyecto	11
I.I Antecedentes.....	11
I.I.I Estado del Arte.....	13
I.I Planteamiento del problema.....	15
I.III Justificación.....	16
I.IV Objetivos.....	18
I.IV.I Objetivo general	18
I.IV.II Objetivos específicos.....	18
I.V Marco metodológico.....	19
I.V.I Método.....	20
I.V.II Metodología.....	20
I.VI Alcances	21

II. Ejecución del Proyecto.....	24
III. Hallazgos.....	55
IV. Conclusiones y recomendaciones.....	56
IV.I Conclusiones.....	56
IV.II Recomendaciones.....	57
ANEXOS.....	59
Imagen I: Discurso por Alberto Lleras Camargo	
Imagen II: Ley 121 del año 1959	
Imagen III: Carretera Panamericana	
Imagen IV: Mapa Vía Panamericana y proyectos relacionados	
Imagen V: Mapa República de Panamá	
Imagen VI: Mapa Región del Darién	
Referencias Bibliográficas.....	68
Trabajos Citados.....	68

Lista de Figuras

Figura I: Árbol de Problemas

Figura II: Árbol de Objetivos

Figura III: Matriz de Involucrados - Cuadro I

Figura IV: Matriz de Involucrados - Cuadro II

Figura V Matriz de Involucrados - Cuadro III

Lista de Tablas y Gráficos

Tabla I: Exportación de Mercancía - Estados Unidos

Gráfico I: Exportación de Mercancía - Estados Unidos

Tabla II: Importación de Mercancía - Estados Unidos

Gráfico II: Importación de Mercancía - Estados Unidos

Tabla III: Balanza Comercial - Estados Unidos

Gráfico III: Balanza Comercial - Estados Unidos

Introducción

El siguiente trabajo tiene como objetivo el análisis de la evolución de las relaciones internacionales entre los gobiernos de Colombia y Estados Unidos en torno a la construcción de la vía Panamericana sobre la Región del Darién. Además, se analiza la incidencia de Estados Unidos en la parálisis del proyecto. También, se desarrollará un análisis histórico de las relaciones entre ambos países a partir del examen de variables políticas, económicas, sociales y de intereses particulares que han impedido la ejecución de la construcción de la Vía Panamericana sobre la Región del Darién. Adicionalmente, esta investigación busca examinar las variables que se tuvieron en cuenta en la negociación inicial que permitieron la realización del proyecto y su posterior cancelación, basándose en la incidencia de Estados Unidos en esta decisión.

Adicionalmente, en la exposición del proyecto se presentan gráficas y cuadros que facilitan el entendimiento de la problemática de la construcción de la Vía Panamericana sobre el Tapón del Darién, la cual es una zona de vital importancia para Panamá en relación al factor ecológico y de recursos naturales, asimismo, en términos de comunicación vial para todo el continente americano.

I. Formulación del proyecto

I.I Antecedentes

En Diciembre del 2009 fue presentada en la Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Ciencias Económicas, una monografía de grado titulada: *Tapón del Darién: El Dilema del Desarrollo* a cargo de Santiago Sergio Alameda Viveros. Este trabajo sustenta que las dinámicas globalizadoras y los paradigmas modernos han impuesto un modelo de desarrollo que es incompatible con la sustentabilidad ambiental; en Colombia estas dinámicas han influido en el conflicto armado, reconfigurando zonas del país como regiones articuladas a los circuitos de la economía global. Este proceso ha desembocado en el planeamiento de megaproyectos que desconocen el medio ambiente y las relaciones socioculturales involucradas en este. La Carretera Panamericana por el Tapón del Darién muestra un claro ejemplo de la situación descrita, y representa la consolidación de un proceso político-económico-social en el nivel nacional y macroregional que da cuenta de la paradoja de tener desarrollo económico en detrimento de la estabilidad socio ambiental.

En los objetivos específicos de dicho trabajo se pudo identificar que están orientados hacia la definición de las necesidades de información e indicadores socioeconómicos para la formulación y evaluación de proyectos, estudios socioeconómicos regionales y estudios de comunidades. Por otra parte, pretende establecer la metodología estadística y aprovechar el diseño de instrumentos de investigación para la obtención de variables e indicadores que se apliquen al área de investigación.

En esta misma labor de consulta y discriminación de la información se encontró un artículo intitulado: *Colombia, Panamá y la Ruta Panamericana: Encuentros y Desacuerdos* de Mayo del 2012, presentado por Carlos Orozco Cuello, Eliana Sanandres Campis e Ivonne Molinares Guerrero, profesionales en el área de investigación de la *Revista Digital de Historia y Arqueología desde el caribe colombiano*, el artículo es un análisis basado en los resultados de un proyecto de

investigación de carácter descriptivo y explicativo que retoma la controversia surgida en las últimas décadas sobre la construcción de la Ruta Panamericana sobre la Región del Darién, en el cual se identifica que hace más de 30 años este proyecto ha estado estancado por el conflicto de intereses entre los grupos involucrados. En efecto, este artículo, tiene por objetivo mostrar que la culminación de la Ruta Panamericana sobre la Región del Darién proporciona una infraestructura vial conjunta que facilita el proceso de integración continental, al tiempo que beneficia las relaciones de Colombia y Panamá y su influencia en Sudamérica, partiendo de la premisa según la cual la unión de territorios afines garantiza las dimensiones necesarias para ejercer un alto grado de poder político y económico.

Finalmente, se halló una tesis de grado titulada *Alternativas en infraestructura sostenible para la conexión vial Colombia - Panamá y de las Américas en zonas ambientalmente sensibles como el Tapón del Darién*, presentada por Yudy Lizeth Cantor Cantor (2008). El propósito fundamental de dicha tesis consiste en evaluar el impacto ambiental de la apertura del Tapón del Darién. A través de una estimación del daño ecológico que podría ocasionar la ejecución de este proyecto vial. Incluso, logra identificar las alternativas de infraestructura vial sostenibles para la conexión entre Colombia y Panamá en zonas ambientalmente sensibles como el Tapón del Darién, mediante la aplicación de una metodología de evaluación de impacto ambiental que permite cuantificar el daño ecológico ocasionado por el desarrollo de un proyecto vial de tal magnitud. Conforme a lo anterior, éste trabajo muestra una descripción general de los diferentes tipos de infraestructura para el transporte vial terrestre que para el caso corresponden a la definición de carreteras, puentes, viaductos y túneles. A partir de tales definiciones, introduce la categoría de infraestructura sostenible y sus principios fundamentales de aplicación en obras de construcción. A su vez, expone una revisión de las reglamentaciones en materia ambiental vigentes en Colombia con el fin de conocer cuáles de estas eran aplicables al proyecto de infraestructura vial, además de lo anterior, en el marco conceptual elabora una descripción general de los estudios ambientales reglamentados en Colombia en proyectos viales, entre los que se destacan el Diagnóstico Ambiental de Alternativas y el Estudio de Impacto Ambiental.

También, en el marco teórico se definen los antecedentes más relevantes del proyecto de conexión vial entre Colombia y Panamá a partir de una caracterización ambiental de la región de estudio; el tema central del documento trata de la Evaluación de los Impactos Ambientales para tres alternativas de infraestructura vial que corresponden a la construcción de una carretera convencional, un viaducto o un túnel subterráneo para carretera en el tramo faltante de la Carretera Panamericana. Dicho estudio contiene, en el marco de un contexto estratégico, análisis de la fase de prefactibilidad en la que se encuentra el proyecto vial, esto con el fin de conocer cuál de estas alternativas viales tendría la mayor y la menor afectación sobre los recursos naturales de esta reserva natural y así poder establecer la alternativa en infraestructura sostenible a proponer para la conexión entre Colombia y Panamá en el Tapón del Darién. En conjunto, esta investigación ayudó en la comprensión de las variables que se presentan en la problemática sobre la continuidad de la Ruta Panamericana sobre la Región del Darién.

1.1.1 Estado del Arte

La idea de conectar las américas comenzó en el año 1880, pensando en un ferrocarril panamericano, en ese mismo año fue presentado este proyecto al congreso de los Estados Unidos, con el propósito de afianzar las relaciones comerciales de la zona, dicha iniciativa fue aprobada en el año 1884. El proyecto no tuvo avances hasta el año 1890 cuando un congresista destacó la importancia del mismo y entonces, EEUU desembolsó 65 mil dólares para el estudio del plano, el cual no fue muy favorable, no hubo avances del tema hasta el año 1910; en el año 1923 en la Quinta Conferencia Internacional Americana surgió la idea de la vía Panamericana, la cual empezó en el año 1929, cuando EEUU aportó 50 mil dólares para iniciar la construcción de la vía. A mediados del siglo XX, en el año 1957, los gobiernos de Panamá y Colombia firmaron un acuerdo en el que se abstenían de continuar la construcción de la carretera Panamericana en la Región del Darién gracias a la aprobación de los gobiernos en la IV reunión del comité directivo permanente.

Por otra parte, el Parque Nacional Darién es el más grande de Panamá y Centroamérica, con sus 579 mil hectáreas y debido a su alta importancia biológica, ha sido declarado por la Unesco como Patrimonio Mundial de la Humanidad y Reserva de la Biosfera del Mundo (Barba, 2014). Esto ha imposibilitado la continuidad de la Vía Panamericana y la conexión entre toda América.

Hay personas naturales y jurídicas con diferentes intereses, algunos apoyan el desbloqueo de la zona y hay quienes se oponen rotundamente, principalmente por el tema ambiental, pero también por miedo a la transmisión de enfermedades y conflictos fronterizos, especialmente desde Colombia y el resto del mundo a Panamá, para quien representa un escudo de protección al conflicto armado, igualmente, impide el tránsito de estupefacientes y de alguna manera dificulta también el paso de pestes y virus.

Aquellas entidades y personas que apoyan la construcción de la Vía Panamericana sobre el Tapón del Darién argumentan que de esta manera habrá un acceso más fácil. Adicionalmente, fomentará el progreso económico en la zona, esto haría que las actividades ilegales tengan un mejor control debido a la actividad de entes reguladores como los puestos de control que, probablemente estarían conformados por la policía de carretera de Panamá y Colombia. Sin embargo, la oposición asegura que es un concepto y una posición demasiado ingenua, ya que no es la primera vez que se presenta esta situación en el mundo, ha pasado antes que una carretera se abre en una zona protegida ambientalmente y a su vez aumenta los índices de cacería y pérdida de fauna en la zona, la contaminación en el lugar también crece exponencialmente dañando la flora y contaminando los ríos, en cuanto a recursos hídricos, Panamá depende casi totalmente del Tapón del Darién, y la destrucción de este traería consecuencias casi irremediables para ese país. Asimismo vienen las invasiones poblacionales alrededor de la carretera; cosa que las entidades competentes probablemente tampoco regularán como es debido.

En cuanto a relaciones diplomáticas entre Colombia y Panamá hay varios acuerdos en el ámbito comercial el tratado de TLC suscrito el pasado septiembre del 2013. Adicionalmente, hay acuerdos de cooperación internacional para relaciones internacionales, control de tráfico ilícito de bienes culturales, desarrollo sostenible de las barreras fronterizas, entre otras. La misión de cada una de esas relaciones apunta al hecho de que Colombia y Panamá tienen un vínculo histórico que ha permitido que los dos países mantengan relaciones políticas y una agenda bilateral en asuntos relevantes a la seguridad en la frontera, proyectos de mejoramiento de las comunidades fronterizas, interconexión eléctrica y comercio.

I.II Planteamiento del problema

La Región del Darién es una zona rica en fauna y flora, su ubicación es estratégica para comunicar todo el continente americano. Sin embargo, los gobiernos involucrados muestran poca disposición por el desarrollo de dicha conexión, entre las razones que se manifiestan por parte de ambos gobiernos, están el daño ambiental que generaría a la zona, el flujo de inmigrantes a Estados Unidos que se generaría en caso de que el desarrollo del proyecto se realice y la falta de financiación para culminar el proyecto, entre otros.

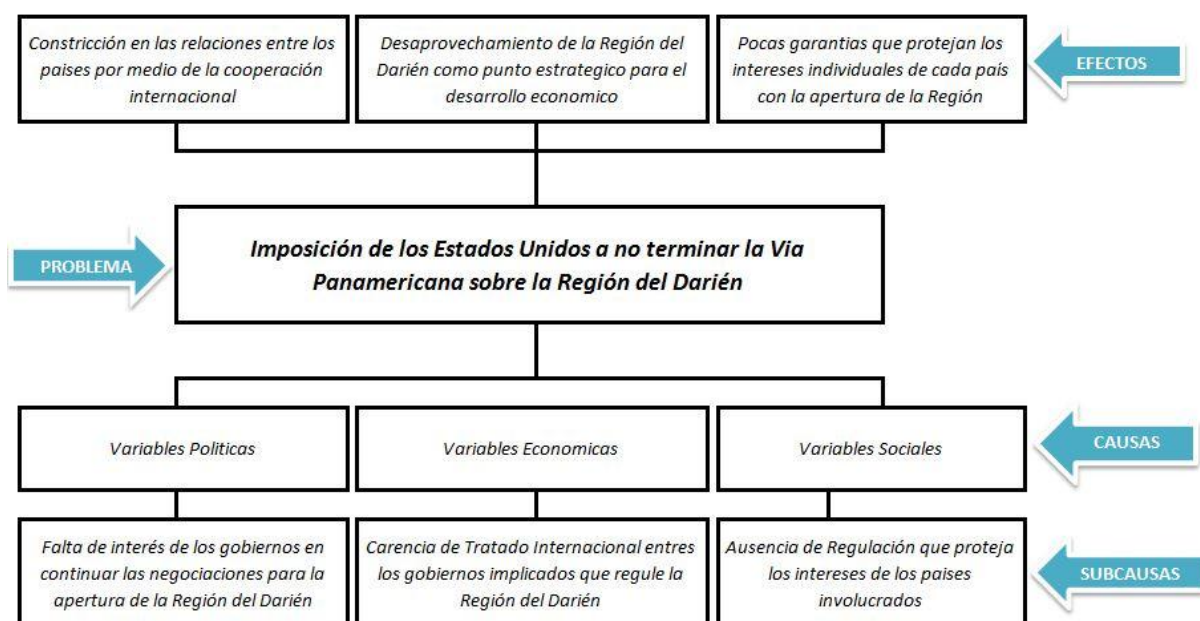
La ausencia de esta vía sobre la Región del Darién ha hecho que se genere una barrera natural que impida el flujo de mercancías y personas, lo que permitiría dinamizar esta zona y obtener beneficios económicos tanto para Panamá como para Colombia, pero ante todo al continente americano, ya que existiría una ruta que permitiría el libre tránsito desde Alaska hasta Tierra de Fuego en Argentina.

Conforme a lo anterior, el problema identificado radica en la negativa por parte de Estados Unidos de permitir que el proyecto se desarrolle, esta posición del gobierno estadounidense ha paralizado el progreso del proyecto en los últimos 50 años, en consecuencia, este trabajo pretende mostrar a través de un análisis histórico,

socioeconómico y político las razones por las cuales no se ha dado la continuidad de la Carretera Panamericana sobre el Tapón del Darién.

Figura I:

Árbol de Problemas



Fuente: Elaboración Propia (Marzo 02 del 2015).

Nota: Figura que muestra el árbol de problemas, donde se evidencian los efectos, las causas y las subcausas del problema central del proyecto.

I.III Justificación

Este proyecto se desarrolla con el ánimo de analizar la situación actual entre Colombia y Estados Unidos, en lo que concierne al tema de apertura de la Región del Darién. Con la intención de brindar un análisis a cerca de la imposición de los Estados Unidos de América a no terminar la Vía Panamericana sobre la Región del Darién.

El tema de apertura del Tapón del Darién no es nuevo, viene desde la construcción de la carretera panamericana que tiene como finalidad la conexión terrestre del continente, americano convirtiéndola en la carretera más grande de todo el mundo; no toda se encuentra en las mejores condiciones ya que depende del mantenimiento individual de cada uno de los países, y no todos se han dado a la tarea de cuidarla y mantenerla en condiciones óptimas.

La apertura del tapón del Darién como cualquier megaproyecto tiene sus organizaciones y personal a favor y en contra, pero más que la opinión de los diferentes grupos interrelacionados e interesados o no, es la falta de interés lo que ha dilatado la solución al tema, pues nunca se ha dado un no rotundo pero no se hacen demasiados méritos (especialmente por parte de Panamá y Estados Unidos) para llevar a cabo la idea de conectar todo el continente.

Otra fibra sensible y quizá de las más importantes es el tema ambiental, la biodiversidad de la región del Darién es comparada incluso con la del Amazonas y Panamá, quien depende en gran porcentaje de sus riquezas hídricas. La contaminación de las fuentes de agua en esa zona traería consecuencias garrafales para este país, otro factor importante es la conservación de la fauna y hay quienes aseguran que al facilitar el ingreso a la zona para turismo, comercio y otros puede favorecer actividades ilícitas como la caza ilegal de especies exóticas.

En definitiva, el desarrollo de este proyecto está orientado a esclarecer la influencia de Estados Unidos sobre la apertura del Tapón del Darién, presentando un análisis de conjunto de los distintos factores que han impedido la comunicación terrestre de todo el continente, con el fin de aportar un trabajo crítico que permita tener un conocimiento más profundo a cerca del problema.

I.IV Objetivos

I.IV.I Objetivo General

Analizar las implicaciones políticas, sociales y económicas del gobierno de Estados Unidos en la continuidad de la Vía Panamericana sobre la Región del Darién, a través de un análisis histórico, socioeconómico y político que permita esclarecer las razones por las cuales no se ha dado continuidad al proyecto de la Vía Panamericana.

I.IV.II Objetivos Específicos

- Realizar un análisis a cerca del vínculo ente el Canal de Panamá y el nacimiento de la Vía Panamericana, a partir de una investigación histórica, que permita comprenderlo como proyecto integrador del continente Americano en su totalidad.
- Analizar las implicaciones políticas del gobierno de Estados Unidos sobre la continuidad de la Vía Panamericana. Por medio de una indagación de fuentes secundarias e históricas que ayude a identificar los intereses y propósitos que se desarrollaron a través del tiempo en los diferentes congresos y reuniones que tuvieron lugar.
- Identificar aspectos sociales que intervienen de manera positiva o negativa en la continuidad de la Vía Panamericana, a partir de un examen de las diferentes variables sociales que han tenido incidencia en la apertura del Tapón del Darién, profundizando en los temas relativos a indígena, migratorio y la problemática de conflicto armado que rodea la región, para evaluar el impacto de los grupos de interés en la zona.
- Examinar variables económicas que se relacionan de manera directa con la continuidad de la Vía Panamericana, a través de una indagación de las mismas

para dar a conocer la factibilidad del proyecto en materia de recursos económicos.

Figura II:

Árbol de Objetivos



Fuente: Elaboración Propia (Marzo 02 del 2015).

Nota: Figura que muestra el árbol de objetivos, donde se describen los fines y los medios para cumplir con el objetivo general del proyecto.

I.V Marco Metodológico

El análisis que se propone en este trabajo será orientado a partir de una metodología de carácter histórico, es decir, se hará una recopilación de antecedentes bibliográficos a propósito del desinterés de Estados Unidos en la culminación de la Carretera Panamericana sobre la Región del Darién, con la intención de esclarecer las causas que impiden la terminación de este proyecto continental.

I.V.I Método

El método aplicado al análisis de este trabajo es histórico, puesto que se busca analizar la información de diversas fuentes bibliográficas relativas al desarrollo histórico de la Vía Panamericana sobre la Región del Darién. A partir de la delimitación de un conjunto de variables que han sido piezas claves en la negativa por parte del gobierno de los Estados Unidos para el desarrollo del proyecto. En este sentido, la estructura de la indagación es de orden analítico-sintético.

I.V.II Metodología

A razón de dicho propósito metódico se ejecutará el proyecto teniendo en cuenta estas directrices:

- Delimitación del problema en un marco histórico: en este nivel de la investigación se realizará una discriminación de la información a partir del año en el que planteó la idea de la construcción de una Vía Panamericana (1923) hasta la actualidad, ya que aún no se ha ejecutado en su totalidad.
- Recolección del material bibliográfico: respecto de la naturaleza de la documentación bibliográfica, se trabajará a partir de fuentes diversificadas, entre ellas: actas, tratados, noticias, artículos de investigación y marcos legislativos.
- Análisis de categorías y datos: la intención en este punto de la investigación es ordenar y analizar dentro de la bibliografía seleccionada todos los aspectos relativos a: a) la construcción de la Vía Panamericana b) problemáticas políticas, sociales y económicas relacionadas con la interferencia de la Región del Darién en la continuidad de la Vía Panamericana.

I.VI Alcances

Este proyecto se realiza para identificar las variables políticas, sociales y económicas que se involucran directamente en la continuidad de la Vía Panamericana sobre el Tapón del Darién desde una perspectiva histórica, con la intención de aportar a los estudios realizados anteriormente al desarrollo del tema y así enriquecer los conocimientos acerca de esta problemática.

Figura III:

Matriz de involucrados - Cuadro I

Grupos de Interés	Intereses Individuales
Importadores y Exportadores	Aprovechamiento de los TLC Disminución en costos logísticos Acceso directo a Centroamérica sin limitantes geográficas Disminución de tiempos de tránsito Rápido acceso al canal de Panamá
Estados Unidos	Incremento de importaciones y exportaciones Fácil ingreso de productos nacionales a todo el continente aumento del turismo debido al fácil acceso
<u>ONG's</u>	Inversión con enfoque a las poblaciones de bajos recursos Aumento en la calidad de vida de los habitantes de la zona Promover seguridad para los habitantes de la región del Darién

Fuente: Elaboración Propia (Marzo 02 del 2015).

Nota: Figura que muestra la primera parte de la matriz de involucrados, donde se describen los grupos de interés y los intereses individuales percibidos en el desarrollo del proyecto.

Figura IV:*Matriz de involucrados - Cuadro II*

Interés Común	Problemas Percibidos
Aprovechamiento de la Ubicación Geográfica del Tapón del Darién	<p>Acceso limitado a Centroamérica</p> <p>Baja Competitividad en mercados internacionales</p> <p>Temor a posible contaminación de la carga</p> <p>Desaprovechamiento de la ubicación estratégica de la zona</p> <p>Incertidumbre por control de la droga por parte de los países latinos</p> <p>Facilitación de acceso a grupos subversivos al continente entero</p> <p>Aumento en número de migraciones a Norteamérica</p> <p>Productos Locales menos competitivos</p> <p>Altos costos para el desarrollo de la infraestructura</p> <p>Desinterés de Panamá para abrir el Tapón del Darién</p> <p>Difícil acceso a la zona</p>

Fuente: Elaboración Propia (Marzo 02 del 2015).

Nota: Figura que muestra la segunda parte de la matriz de involucrados, donde se describe el interés común y los problemas que se evidencian en el desarrollo del proyecto.

Figura V:*Matriz de involucrados - Cuadro III*

Problema Común	Recursos
<p>Imposición de Los Estados Unidos a terminar la carretera Panamericana por la Región del Darién</p>	<p>Ministerio de comercio industria y comercio Ministerio de transporte Departamento nacional de planeación - DNP Asociación nacional de transportadores Dirección de infraestructura Banco mundial Fondo monetario internacional Presupuesto de EEUU para infraestructura ONG's Banco interamericano de desarrollo - BID</p>

Fuente: Elaboración Propia (Marzo 02 del 2015).

Nota: Figura que muestra la tercera y última parte de la matriz de involucrados, donde se evidencia el problema común y los recursos que se determinan para proyecto.

II. Ejecución del Proyecto

Aproximación al marco histórico de las relaciones Colombia - E.E.U.U.

Panamá.

Desde 1821 hasta 1903 Panamá hizo parte de Colombia, durante estos 82 años estuvo integrada a la República de Colombia también conocida como la Gran Colombia, la cual comprendía los territorios de Colombia, Venezuela, Ecuador y Panamá bajo el concepto integracionista de Simón Bolívar.

Cabe rescatar que Panamá ha sido desde siempre un importante territorio para las potencias extranjeras y Colombia. Desde la colonia española se constituyó como un puente por el cual circulaban permanentemente los cargamentos de plata y oro que viajaban en barcos desde Perú para pasar por el Istmo y llegar a Portobelo, puerto obligatorio para todas las flotas que hacían escala en el camino de ida y regreso de España hacia América. Debido a lo peligroso y demorado que resultaba ser este camino, los reyes de España empezaron a contemplar la idea de abrir un canal, ya fuera por el Chocó o la región del Darién, pero debido a que España no contaba con la capacidad técnica y financiera, el proyecto nunca se realizó.

Es importante resaltar que tanto Panamá como Nicaragua adquirieron gran importancia por los Estados Unidos por su ubicación estratégica, en el año 1869 el entonces presidente estadounidense, Ulysses Grant, había manifestado su deseo por *"un canal americano, en suelo americano, que perteneciera al pueblo americano"* (como se citó en Múnera, 2005). Esta idea fue convalidada por el posterior presidente Hayes, quien en un mensaje al congreso americano afirmó: *"la política de este país quiere un canal bajo control americano. Los Estados Unidos no pueden consentir en abandonar ese control a ninguna potencia europea"* (como se citó en Múnera, 2005).

Una vez España abandonó las colonias americanas, Panamá se integró a la Gran Colombia bajo la Ley Fundamental de Angostura, la cual fue expedida el 17 de Diciembre de 1819 en la ciudad de Santo Tomás de Angostura, Venezuela.

Paralelamente, E.E.U.U. y Gran Bretaña firman el tratado Clayton-Bulwer de 1850, a partir del cual ninguno de los países obtendría mayor influencia sobre los países de América Central. No obstante, Estados Unidos empezó la construcción de un ferrocarril en el Canal de Panamá, suspendiendo así la vigencia del tratado bilateral con Gran Bretaña. Este hecho se corrobora al examinar el tratado Mallarino-Bidlack, firmado en 1846, donde el territorio de la Nueva Granada había otorgado preferencias a Estados Unidos por encima de su soberanía. El contrato inicial del ferrocarril se firma en 1848 entre el General Pedro Alcántara Herrán como el representante de Nueva Grande y Aspinwall, Stephens y Chauncey en representación de *Panama Railroad Company*.

Inicialmente el gobierno de la Nueva Granada le otorgó a la compañía el privilegio exclusivo de construir y explotar el ferrocarril libremente durante 49 años, contados desde la fecha en que comenzara a funcionar; con estas condiciones la compañía estadounidense controló el istmo desde 1850.

Más adelante, con la nueva reforma institucional Colombia pasó a llamarse los Estados Unidos de Colombia, donde Panamá se volvió en uno de los Estados Soberanos que hacían parte de este. Gracias a esta reforma, Panamá se encargó de todo lo relacionado con la construcción del carril, sin necesidad de tener que rendir cuentas al estado de Colombia. Debido a este acontecimiento, Panamá reformó el contrato anterior y decidió expandir la concesión primera de los 49 a 99 años en los que cedía derecho absoluto de libre explotación a la *Panama Railroad Company*.

El efecto del canal de Panamá en la historia de Colombia.

La construcción del ferrocarril es señalado como una herramienta provisional que sirvió al verdadero objetivo de crear un canal que uniera el océano Pacífico y Atlántico,

debido al auge del comercio internacional. Ante esta situación, tanto Inglaterra como Estados Unidos analizaron varias alternativas para construir el ferrocarril y un canal que conectara ambos océanos. Se llegó a considerar construirlo a través del Darién a pesar de las condiciones climáticas que conforman la región, caracterizada por su selva montañosa, espesa y de grandes pantanos. Estas condiciones de la región del Darién eran conocidas tanto por Estados Unidos como por Inglaterra. Sin embargo, no fue un impedimento para que ambos países tuvieran en cuenta esta zona para el paso del canal o del ferrocarril, ya que consideraban la región clave para el desarrollo de la economía y el comercio mundial por su ubicación geopolítica estratégica.

Fue con el tratado Herrán-Hay en el cual se plantearon las negociaciones sobre el Canal de Panamá, su primer artículo estipulaba.

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. (Padrón, 1987, p.335)

También se planteó que Estados Unidos tendría control exclusivo por 100 años para "construir, conservar, explotar, dirigir y proteger el canal marítimo, con o sin esclusas, del Atlántico al Pacífico, a través del territorio colombiano"(Padrón, 1987, p.339). Según el gobierno de los Estados Unidos, este plazo será prorrogable según los intereses de este.

Colombia no aceptó dicho tratado, ya que atentaba contra su soberanía. Ante esta negativa el gobierno de los Estados Unidos decide apoyar un movimiento separatista panameño ya que consideraba el canal como un punto estratégico para los intereses económicos y geopolíticos de este. Gracias a la estrategia de Theodore Roosevelt, quien consideraba la consecución del canal de Panamá esencial para su reelección, el 6 de Noviembre de 1903 la República de Panamá fue reconocida por Estados Unidos como ente soberano e independiente de Colombia. Fue entonces cuando el nuevo

gobierno panameño celebró con Estados Unidos los tratados que otorgarían soberanía y control sobre el canal.

La ruta Panamericana como proyecto integrador.

La iniciativa de construir una carretera que uniera los países americanos proviene de la idea de construir el Ferrocarril Panamericano en 1880. El proyecto de ley de la Vía Panamericana fue apoyado por el congreso de los Estados Unidos en 1884; en 1890 se llevó a cabo el estudio del sector en la Región del Darién para llevar a cabo la realización de una Ruta Norte en Colombia, la cual se inaugurará paralelamente con el Canal de Panamá en 1914.

El tramo entre México y Guatemala fue uno de los primeros que se llevó a cabo con el respaldo de los miembros de cada país involucrado y en conjunta cooperación con la *U.S. Bureau of Public Roads*, años después los tramos de Costa Rica y Honduras empezaron a concretarse hasta que finalmente en 1961 se inauguró la Carretera Interamericana.

Hasta el año de 1961 el tramo que atravesaría la Región del Darién aún se contemplaba en los planes de la construcción de la Vía Panamericana, sin embargo, entre este año y 1974 esta Región empezó a convertirse en un obstáculo que impedía la culminación del tramo que uniría Centro América con América del Sur debido a los impedimentos que se estaban generando, el primero de estos consistió en la demanda hecha por organizaciones ambientales debido a los impactos ambientales que estaba generando la construcción de la Vía por el Darién, adicional a esto los costos de la construcción ya habían sobrepasado el presupuesto estimado, el cual se incrementó por la complejidad del terreno. Sumado a esto, de la Vía Panamericana quedaron sin construir aproximadamente 110 kilómetros entre Colombia y Panamá. Es así como Colombia es el único país que actualmente no se encuentra conectado a la estructura vial que esperaba unir Alaska, en el norte de Estados Unidos, con Tierra de Fuego, al sur de Argentina.

La construcción de la carretera debe analizarse como un mecanismo interestatal que contribuye al desarrollo social y económico de Suramérica, ya que la inexistencia del tramo faltante puede percibirse como un desaprovechamiento de uno de los puntos más estratégicos del continente americano.

Es importante resaltar que en los constantes procesos de coordinación e integración latinoamericana se han trabajado los denominados “Corredores de Integración” los cuales consisten en tres factores: líneas de transmisión de energía, viabilidad en cualquier de sus formas (ya sea carretero, fluvial o ferroviario) y que permita las telecomunicaciones de última generación con fibra óptica. El objetivo de estos corredores es promover el desarrollo en todas las regiones que atraviesa. Actualmente la región cuenta con importantes corredores como son el Eje Andino (el cual une Venezuela, Colombia, Perú, Bolivia y Ecuador) y el Eje Interoceánico (une los puntos Perú y Chile con el puerto de Santos en Brasil pasando por Bolivia), sin embargo, carece de uno que conecte a América Central con Suramérica.

En conclusión, la concepción inicial del proyecto de la Vía Panamericana se basaba en la unión del continente americano para promover el desarrollo de cada uno de los países involucrados, desde el principio se percibió de esa manera y es por eso que actualmente el tramo faltante es considerado una limitante que no ha permitido la soñada integración americana.

Reuniones, Congresos y Participación Política en el Desarrollo de la Vía.

A continuación se brinda un análisis de la incidencia e importancia de las relaciones políticas entre los países americanos, presentando los congresos, reuniones y juntas que fueron decisivos en la ejecución del proyecto de la Carretera Panamericana.

El intercambio de mercancías (especialmente el oro y la plata) era complicado y se planteaba la posibilidad de construir un canal por el Darién o el Chocó para que el

tránsito entre los océanos Atlántico y Pacífico fuera más efectivo. Existía entonces la necesidad de unir el continente a través de la construcción de un canal, pero la economía de la corona española estaba en crisis, y no tenía los recursos suficientes para dicho proyecto. A raíz de esta circunstancia, el gobierno de Estados Unidos interfirió en la ejecución del proyecto a razón de monopolizarlo, fundamentalmente porque no quería dividir sus intereses con las potencias europeas que también querían el dominio del canal.

Para el año de 1903 Panamá se había independizado de Colombia, y Estados Unidos estaba en proceso de desarrollar un ferrocarril que conectara la zona del Darién con Panamá. Por su parte, Colombia firmó con Estados Unidos el Tratado de Herrán en el que se especificaba:

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, Sanandres y Molinares, 2012, p.110)

Es por esto que Estados Unidos pudo entrar a ser parte del proyecto¹, ya que de no existir un permiso, la potestad seguía siendo del Gobierno colombiano, aunque Panamá ya fuera un estado independiente, pues el estudio de las rutas factibles de desarrollo fue entre los años 1899-1901².

En el año 1923 en Santiago de Chile se celebró la Quinta Conferencia Internacional Americana, donde fue discutida por primera vez la idea de una Vía Panamericana, el argumento principal fue el de mejorar el transporte carretero y una mayor competitividad a nivel comercial y logístico. En el momento en el que fue planteada la iniciativa fue difícil la aceptación del proyecto debido a la crisis económica generada

¹ Es necesario poner de relieve que los intereses de EE.UU por abrir un canal aumentaron al descubrir oro en California, este descubrimiento en la zona desató un fenómeno social conocido como 'fiebre del oro' que dio origen a toda una civilización en la zona, con la migración de cerca de 300 mil personas.

² No obstante, es preciso recordar que el gobierno francés habían hecho un estudio preliminar en el año 1869, pero fracasaron en la construcción del canal.

por la Segunda Guerra Mundial³; para el año 1928 se reunió la Sexta Conferencia Internacional Americana en la Habana, y allí fue aprobada la realización de la carretera Panamericana, puntualizando en que cada Estado involucrado en el proyecto pusiera el mayor esfuerzo económico.

La segunda reunión del congreso Panamericano fue en el año 1929, a pesar de que había una promesa de reunirse anualmente desde el año 1925⁴. En 1929 el Senado y la Cámara de representantes de los Estados Unidos de América aprobaron la asignación de 50 millones de dólares para cubrir gastos de exploración y posteriormente avalaron una inversión⁵ de 1'075.000 en el año 1936 para estudios definitivos e iniciación de trabajos en la carretera.

En 1936 tuvo lugar la conferencia interamericana de consolidación de la paz en Buenos Aires (Argentina) en la cual Colombia participó. En esta conferencia se firmó una convención en la que las altas partes se comprometían a colaborar con todos los medios para la pronta terminación de la carretera interamericana⁶.

En 1939 se reunió el Tercer Congreso Panamericano de Carreteras en Santiago de Chile, se creó un comité central con sede en Buenos Aires. En ese mismo año se ejecutó un encuentro de cancilleres de las Repúblicas Americanas proclamando la necesidad de terminar la carretera Panamericana y el gobierno de Estados Unidos asignó un millón de dólares más para la continuidad del proyecto.

³ Aunque ese era el panorama mundial, en América Latina la situación era muy diferente, ya que el proceso de industrialización comenzaba, y durante 98 años hubo un gran esfuerzo empresarial, especialmente colombiano; fue un siglo de gran crisis, entonces, mientras Latinoamérica se recuperaba de ésta, Estados Unidos y Europa caían en uno de los periodos más difíciles de la historia. Francia y Gran Bretaña para salir de la crisis orientaron su economía hacia sus propios imperios coloniales, por su parte, EEUU hizo su expansión y reinversión de capital en América Latina apoyando la aprobación de la construcción de la Carretera Panamericana.

⁴ En este año se celebró la primera reunión.

⁵ Cabe resaltar que en ese año se desencadenó la crisis del 'jueves negro' (día en el que la bolsa de valores de New York quebró, provocando un largo periodo de deflación para EE.UU.)

⁶ Esta conferencia fue firmada el 23 de diciembre de 1936, aprobada por Colombia según la ley 22 de 1940, ratificada en la unión panamericana el 23 de diciembre de 1940, promulgada por decreto 68 del 20 de enero de 1941. También fue ratificada por Estados Unidos, Bolivia, Colombia, Costa Rica, Chile, el Salvador, Guatemala, Nicaragua, Panamá y Perú.

En el año 1940, en la reunión de Cancilleres Americanos se sugirió una cooperación económica para la terminación de la carretera, este mismo año Estados Unidos (EEUU) y la Unión Soviética (URSS) se convirtieron en las únicas potencias mundiales y al encontrarse en constante disputa el hecho de tener la carretera terminada para conectar el continente le daba cierta ventaja a EEUU frente a la URSS.

El Cuarto Congreso Panamericano de Carreteras se desarrolló en el año de 1941 en la ciudad de México, allí se convocó al cumplimiento de las 39 resoluciones aprobadas por el congreso desde la tercera reunión, esto fue posible porque en simultaneo tuvo lugar el Segundo Congreso Interamericano de Turismo, debido a esto todos los países de América se encontraban reunidos en el mismo país y los dos congresos celebraron algunas sesiones conjuntamente. Las resoluciones más relevantes que se trataron en el Congreso fueron:

Uniformidad de la legislación sobre tránsito en los diversos países concurrentes al Congreso; examen médico y exploraciones de aptitudes para expedir licencias a chóferes y a conductores de automóviles; estadística sobre accidentes de tránsito; inspección de vehículos; financiación del Sistema Panamericano de Carreteras, y el organismo financiero administrador del fondo común para la construcción de dicho sistema; creación de un Instituto internacional encargado de promover la preparación de glosarios de terminología técnica española, inglesa y portuguesa, relacionada con la construcción de carreteras, puentes, etc...' (dipublico.org, 2014)

En 1942 se inició la construcción de la Vía Panamericana en Alaska⁷ con fines militares, ya que se venía desarrollando la segunda guerra mundial, de esta manera la Carretera Panamericana en el tramo entre Alaska y Panamá fue aprovechada como medio de abastecimiento de zonas de poco acceso con la seguridad de que no sería

⁷ Este territorio había sido comprado por los Estados Unidos de América como medida proteccionista a los ataques desde el lado noreste del continente especialmente al ser parte de Rusia

atacado por los submarinos de la guerra ya que también existía un temor por parte de Estados Unidos de un posible ataque al Canal de Panamá.

A razón de la guerra, la congregación entre los países se dificultó y pasaron casi 10 años desde la última reunión o congreso que trató en su agenda el tema de la construcción de la Vía Panamericana, pues los países estaban enfocados en cuestiones relativas al desarrollo de la II Guerra Mundial; fue hasta el año de 1951 en el Quinto Congreso Panamericano de Carreteras congregado en Lima que se retomó el tema, allí se insistió en la necesidad primordial de culminar los tramos faltantes de la Carretera Panamericana, pero ya no con un ánimo militar, sino, con la intención de mejorar la economía que había quedado bastante deteriorada por los efectos de la guerra. Por otra parte, en este mismo congreso, se recomendó la creación de un estatuto o régimen permanente para los congresos panamericanos.

En 1953 se instaló el Comité Provisional de los Congresos Panamericanos de Carreteras donde Alberto Lleras Camargo (presidente de Colombia en aquel entonces) fue el encargado de ofrecer el discurso de bienvenida⁸ (ver anexo N°1). En esta intervención, Camargo hizo una invitación a evitar la 'condena' del continente Americano en temas económicos y logísticos, impulsando la conclusión de los tramos faltantes de la carretera a la fecha. Fue un discurso que persuadió sutilmente a los países miembros para que dieran lo mejor de sí en pro de la obra. Se puede considerar que a partir de este congreso se comenzó a gestionar el régimen del Congreso Panamericano de Carreteras, que había sido propuesto en el Congreso anterior, en el mismo, también se designó el comité provisional y las tres comisiones Técnicas de México, las cuales se reunieron en Río de Janeiro, Lima y Ciudad de México respectivamente, para estudiar el sistema panamericano de carreteras,

⁸ En dicho discurso, Lleras Camargo asintió que el mayor problema del desarrollo americano era la comunicación terrestre atrasando el interamericanismo económico. Por ello, para él, era preciso resolver las subdivisiones del problema; el presidente mostraba gran interés en la participación de los Estados en la culminación de la carretera y hacía énfasis en el compromiso sin necesidad de cooperación internacional para que cada estado se hiciera cargo tanto de la culminación de los tramos como del mantenimiento de los mismos.

centrándose en temas de fronteras internacionales y financiación de los tramos faltantes de la carretera.

En julio de 1954 se reunió el Sexto Congreso Panamericano de Carreteras en Caracas, en éste se hizo mucho énfasis en la materialización de la Vía principal, además de la integración de las transversales que tenían como finalidad unir los pueblos americanos. Los principales puntos que se trataron en este congreso fueron:

- a) Política de los Congresos Panamericanos de Carreteras
- b) Funcionamiento sistematizado y constante de las comisiones técnicas de especialistas
- c) Intervención activa de todos los países de América para contribuir a concluir el paso de la carretera por el Darién
- d) Iniciativas para proveer los materiales y equipos para la más económica ejecución de las obra viales.
- e) Sistemas de contratación más convenientes
- f) Procedimientos más eficientes para construir los caminos vecinales y los de penetración agrícola.

(Tomado de: Carreteras, 1955)

En esta reunión se evaluó la barrera que significa el Tapón del Darién como reserva natural, y adicionalmente no solo el análisis del daño forestal que produciría, sino también las difíciles condiciones que presenta la construcción de una Vía en este tramo. A su vez, empiezan las especulaciones que señalaban la imposibilidad de la ejecución de la carretera por la Región, pues se pensaba que la selva ‘se la tragaría’, al ser una zona bastante húmeda y pantanosa⁹.

Surge entonces la necesidad de crear un organismo que regule todo lo referente ‘a dirigir los problemas de la construcción de la carretera entre Colombia y Panamá’ (PanamaAmerica, 2004) y que se denominó El Subcomité del Darién que se reunió por primera vez en 1955 y fue creado en el Quinto Congreso Panamericano, en este comité

⁹ La Región del Darién tiene niveles altos de humedad aproximadamente 300 días al año.

participaron delegados de Colombia, Panamá y Estados Unidos, además de otros Estados observadores que también tenían intereses sobre la carretera, allí fueron delegadas las responsabilidades y fue establecida la cooperación entre Colombia y Panamá para la culminación de los tramos faltantes.

El Estado colombiano empezó a presentar problemas civiles en el año 1959, pues había lugareños que aseguraban que ciertas carreteras hacían parte de la Vía Panamericana, otros que no, y las opiniones se encontraban divididas. Es por esto que el Gobierno colombiano se vio en la obligación de proclamar la ley 121 de 1959 para regular la situación. Esta versaba de la siguiente manera: 'por la cual se incorporan unas carreteras al plan vial, se define la ruta de la carretera Panamericana y se dan unas autorizaciones al gobierno' especificando que la Vía Panamericana en Colombia tendría dos rutas, una norte y una sur, la ley es la siguiente: (Ver Anexo 2)

'EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA:

ARTÍCULO 1º. - Incorporarse al Plan Vial las siguientes vías:

- a) Palo de Letras, Cabeceras del Nercua, Bahía de Solano, Istmo de San Pablo.
- b) Palo de Letras al río Atrato y de ahí a unirse con la carretera Medellín – Turbo. – Esta vía comprende la construcción de un canal en la zona pantanosa desde el río Atrato hasta el punto en el que técnica y económicamente pueda hacerse la conexión por carretera.
- c) Juradó – Cabeceras del Nercua
- d) Turbo – Puerto Rey – Montería.

PARAGRAFO.- La carretera Palo de Letras – Cabeceras del Nercua- Bahía – Solano – Istmo de San Pablo- - Asía – Manizales – Bogotá, será considerada como el sector de la carretera Panamericana entre la frontera de Panamá y la capital de Colombia.

ARTÍCULO 2º. – En los presupuestos de cada una de las próximas vigencias, el Gobierno Nacional incluirá una partida no inferior a diez millones de pesos

(\$10'000.000.00) para la Carretera Panamericana y una suma igual para las carreteras a las que se refieren los literales b) c) y d) del artículo 1º. Hasta la terminación de las mismas.

ARTÍCULO 3º. – Autorízase al gobierno para abrir los créditos al presupuesto y celebrar los contratos necesarios para la financiación de los estudios y la construcción de las obras a que se refiere la presente ley. Los contratos que en virtud de estas autorizaciones celebre el Gobierno solamente requiere para su validez la aprobación del Presidente de la República, previo concepto del consejo de Ministros y del Consejo Nacional de Política Económica y Planeación.

ARTÍCULO 4º. – Igualmente queda autorizado el Gobierno para celebrar los acuerdos Internacionales a que haya lugar en desarrollo de la convención sobre Carretera Panamericana, suscrita en Buenos Aires el 23 de diciembre de 1936 y aprobada por la ley 22 de 1940.

ARTÍCULO 5º. – Esta Ley rige desde su sanción.'

(Tomado de Bateman, 1961)

Se evidencia por medio de la ley que hay una regulación de las Vías transversales que alimentan la carretera principal. Fue así como el gobierno colombiano puso fin a las disputas que venían generando en el territorio nacional.

Por su parte Argentina en el año 1966 había sufrido una interrupción del régimen militar que dividió la opinión del continente, debido a esto, México propuso aplazar la Tercera Conferencia Extraordinaria Interamericana que tendría lugar en Buenos Aires en el mes de agosto de 1966, buscando sancionar las proyectadas reformas a la Carta de la OEA, en caso de que algún país quisiera boicotear la Conferencia. El canciller mexicano Rafael de la Colina justificó su iniciativa como un intento por evitar una ruptura en el sistema interamericano; en la carta de la Organización de los Estados Americanos (más conocida como la carta de Bogotá) los países participantes de la

misma concretan el cumplimiento de las obligaciones regionales sugeridas, los propósitos esenciales de la carta son:

- a) Consolidar la paz y la seguridad del Continente.
- b) Promover y fortalecer la democracia representativa en el marco del respeto al principio de no intervención.
- c) Advertir las posibles causas de dificultades y cerciorar la solución concertada de polémicas que surjan entre los Estados miembros.
- d) Organizar la acción copartícipe de éstos en caso de agresión.
- e) Procurar la solución de los problemas políticos, jurídicos y económicos.
- f) Promover, por medio de la acción mancomunada, su desarrollo económico, social y cultural.
- g) Erradicar la pobreza extrema, que constituye un obstáculo al pleno desarrollo democrático de los pueblos del hemisferio.
- h) Lograr una efectiva limitación de armamentos convencionales que permita invertir el mayor número de recursos al desarrollo económico y social de los países miembros.

(Tomado de: Departamento de Derecho Internacional, S.f)

La carta anterior se firmó con el propósito de evitar disputas entre los Estados por la situación que afrontaba Argentina, ya que de no tomar medidas preventivas estaba en peligro la culminación de la Vía, la armonía en el continente para una mejora en las relaciones comerciales y crecimiento económico de la zona.

La Tercera Conferencia Extraordinaria Interamericana estaba originalmente dirigida al subcomité de financiamiento. Para la época, el congreso de EE.UU ya había aprobado, en otra ocasión, 16 millones de dólares para la construcción de la Vía Interamericana, asignados a la sección mexicana y centroamericana de la Vía Panamericana, lo que explica claramente el interés de México en el desarrollo estipulado de la reunión con la intención de una nueva aprobación de capital. Esta conferencia finalmente se llevó a cabo en Febrero de 1967.

En 1973 se termina la construcción de la Vía Panamericana con el tramo faltante de la Región del Darién. A pesar de las reuniones que se tuvieron en torno a la problemática del desarrollo de la Carretera Panamericana sobre el Tapón del Darién no hubo nunca una respuesta definitiva; Panamá y Estados Unidos no mostraron gran interés en aquel entonces y siguen sin demostrarlo en la actualidad, aunque afirmen que sienten una empatía por el tema social y ecológico, se concluye que es un tema más político, porque Estados Unidos nunca ha mostrado gran reconocimiento al medio ambiente ni por los grupos indígenas, y además, la apertura de la Vía podría afectar las regalías generadas por el canal, debido a que es muy probable que la mayoría de la carga que va del centro y norte del continente al sur utilice la modalidad terrestre y evite su paso por el Canal de Panamá.

Contexto actual de las relaciones internacionales entre los países involucrados.

La actualidad del panorama político relativa a la terminación de la Vía Panamericana tiene diferentes contrastes, por una parte el interés de terminar la construcción ha revivido en Colombia y en países tanto de Suramérica como Centroamérica. La mayoría de estos reiteran la importancia que tiene la culminación del proyecto a nivel de integración continental, necesaria para el crecimiento económico de la región, pero por otro lado se encuentra Estados Unidos, el cual no ve con optimismo la construcción de la carretera sobre la Zona del Darién. Debido a esto es necesario analizar las relaciones que Colombia tiene con Estados Unidos a nivel de Cooperación Internacional.

Uno de los principales problemas de Colombia a nivel nacional e internacional es el conflicto armado y grupos al margen de la ley, esto le ha cerrado muchas puertas en cuanto a tratados y libre circulación de mercancías especialmente por el continente. Países como Estados Unidos y Panamá desconfían del control que el gobierno puede

darle a los grupos al margen de la ley en caso de abrir el Tapón, ya que habilitaría el acceso a todos los países del continente, ampliando así su frontera para delinquir.

Históricamente las relaciones políticas entre Colombia y Estados Unidos han definido las orientaciones de la política exterior colombiana, esto se debe a que Estados Unidos ha sido por muchos años su principal socio comercial, unido a Colombia por acuerdos bilaterales comerciales militares y de justicia.

Estados Unidos ha apoyado enormemente a Colombia en su lucha contra el narcotráfico con programas como Plan Colombia, programa por el cual el gobierno de los Estados Unidos se comprometía a asistir en todos los procesos en contra de estupefacientes, desde su siembra, hasta la distribución y comercialización de los mismos. En el sitio web de la embajada se encuentra la descripción del programa y su aval, incluso el de su presidente de la época.

El papel de Estados Unidos en Colombia es limitado pero importante. En febrero de 2000 el Presidente Clinton presentó al Congreso un paquete urgente de financiación por dos años para asistir a Colombia en su lucha contra el tráfico de drogas, evitando la llegada de éstas a las calles estadounidenses, y para ayudar a Colombia en la promoción de la paz, la prosperidad y el crecimiento continuo de la democracia. El 13 de julio de 2000 el Presidente Clinton promulgó la legislación aprobando el paquete de asistencia. Es uno de los mayores esfuerzos que Estados Unidos haya emprendido para ayudar a un aliado latinoamericano en una emergencia nacional. Y estamos seguros que ésta es una grave emergencia nacional para Colombia, como lo comprueban las muertes de 22.957 ciudadanos colombianos en 1999, a causa narcotráfico.

(Tomado de: Embajada de los Estados Unidos de América, 2000)

El texto anterior es una clara explicación de los intereses reales de un país como Estados Unidos para ayudar a Colombia, evidentemente busca la erradicación para evitar el consumo y el tránsito ilegal de drogas en su territorio, es una especie de

estrategia en la que se quiere eliminar el problema de raíz más que una ayuda para el crecimiento económico del país suramericano.

En consecuencia, en el 2008 nace el proyecto Mesoamericano del cual hacen parte del Proyecto: Belice, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y República Dominicana. El objetivo del proyecto es la integración de mercados entre Centroamérica y Colombia, para lograr este objetivo es indispensable la culminación de la Carretera Panamericana, a propósito del proyecto INVIAS presentó ante el Ministerio de Medio Ambiente el proyecto llamado Carretera Panamericana – Tapón del Darién – Palo de Letras. Tal proyecto, es considerado por el Gobierno como

Un imperativo para el eficaz desempeño y desarrollo del ALCA, integrar la malla vial del norte, centro y sur de América, desde Alaska hasta Tierra de Fuego; consolidar la cuenca étnico cultural, geográfica y neoeconómica del Caribe incluida la de los dos estados de origen hispánico de Estados Unidos; asimismo facilitar, la incorporación de Panamá a la Comunidad Andina de Naciones – CAN y al grupo de los tres – G3 (Tomado de: Comisión Intereclesial de Justicia y Paz, 2006)

Gracias a este proyecto la posibilidad de terminar la Vía ha renacido, la culminación de este está incluido en el plan de desarrollo del gobierno colombiano como prioridad en materia de integración e infraestructura. Terminar la Vía Panamericana no está del todo alejado de la realidad: tan solo faltan 108 kilómetros que costarían unos \$231 millones de dólares. Sin embargo, aunque en Colombia el proyecto se ve con bastante optimismo, en Panamá y Estados Unidos existe una gran oposición. Debido a esto es necesario que el gobierno colombiano estreche las relaciones internacionales con dichos países frente al tema del Darién, situación en la cual Colombia se encuentra en desventaja ya que ha descuidado a Panamá como país hermano y estratégico para su desarrollo comercial.

La viabilidad depende principalmente de que los gobiernos de Panamá y Colombia puedan conciliar intereses comunes en este proyecto. Al final, sería viable en tanto que la relación costo/beneficio para ambos países sea favorable. No es sólo la construcción de la carretera en sí; otros factores como la seguridad en el paso fronterizo tienen implicaciones importantes. (Reyes, S.f).

La Cancillería colombiana espera, basándose en estudios, abrir de nuevo, en su momento, un espacio de análisis objetivo sobre el proyecto que permitirá reiterar sus bondades. “Es dable pensar que las percepciones sobre la carretera irán cambiando en la medida en que los procesos de integración regional vayan afianzándose” (Comisión Intereclesial de Justicia y Paz, 2006)

Aspectos sociales que intervienen en la ejecución del proyecto.

Una de las variables detonantes para que el proyecto no se desarrollara fue el impacto negativo que éste tendría sobre la Zona del Darién y su hábitat natural. Sin embargo, esta variable no es la única razón por la cual los gobiernos involucrados decidieron no retomar las negociaciones pertinentes sobre la apertura del Darién, preexiste una situación difícil la de la zona, un gobierno que tiene temor de los guerrilleros colombianos, ambientalistas que ven en peligro la biodiversidad del Darién, tribus indígenas que no aceptan el cambio, y el miedo por parte de Estados Unidos a la infiltración de droga por este acceso.

Es importante analizar la posición de los países involucrados, el estado panameño sostiene una rotunda negativa a continuar la vía, bajo el argumento de tener una pretensión de proteger la biodiversidad del Parque Nacional del Darién, proteger la cultura de los indígenas de la zona y contener enfermedades tropicales desde los países vecinos. Por otro lado, existe el temor por parte de las autoridades panameñas sobre un posible traslado del conflicto interno colombiano a territorio panameño.

Conflicto interno colombiano y narcotráfico.

Es precisamente, el tema del conflicto armado y el narcotráfico el cual no ha permitido que países como Estados Unidos y Panamá apoyen la culminación de la Vía Panamericana. Durante varios años los grupos insurgentes como las FARC han intentado usar la Región del Darién para introducir droga a Centroamérica y los Estados Unidos. Las condiciones de la zona no han sido un impedimento para evitar el acceso, asimismo se tiene conocimiento de que las FARC contratan a los jóvenes indígenas para transportar droga hasta la frontera con Panamá, donde les llegan a pagar hasta 300 USD por día, varios líderes indígenas han denunciado esta situación ante las autoridades sin que haya una clara respuesta por parte de ellos. El testimonio de Cándido Mezúa Salazar, cacique general de la comarca de las etnias Emberá y Wounaan resalta el desinterés por parte de los gobiernos colombiano y panameño, "...hay gente armada. Lo podemos decir porque se lo hemos manifestado a las autoridades, que a veces no toman la importancia de esa denuncia. Allí está el Frente 57 de las FARC, desde hace muchos años", relata. (Tomado de: El País Internacional, 2014)

Tenemos claros los riesgos. Nos han informado los dirigentes (indígenas) que llegan algunas personas, nadie sabe cómo, a buscar trabajadores, jóvenes más que todo, a reclutar jóvenes para trabajos agrícolas o, digamos, de carga de sacos de arroz. ¿Pero quién carga sacos de arroz en medio de la montaña, a 200, 300 dólares por saco? No sabemos qué es, informa el cacique. (Tomado de: El País Internacional, 2014)

Simplemente los jóvenes son propensos porque tienen necesidades económicas y van por eso. Pero en realidad, ¿quién paga? No lo sabemos. Lo único que ellos nos dicen es: 'Bueno, cacique, nos pagaron 200 dólares y yo necesitaba para comprar un libro, un aceite, para comprar arroz'. Son ese tipo de cosas y es lo que está pasando y estamos diciendo que no debemos caer en eso. Debemos

generar alternativas para que los muchachos no caigan, alertó. (Tomado de: El País Internacional, 2014)

Con el fin de culminar la construcción de la vía, es importante que los gobiernos de Panamá y Colombia se involucren en la Región, creen garantías para los habitantes e inviertan en seguridad, educación e infraestructura. Así como Estados Unidos lo vio en su momento como un punto geopolítico importante para su expansión, Colombia debe reconocer la Región del Darién como un punto estratégico en su expansión económica y esto solo se logrará mejorando la situación actual en la zona. En los últimos años se han visto avances al respecto, el ejército colombiano en conjunto con el ejército panameño han formado una base conjunta de tropas de ambos países en la región, el objetivo de esta unión es frenar el tráfico de armas y narcóticos por parte del Frente 57 de las FARC, esta cooperación entre ambos gobiernos se debe a que Panamá teme que estas problemáticas se trasladen a su país, donde la inversión extranjera ha permitido que su economía florezca en los últimos años, la barrera natural con Panamá ha permitido que los grupos insurgentes no se trasladen completamente al vecino país. Sin embargo, en los últimos años estos grupos han buscado nuevas maneras de introducirse, de allí que el gobierno de Panamá este alerta a la zona.

Las tribus indígenas habitantes de la Región del Darién.

Un factor adicional que se presenta para la problemática sobre la continuidad de la Vía Panamericana sobre la Región del Darién, es la presencia de comunidades indígenas en la zona, existe oposición de habitantes e indígenas frente a la construcción de la vía, ya que tienen sus resguardos y territorios colectivos en los alrededores y el paso de la carretera por la región afectaría su bienestar social.

Su diversidad étnica y cultural se evidencia como una de las principales características del sector, la población está constituida por grupos sociales y etnias con hábitos, costumbres y lenguaje diferentes, en relación a las culturas que representan;

entre las comunidades afrodescendientes se encuentran, los indígenas de las tribus Kuna y, Emberá y Wounaan, y chilapos o mestizos quienes han migrado desde los departamentos de Córdoba, Sucre, Bolívar y Antioquia. Por su parte, las comunidades afrodescendientes, ejecutan actividades económicas en la zona, basadas en la explotación de recursos naturales, por medio de, la pesca, caza, tala de maderas y derivados de estas materias que pueden ser comercializados. Por consiguiente, los habitantes de la zona, obtienen su vivienda y alimentación por medio de su trabajo y atención permanente en el área. Sin embargo, la falta de apoyo del gobierno y la sobreexplotación por parte de empresarios en la región, generan un nivel de pobreza absoluta que se hace cada vez más complejo y difícil de manejar.

Adicionalmente, líderes de la zona, muestran su perspectiva sobre el tema y mencionan que "no estamos contra el desarrollo del país, pero con estos megaproyectos viene la colonización, la invasión de territorios y la explotación de nuestros recursos", expresa el líder indígena Tívaro Negría. (Tomado de: El Tiempo, 2008). Esta declaración muestra la aprobación de los habitantes de la zona sobre la realización del proyecto, a cambio de que se suministren iniciativas de crecimiento.

Se concluye, que para darle continuidad al proyecto, es necesario buscar alternativas que otorguen beneficios a todos los involucrados por medio de un apoyo gubernamental, para lograr que en la zona se dé una reubicación y se concedan soluciones a los habitantes de la región, con el fin de no vulnerar sus derechos y de la misma manera, pueda darse continuidad a la carretera como vía de expansión y progreso en tema de relaciones internacionales, comercio nacional e internacional e innovación para Colombia y América.

Inmigraciones desde la Zona.

La región del Darién es conocida por ser la barrera más complicada e impenetrable de América Latina, es la frontera entre Colombia y Panamá. Una de las razones por las que este punto estratégico en cuanto a conexión para toda América no se ha abierto es

debido a la falta de interés de Estados Unidos, pues este asegura que si existe un acceso directo al país del norte, aumentará considerablemente el número de personas en condición de inmigrantes, cosa que no es conveniente en parte para el país.

Estados Unidos con 40,4 millones de habitantes en condición de inmigrantes, es el país con mayor número de los mismos en el mundo de acuerdo con el último censo aplicado a la población estadounidense. Estas personas conforman el 13 % de la población del país y son una parte importante en el tema laboral y de desarrollo. Es por esto que, el presidente Obama en su discurso de posicionamiento al ganar por segunda vez las elecciones dijo “salvo que ustedes sean indios-americanos todos ustedes provienen de otro país” (Tomado de: El País Internacional, 2013). Con lo que reafirmaba que desde tiempos remotos Estados Unidos ha contado con cifras exponenciales en temas de inmigración, estos han contribuido considerablemente al desarrollo del país principalmente en materia económica.

El presidente Obama ve más que un problema una solución en el tema inmigratorio, ya que viene en aumento desde el año 2007, probablemente por la crisis en la que estuvo sumido casi todo el continente americano; el 50 % de los inmigrantes a Estados Unidos provienen de América Latina.

El presidente Obama persigue una reforma a la ley para regular los 5 millones de personas indocumentadas que habitan en Estados Unidos. Desea que se presenten ante el estado y tenga un perdón en caso de haber infringido la ley, pues sabe bien que es una utopía deportar todos los inmigrantes, ya que generaría un impacto bastante negativo y casi que devastador para ciertos sectores de la economía como el comercial, que es sustentado principalmente por las personas en condición de ilegales o indocumentadas; en caso de aprobar esta ley, al menos la mitad de la población anteriormente mencionada sería ayudada. En materia de protección social para Estados Unidos es muy costoso mantener personas que no son originarias del país y proveerles de servicios tales como: salud, educación, seguridad, entre otras, variables que son responsabilidad del estado, siempre y cuando las personas se encuentren

debidamente registradas y representadas ante la nación; al presentar la situación desde esta perspectiva se entiende un poco del porqué la ley no ha sido aprobada aún, hay muchas personas en el congreso que se oponen a dicha reforma, al igual que hay quienes la apoyan, lo cierto es que, la ley inmigratoria de los Estados Unidos de América no ha sido aprobada hasta la fecha de culminación del presente análisis investigativo.

Conflicto Ecológico.

Desde 1983 se detuvo la construcción de la Vía Panamericana en el Tapón del Darién, debido a que esa es una zona rica en fauna y flora, importante en riqueza ecológica para toda la sociedad, especialmente para América Latina, la continuidad de la carretera por esta zona sería catastrófica, ocasionando un impacto ambiental irreparable.

Cabe resaltar que la Unesco declaró la zona como patrimonio de la humanidad y zona de reserva de la biosfera, razón por la cual ecologistas se oponen a que el proyecto se continúe, ya que ocasiona que la zona sea vulnerada en temas ambientales.

Por su parte, *El Parque Nacional del Darién* es el más grande de Centroamérica y es el más importante para Panamá, es la zona ecológica más importante del mundo, después del Amazonas.

El parque posee extensos bosques húmedos y muy húmedos tropicales. Entre las especies más características del lugar se destacan los cupos, guayacanes, bromelias, orquídeas, el bejuco de agua, etcétera. En cuanto a la fauna, existen siete especies de mamíferos endémicos como el arador darienita y la zorra de cuatro ojos. Existen también más de 450 especies de aves, cinco de ellas endémicas, como la tångara nuquiverde y el subepalo bello. Otras especies comunes en el lugar son el águila harpía, el arisco tapir, jaguar, puma, manigordo,

tigrillo, tigrillo congo, venado rojo, cerdo salvaje, cocodrilo americano, caimán, ocelote, mono araña, guacamayos, loros, tapires, etc. (centroamericana.com, S.f)

La continuidad de la Vía Panamericana sobre la Región del Darién destruiría la vida silvestre de los animales y no solo por el daño al hábitat sino también por la facilidad en acceso que se generaría a cazadores y traficantes de especies exóticas; muchas de las especies se encuentran en vía de extinción y el Estado Panameño pone todo de su parte en pro de la conservación de la zona.

Planteamiento económico para el desarrollo de la Vía Panamericana.

Generalidades a cerca de Estados Unidos

Estados Unidos es un país situado en América del Norte es uno de los países más grandes y poblados del mundo y es la primera economía del mundo por volumen de Producto Interno Bruto.

A pesar de tener la economía más importante y potente del mundo, se ha visto afectada por diferentes crisis como la financiera del año 2009, que ha sido una de las dificultades que mayor impacto ha generado en el país, ha sido la recesión más grave desde la crisis de los años treinta, con una contracción de la economía del 2,6%. El país se ha permitido alcanzar altos niveles de recuperación de su economía gracias a planes fiscales y monetarios de largo alcance, el planteamiento de campañas de apoyo interno a sus sectores más vulnerables, también, proporcionando estrategias para la reducción de la pobreza, lanzando propuestas para disminuir el desempleo y apostando a la reducción de deuda pública.

Con respecto al crecimiento de la economía, se descubre que es debido a un esfuerzo direccionado a brindar prioridad a temas claves en el país como educación, salud, innovación, investigación y desarrollo, entre otros. Temas que apoyan directamente el avance económico interno, con el objetivo de aumentar la calidad de

vida de la población, Estados Unidos trabaja en pro del mejoramiento continuo en cuanto su economía. Aun así, la situación interna del país no es la más favorable¹⁰, la deuda pública es un tema que afecta el crecimiento económico, es por esto que, los ingresos que se adquieren dentro o fuera del país son destinados al pago de la misma.

Principales sectores económicos.

Las actividades primarias del país a pesar de no tener gran participación en la producción económica agregada tienen una importante participación a nivel mundial, como se aprecia en el sector agrícola, cuyos productos son diversificados¹¹ y cuenta con una alta productividad utilizando tecnologías modernas para su producción¹², a pesar de esto, la agricultura representa solo el 1% del Producto Interno Bruto. Ahora bien, Estados Unidos es un gran productor de recursos naturales no renovables¹³ y su industria representa casi la cuarta parte del PNB convirtiéndola en la más grande del mundo¹⁴

Estados Unidos tiene a 7 de las 20 empresas más grandes del mundo de acuerdo a sus ingresos: Exxon Mobil (1er puesto), Walmart (3er puesto), Chevron (10mo puesto), ConocoPhillips (11vo puesto), Apple (18vo puesto), General Motors (19vo puesto) y General Electric (20vo puesto), empresas que desarrollan las actividades que resaltan la economía del país, ofreciendo los mejores niveles de servicio.

¹⁰ Por esta razón, a partir del año 2012, tras la reelección, el presidente de Estados Unidos busca estimular la recuperación económica. El presupuesto para el año 2013 entregó los recursos federales a los sectores más críticos para asegurar el crecimiento de la economía y equilibrar la posición de la clase media en el mercado.

¹¹ De esta manera, se destacan la producción de trigo, maíz, soya, algodón, papas, tomates, uvas, naranjas, arroz, manzanas y lechugas. También sobresale la producción de ganado bovino, avícola y porcino. Estados Unidos es el primer productor mundial de carne, leche, huevos y mantequilla.

¹² Cabe mencionar que el estado de California genera por sí solo más del 12% de la producción agrícola del país.

¹³ Se resalta que este país produce el 22% del carbón consumido y es uno de los principales productores y consumidores de petróleo a nivel mundial, es también el mayor productor mundial de gas natural líquido, aluminio, electricidad y energía nuclear.

¹⁴ Adicionalmente, cuenta con industrias muy importantes como la del acero, automóviles, aviones, telecomunicaciones, productos químicos, electrónica, procesamiento de alimentos, bienes de consumo, madera, computadores entre otros, siendo un país con una producción industrial altamente diversificada.

Es claro que las empresas anteriormente mencionadas muestran intereses por la continuidad de la Vía Panamericana, pues esta nueva línea logística reduciría costos en sus negociaciones dentro del continente y las haría más competitivas, de esta manera es más fácil para ellas avanzar en el ranking de las empresas más grandes del mundo o al menos poder mantenerse. Estas empresas no son las únicas interesadas, los productores agrícolas también conocen y exponen sus deseos a apertura ya que existe la posibilidad de ser más competitivos dentro del continente al habilitar una oferta más competitiva.

Balanza comercial de Estados Unidos

Para el año 2014 las exportaciones en Estados Unidos crecieron un 2,77% respecto al año anterior. Las ventas al exterior representan el 9,32% de su PIB, con una cifra de 1.221.826,8 millones de euros, no obstante, si se evalúa la evolución de las exportaciones en Estados Unidos en los últimos años se observa que se han incrementado respecto al año 2013, lo cual representa un crecimiento en sus Índices de Desarrollo Humano (HDI) y en el Producto Interno Bruto (PIB), acrecentando los índices económicos y sociales de sus ciudadanos.

Tabla I:

Exportaciones de Mercancías - Estados Unidos

Estados Unidos - Exportaciones de Mercancías		
Fecha ▼	Exportaciones	Exportaciones % PIB
2014	1.221.826,8 M.€	9,32%
2013	1.188.895,2 M.€	9,42%

Fuente: DATOSMACRO (2013 - 2014). Estados Unidos - Exportacion de Mercancias. (En Línea) <http://www.datosmacro.com/comercio/exportaciones/usa> (Mayo 30 del 2015).

Nota: Tabla de datos que muestra la diferencia en valor, respecto a las exportaciones del año 2013 con 1.188.895,2 millones de euros y el año 2014 con 1.221.826,8 millones de euros, donde finalmente se evidencia un incremento de 32.931,6 millones de euros con respecto al año inmediatamente anterior.

Gráfico I:

Exportaciones de Mercancías - Estados Unidos



Fuente: DATOSMACRO (2013 - 2014). Estados Unidos - Exportacion de Mercancias. (En Línea) <http://www.datosmacro.com/comercio/exportaciones/usa> (Mayo 30 del 2015).

Nota: Gráfico que muestra el crecimiento de las exportaciones en una línea de tiempo, mostrando el dato del año 2014 con 1.221.826,8 millones de euros.

Por su parte, las importaciones para el año 2014 en el mismo país crecieron un 3,32% respecto al año anterior. Las compras al exterior representan el 13,83% de su PIB, un porcentaje muy bajo si se compara con el del resto de los países. En este mismo año se observa que la importación de mercancías ha incrementado respecto al año 2013¹⁵

¹⁵ Se afirma, con base a la investigación, que Estados Unidos es el país con más importaciones en el mundo.

Tabla II:

Importaciones de Mercancías - Estados Unidos

Estados Unidos - Importaciones de Mercancías		
Fecha	Importaciones	Importaciones % PIB
2014	1.813.612,8 M.€	13,83%
2013	1.755.415,3 M.€	13,90%

Fuente: DATOSMACRO (2013 - 2014). Estados Unidos - Importaciones de Mercancías. (En Línea) <http://www.datosmacro.com/comercio/importaciones/usa> (Mayo 31 del 2015).

Nota: Tabla de datos que muestra la diferencia en valor, respecto a las importaciones del año 2013 con 1.755.415,3 millones de euros y el año 2014 con 1.813.612,8 millones de euros, donde finalmente se evidencia un incremento de 58.197,5 millones de euros con respecto al año inmediatamente anterior.

Gráfico II:

Importaciones de Mercancías - Estados Unidos



Fuente: DATOSMACRO (2013 - 2014). Estados Unidos - Importaciones de Mercancías. (En Línea) <http://www.datosmacro.com/comercio/importaciones/usa> (Mayo 31 del 2015).

Nota: Gráfico que muestra el crecimiento de las exportaciones en una línea de tiempo, mostrando el dato del año 2014 con 1.813.612,8 millones de euros.

Con base a lo anterior, se puede deducir que en el año 2014 Estados Unidos registró déficit en su Balanza comercial de 591.786,1 millones de euros, un 4,51% de su PIB, superior al registrado en 2013, que fue de 566.520,1 millones de euros, el 4,49% del PIB, la variación de la Balanza comercial se ha debido a un incremento de las importaciones frente a las exportaciones, en otras palabras, el país está gastando más de lo que se gana o recibe, el déficit comercial ocasiona que sea necesario implementar estrategias como, acudir a deuda externa y hacer que el estado realice planes en la economía que incluyen ajustes en el sector público, como disminución en los sueldos a los empleados del sector que sea afectado o eliminación de los gastos que se consideran excesivos, además de la devaluación de la moneda para que los productos que salgan del país sean más costosos y por ende se reciba una mayor utilidad, al mismo tiempo que el valor de los productos de manera interna sean más económicos, entre otras implementaciones, con el objetivo de cubrir la descompensación económica que el déficit produce.

Tabla III:

Balanza Comercial - Estados Unidos

Estados Unidos - Balanza comercial			
Fecha	Balanza comercial	Tasa de cobertura	Balanza comercial % PIB
2014	-591.786,1 M.€	67,37%	-4,51%
2013	-566.520,1 M.€	67,73%	-4,49%

Fuente: DATOSMACRO (2013 - 2014). Estados Unidos - Balanza Comercial. (En Línea) <http://www.datosmacro.com/comercio/balanza/usa> (Mayo 31 del 2015).

Nota: Tabla de datos que muestra la variación en valor, respecto a la balanza comercial del año 2013 con (-566.520,1) millones de euros y el año 2014 con (-591.786,1)

millones de euros, donde finalmente se evidencia un incremento de millones de (-25.266) millones de euros con respecto al año inmediatamente anterior.

Gráfico III:

Balanza Comercial - Estados Unidos



Fuente: DATOSMACRO (2013 - 2014). Estados Unidos - Balanza Comercial. (En Línea) <http://www.datosmacro.com/comercio/balanza/usa> (Mayo 31 del 2015).

Nota: Gráfico que muestra la variación de la balanza comercial en una línea de tiempo, mostrando el dato del año 2014 con (-591.786,1) millones de euros.

Estados Unidos y la Vía Panamericana

Estados Unidos jugó un papel vital en el desarrollo de la Carretera Panamericana desde la concepción de su idea y construcción hasta la culminación de la misma. Se conoce que fue quien proporcionó los primeros aportes de exploración de terrenos e inicio de construcción de la misma debido a que reconocía que la unión del continente no era solo geográfica sino también en materia de relaciones internacionales entre las repúblicas de América. A pesar de esto, este país no ha mostrado mucho interés por la culminación de la vía en el tramo notable que impide que la carretera se conecte completamente¹⁶.

¹⁶ Se representa por un trayecto de 108 km de selva montañosa, ubicado entre el extremo este de Panamá (58 km) y el noroeste de Colombia (50 km) conocido como el Tapón de Darién.

Aunque presente una balanza comercial en déficit como se expuso anteriormente, los estudios del presupuesto para la terminación de la vía en el tramo de la Región del Darién ya es conocido, el costo aproximado para la continuidad en la vía oscila entre 230'000.000 y 250'000.000 de dólares, de los cuales Estados Unidos financiará dos terceras partes, la tercera parte restante se divide a su vez en tres porciones iguales, correspondiendo dos de ellas a los gobiernos de Panamá y Colombia mediante acuerdo que celebren entre sí ambos gobiernos, donde se evidencie la proporción correspondiente a cada uno y finalmente la porción restante corresponderá a los demás países latinoamericanos, mediante un porcentaje fijo sobre sus respectivos presupuestos fiscales nacionales como aporte en materia económica para la finalización de la Vía Panamericana.

Por otra parte, el crecimiento que ha presentado la economía latinoamericana, frente a su potencialización en materia de oferta de bienes y servicios según la Institución *Brooking* (Centro de Investigación Sin Fines de Lucro), fue muy bueno, esta publicó el balance de las ciudades que gozaron del mayor crecimiento económico en el año 2014, según el informe, el PIB de Lima (Perú) creció el 3,9% situado en el puesto 48 y el de Medellín (Colombia) un 4,2% con el puesto 46 en el ranking de las 50 ciudades con mayor crecimiento económico anual a nivel mundial, son las únicas ciudades de Latinoamérica que figuran entre las economías que crecieron más rápidamente durante el año inmediatamente anterior; Estados Unidos se ve beneficiado pensando a futuro, ya que se plantea un crecimiento económico por parte de países que se relacionan en proyectos de expansión con dicho país.

Después de examinar variables económicas que se relacionan de manera directa con la continuidad de la Vía Panamericana, mencionadas con anterioridad, es preciso decir que Estados Unidos es reconocido por ser un país fuerte en temas de crecimiento, con sectores económicos dinámicos como el industrial, además, siendo un país que brinda apoyo a sus falencias en materia económica, y que también, otorga una mejora continua al desarrollo del mismo. Sus aportes y consideraciones sobre la

continuidad de la Vía Panamericana han hecho del proyecto un tema de importancia mundial, donde surgen diferentes involucrados que de la misma manera que Estados Unidos hacen que se logre de una u otra manera una aproximación a la realidad de la culminación de la Vía, brindando apoyo a su desarrollo e interviniendo de manera positiva sobre sus intereses.

Económicamente las vías de comunicación se realizan con el propósito de facilitar el movimiento de bienes y servicios producidos por los países involucrados, con el objetivo de expandir sus mercados y obteniendo beneficios como la reducción de costos de producción, un menor tiempo de transporte de las mercancías, un contacto más directo con clientes y proveedores, un mayor nivel de utilidades frente al precio final de los productos, entre otros, donde se evidencia que la continuidad de la Vía Panamericana, otorga beneficios económicos, logísticos y productos para los países involucrados en la terminación de la Vía Panamericana sobre la región del Darién.

Aunque Estados Unidos muestre poco interés e incluso temor a la apertura de la Región del Darién por los temas anteriormente mencionados, al revisar el sector económico se deduce que su balanza comercial presentaría un crecimiento considerable, si bien no crece hasta el superávit ciertamente si habría una diferencia mejor en el déficit que presenta en la actualidad que es alto, además podría mejorar su estado financiero en cuanto a deuda pública y finalmente crecimiento especial de uno de los sectores más vulnerables e importantes de este país para el mundo, el agrícola.

III. Hallazgos

- La Región del Darién para el mundo es muy importante, la riqueza natural de la zona es comparada con la del Amazonas, ya que es el hábitat de cientos de especies vegetales y contiene la más pura expresión de la selva, hay cientos de animales que dependen de este lugar y el tráfico de los mismos viene amenazando su existencia poniéndolos en grave peligro de extinción, además de la fauna y flora que caracteriza la zona, la Región del Darién representa la más importante fuente de agua para Panamá.
- Se han analizado diversas alternativas en infraestructura sostenible que permitan culminar la Vía Panamericana mitigando el daño en la zona, opciones como carreteras subterráneas, el uso Ferrys e incluso la construcción de viaductos han sido planteadas para culminar el proyecto de manera que afecte en lo menor posible el hábitat en la zona.
- Se evidencia, la carencia de información y el interés por parte de los países involucrados, en tratar temas de suma importancia para hacer posible la culminación de la Vía Panamericana sobre la Región del Darién, temas tales como financiación, firma de acuerdos entre las partes interesadas, problemática medioambiental y habitantes de la zona, entre otros, pero como punto central, no se evidencia aportes en tema de soluciones a variables que no permiten la continuidad de la vía, por el contrario se presentan negativas frente al tema y falta de interés por los gobiernos implicados en el desarrollo de la misma.

IV. Conclusiones y Recomendaciones

IV.1 Conclusiones

- Tras analizar la situación actual del Darién se puede evidenciar que el principal motivo por el cual la Vía Panamericana no ha sido terminada es debido a los intereses particulares del gobierno de Estados Unidos y Panamá, ambos temen que al abrir esta zona al mundo, el flujo de armas, narcóticos e inmigrantes se incremente de manera incontrolable. Con el análisis hecho se confirma que la biodiversidad de la zona no ha sido un impedimento para la construcción de la Vía, ya que numerosos estudios confirman que es posible construir la carretera sin atentar la integridad del Parque del Darién.
- Se puede constatar que la Zona del Darién ha sido considerada por Estados Unidos y los países europeos como un punto estratégico del continente americano. En años recientes Colombia se ha percatado de la importancia que tiene la localización de la región y es por esto que ha incluido la finalización de la Vía Panamericana en su plan de gobierno.
- La variable económica no es la principal causa de la dilatación para dar paso a la continuidad de la Vía, sino el debate que se da entre quienes consideran que realizar el contacto con la Región del Darién es darle apertura al progreso y quienes, por el contrario, dicen que como se plantea a hoy el diseño de la vía, sacrificaría una de las zonas biodiversas más importantes del mundo, además de la amenaza a culturas aborígenes presentes en la zona y temas de importancia como medio ambiente y narcotráfico.
- Las inversiones públicas y en concreto la infraestructura, constituyen un importante instrumento de política económica, pues desencadena importantes efectos que contribuyen al crecimiento sostenido de la economía y en momentos de crisis pueden actuar como elemento de estabilización. Por consiguiente, en el

momento actual de recesión que sufren las economías mundiales, es aconsejable impulsar las inversiones en infraestructura productiva.

- La apertura del Tapón del Darién ha estado en la agenda de estudio de varios países, no solo de los principales interesados como son Estados Unidos, Panamá y Colombia, sino también de países de Suramérica y Centroamérica que ven en la continuidad de la Vía Panamericana una oportunidad para el crecimiento y apertura de la economía latinoamericana, conociendo los efectos positivos en el territorio en cuanto mejoras del esquema logístico y competitividad a nivel mundial, partiendo de la idea de que la economía americana será más fuerte si hay crecimiento colectivo y no particular.

IV.II Recomendaciones

- Es de vital importancia estudiar la situación social que se presenta en la zona donde se desarrollaría el tramo faltante de la Vía Panamericana y analizar las repercusiones que esta tendría sobre sus habitantes, implementando estrategias de reubicación, especialmente para las tribus indígenas que habitan el sector. El desarrollo de la Vía traería diversos beneficios a la Zona, ya que el gobierno se vería obligado a invertir en infraestructura en una de las zonas más olvidadas del país.
- Es necesario establecer políticas claras entre los gobiernos involucrados que permita la protección de cada uno de los intereses particulares de los estados interesados, a través de tratados multilaterales donde se traten temas de seguridad y cooperación internacional, desarrollo económico de la zona y un plan de acción fronterizo que regule el acceso migratorio desde América del Sur y que a su vez sirva de mecanismo de protección para evitar la propagación de estupefacientes a través de la Vía Panamericana.

- Una vez concluida la investigación, es preciso anotar que en referencia a la construcción de la Vía Panamericana sobre la Región de Darién, es viable concretar el proyecto, ya que en torno al desarrollo económico y el aumento del bienestar de todos los involucrados, los acuerdos comerciales que se han suscrito y los que se esperan concretar, le abren a Estados Unidos y Colombia un horizonte de oportunidades para mejorar su competitividad y por medio de la culminación de esta vía, acelerar el crecimiento económico y aumentar el bienestar de la población, con el objetivo de dar prioridad a responder a las necesidades propias de la globalización, y en pro del desarrollo económico.

ANEXOS

Imagen I:

Discurso por Alberto Lleras Camargo (pag. 1)

*Highway Conf.
PAU - 6-15-53*

A nombre de la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos quiero presentar una muy cordial bienvenida a los miembros del Comité Provisional de los Congresos ^{París} Interamericanos de Carreteras, que acaba de ser instalado formalmente por el señor Presidente del Consejo Interamericano Económico y Social.

Corresponderá a ese Comité una tarea difícil, pero atrayente y estimulante. Las facultades que le confirió el Congreso Extraordinario de Carreteras de México, el año pasado, le permiten estudiar en la forma más amplia, casi sin limitación alguna, ~~la forma más adecuada de organizar la cooperación interamericana para la construcción de carreteras~~ cuál es la mejor manera de ~~organizar~~ organizar la cooperación interamericana en este campo. Cuenta además con la colaboración entusiasta y e intensa de este Consejo; de seguro con la que oportunamente le dará el Consejo de la Organización, ~~así como~~ y con la contribución de ~~esta~~ la Secretaría General que se otorgará en la ~~medida~~ ^{medida} medida y con el ~~interés~~ ^{interés} interés que ~~mantienen~~ ^{mantienen} mantienen la ~~voluntad~~ ^{voluntad} voluntad de nuestros Estados.

Tiene el Comité ante sí el más claro de todos los problemas de desarrollo americano: las comunicaciones terrestres. Aquí no hay ya, por ~~fast~~ fortuna, lugar a disputa. Sin ellas, o con ellas, ^{en} el ~~estado~~ estado ~~presente~~ en que se encuentran, ~~existe~~ ^{existe} ~~hasta~~ ^{hasta} hasta ahora el interamericanismo económico es imposible. Por consiguiente lo que interesa resolver son los subproblemas, las subdivisiones del problema. Por ejemplo: ^{¿puede haber con una red vial del Continente} ~~¿puede haber~~ sin cooperación internacional? Se puede y se debe esperar hasta que cada país tenga todas las vías que necesite, construidas y mantenidas con su propio esfuerzo, y sólo con él. Me anticipo a pensar que una respuesta afirmativa a esta última cuestión sería condenar el hemisferio americano al atraso, al caos económico, a la inestabilidad social y política ~~por un~~ al menos por un siglo más. ~~Sería~~ ^{en} Sería condenarle a que sólo pueda desarrollarse ~~la~~ ^{en} la medida y a la velocidad del país más atrasado e del grupo de países más atrasados. La conformación de nuestra geografía política es tal que aisa con los más grandes obstáculos naturales a cada nación de las demás, y parece conspirar para que las empresas viales más audaces, costosas y difíciles estén precisamente colocadas en los estados que están en peores condiciones para ejecutarlas por sí solos. Esos estados sin cooperación internacional para ~~resolver la~~ ^{resolver la comunicación} ~~comunicación~~ del hemisferio como una cuestión de conjunto, serían involuntariamente el obstáculo definitivo para el

Imagen II:

Discurso por Alberto Lleras Camargo (pag. 2)

- 2 -

progreso de sus vecinos. Pero, al mismo tiempo, los beneficios de los caminos internacionales serían para ellos, al menos originalmente, menos grandes que los que obtendrían los países desarrollados. La cooperación interamericana en esta materia no es pues una cuestión de generosidad, sino de ^{mayor o menor} ~~mutua~~ ^{mutua} ~~conveniencia~~ ^{conveniencia}. Los que ~~producen~~ ^{producen} más vehículos, más mercancías, más ~~transporte~~ ^{transporte}, los que van a usar más las vías y a sacar un ~~mayor~~ ^{mayor} provecho de ellas, así estén fuera de sus fronteras, ~~deben~~ ^{deben} ~~ayudar~~ ^{ayudar} en mayor proporción a la realización de un plan conjunto de ~~vías~~ ^{vías} ~~terrestres~~ ^{terrestres}. ~~Es~~ ^{Es} ~~que~~ ^{que} haber, pues, una red interamericana de carreteras fundamentales, troncales, como se llaman en algunos de nuestros países, cuya construcción, cuyo mantenimiento, cuyo uso ~~sea~~ ^{sea} ~~del~~ ^{del} ~~interés~~ ^{interés} de todos los americanos, y no ~~de~~ ^{de} ~~los~~ ^{los} ~~Estados~~ ^{Estados} cada Estado, dentro de su territorio. Ese plan ~~debe~~ ^{debe} ~~obedecer~~ ^{obedecer} a un concepto común de desarrollo económico y social, y no sólo a un ~~simple~~ ^{simple} ~~criterio~~ ^{criterio} ~~técnico~~ ^{técnico} ~~de~~ ^{de} ~~construcción~~ ^{construcción} de vías. Ese plan ~~debe~~ ^{debe} ~~contemplar~~ ^{contemplar} la explotación de todos los recursos intercambiables que van a transitar por las vías interamericanas. Ese plan ~~debe~~ ^{debe} ~~estar~~ ^{estar} ~~bajo~~ ^{bajo} la vigilancia, recibir el estímulo y la dirección de ~~los~~ ^{los} ~~gobiernos~~ ^{gobiernos} americanos, trabajando en común, ~~asociados~~ ^{asociados} en su preparación y ejecución. Por eso se requiere que el Consejo Interamericano y Especial ~~y~~ ^y ~~en~~ ^{en} ~~general~~ ^{general} la OEA cuente con un ~~sistema~~ ^{sistema} ~~de~~ ^{de} ~~trabajo~~ ^{trabajo} para desarrollarlo. Ver cuál es ese sistema, el más práctico, el más eficaz, el menos costoso, esa es la tarea del Comité, para someter sus ~~conclusiones~~ ^{conclusiones} a la consideración de los gobiernos en el próximo Congreso Panamericano de Carreteras.

Desde ahora le ofrezco a nombre de la Unión Panamericana toda ~~la~~ ^{la} ~~cooperación~~ ^{cooperación} ~~al~~ ^{al} ~~Comité~~ ^{Comité} ~~Provisional~~ ^{Provisional}. Y como estoy seguro de su buen éxito, no tengo siquiera que formular votos porque ~~obtena~~ ^{obtena} ~~sus~~ ^{sus} ~~tasas~~ ^{tasas} ~~sean~~ ^{sean} dignas del interés con que nuestros gobiernos, nuestros técnicos y nuestros pueblos ~~seguirán~~ ^{seguirán} van a seguirlos.

Fuente: Banco de la Republica. (S.f). banrepcultural.org. Recuperado el 3 de Mayo de 2015, de <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/exhibiciones/lleras/pdf/carpeta-32/documento-489.pdf>

Nota: Discurso de bienvenida al Comité Provisional de Congresos Panamericanos por Alberto Lleras Camargo, presidente de Colombia (Borrador)

Figura III:

Ley 121 de 1959 (pag. 1)

<p style="text-align: center;">L E Y 121 DE 1959 (diciembre 17)</p> <p>" por la cual se incorporan unas carreteras al Plan Vial, se define la ruta de la Carretera Panamericana entre Panamá y Bogotá y se dan unas autorizaciones al Gobierno".-</p>	<p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA :</p> <p>ARTICULO 10.- Incorpórase al Plan Vial las siguientes vías:</p> <p>a) Palo de Letras, Cabeceras del Mercua, Bahía Solano, Istmo de San Pablo.</p> <p>b) Palo de Letras al río Atrato y de ahí a unirse con la carretera Medellín - Turbo.- Esta vía comprende la construcción de un canal en la zona pantanosa desde el río Atrato hasta el punto en que técnica y económicamente pueda hacerse la conexión por carretera.</p> <p>c) Juradó-Cabeceras del Mercua</p> <p>d) Turbo-Puerto Rey-Montería.</p> <p>PARAGRAFO.- La carretera Palo de Letras-Cabeceras del Mercua-Bahía Solano-Istmo de San Pablo-Asia-Manizales-Bogotá, será considerada como el sector de la Carretera Panamericana entre la frontera de Panamá y la capital de Colombia.</p> <p>ARTICULO 20.- En los presupuestos de cada una de las próximas vigencias, el Gobierno Nacional incluirá una partida no inferior a diez millones de pesos (\$10'000.000.00) para la Carretera Panamericana y una suma igual para las carreteras a que se refieren los literales b), c) y d) del artículo 10, hasta la terminación de las mismas.</p> <p>ARTICULO 30.- Autorízase al Gobierno para abrir los créditos al presupuesto y celebrar los contratos necesarios para la financiación de los estudios y la construcción de las obras a que se refiere la presente ley.- Los contratos que en virtud de estas autorizaciones celebre el Gobierno solamente requieren para su validez la aprobación del Presidente de la República, previo concepto del Consejo de Ministros y del Consejo Nacional de Política Económica y Planeación.</p>
---	--

Imagen IV:

Ley 121 de 1959 (pag 2)

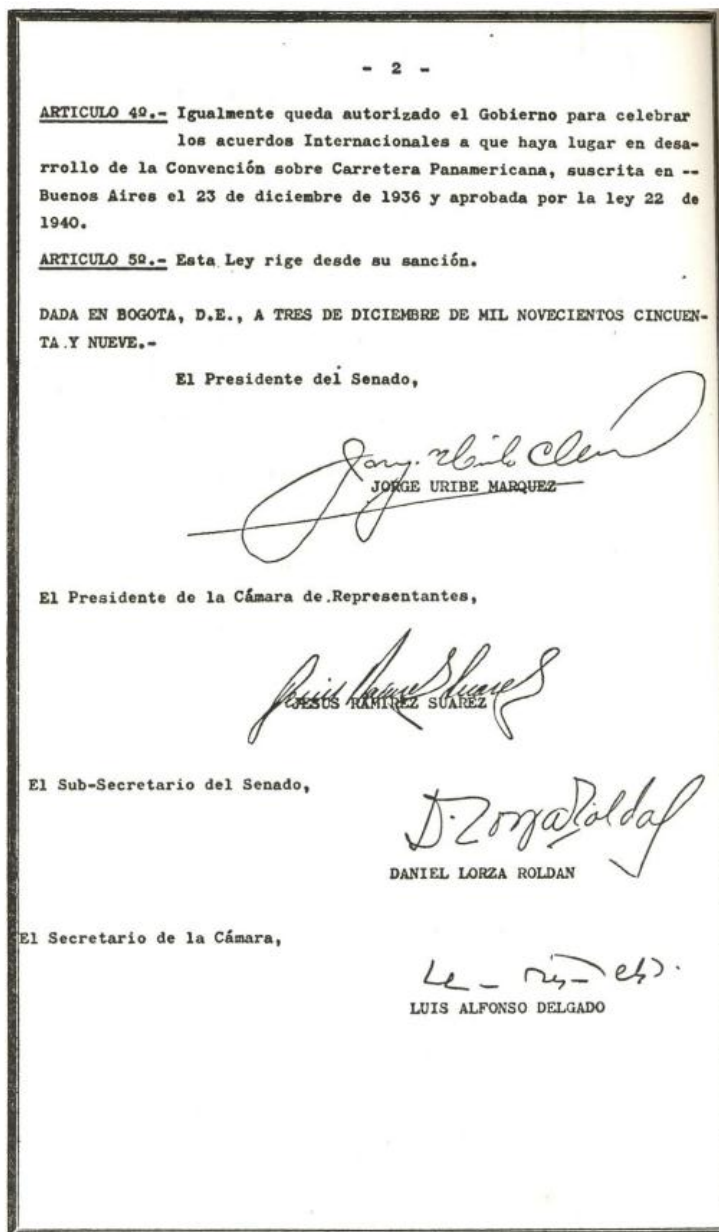
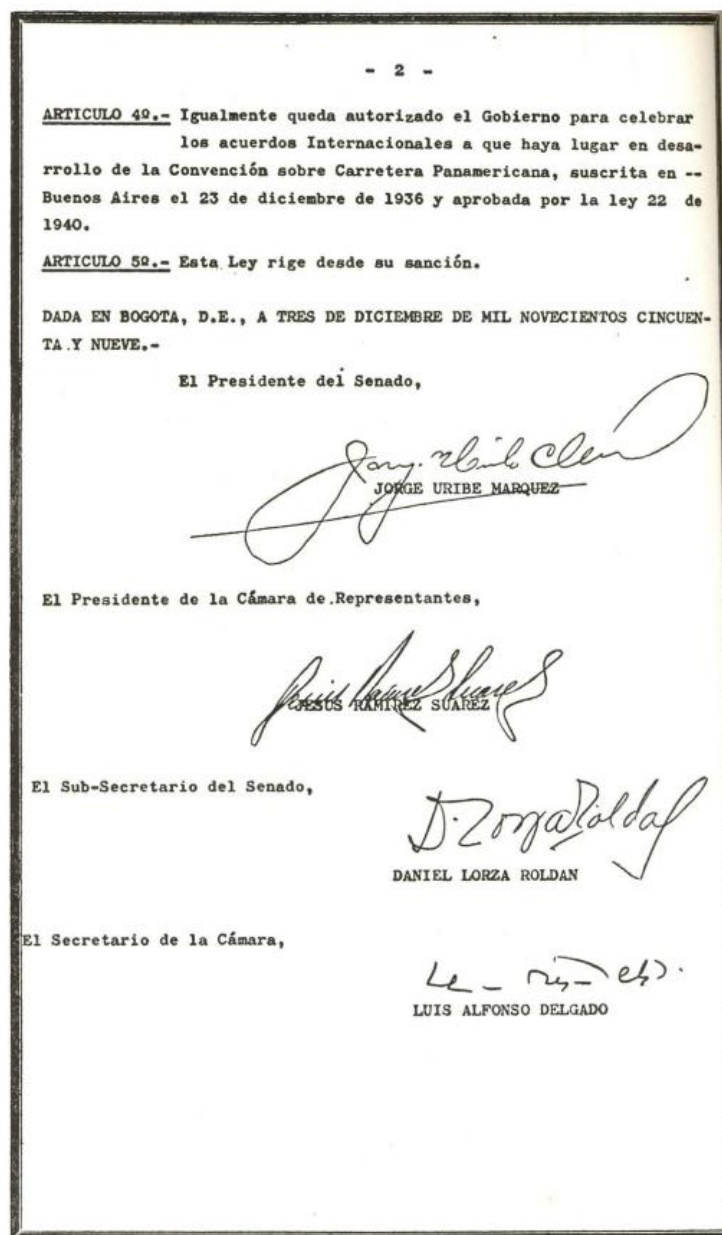


Imagen V

Ley 121 de 1959 (pag. 3)

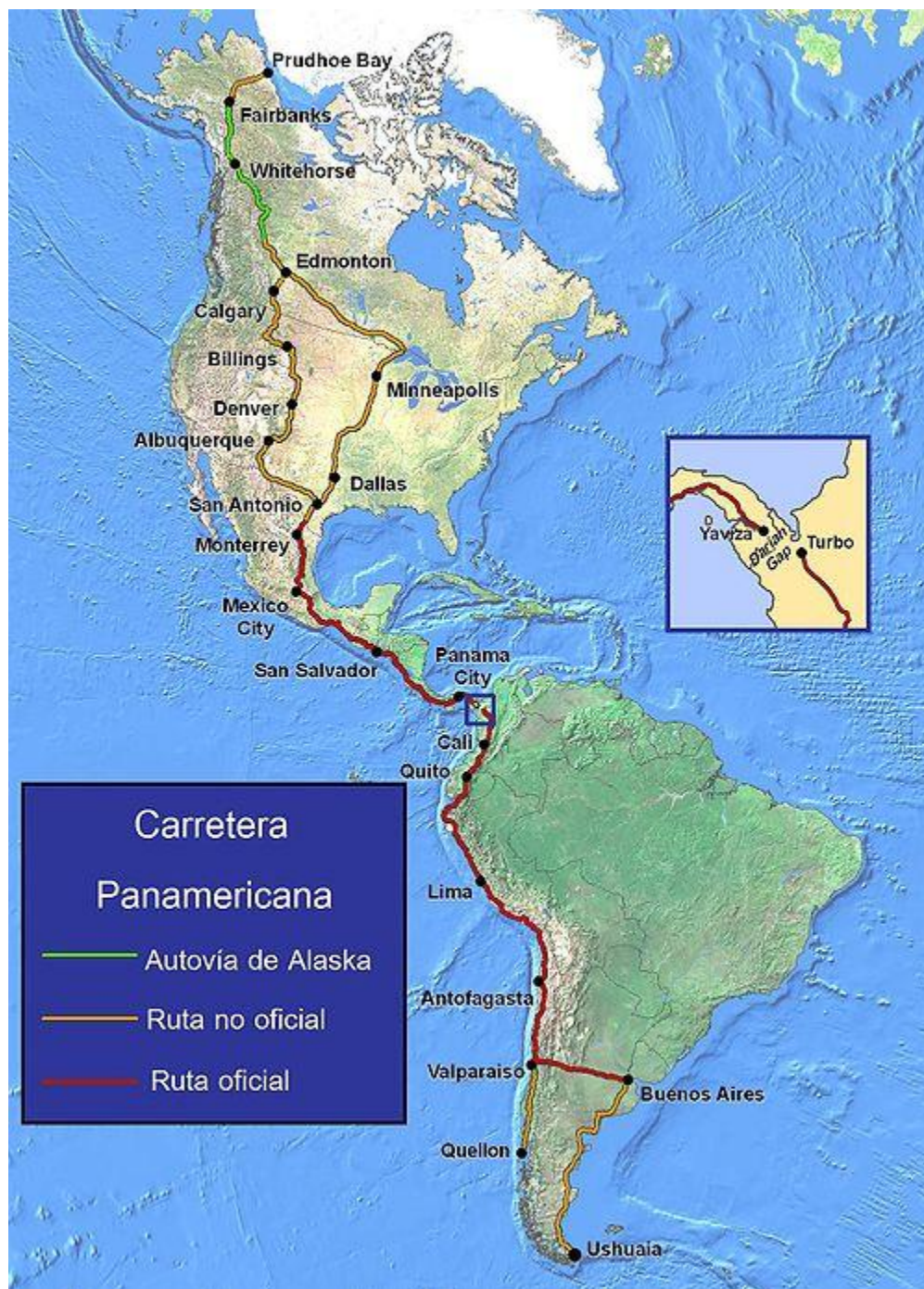


Fuente: Bateman, A. D. (1961). www.sogeocol.edu.co. Recuperado el 3 de Mayo de 2015, de http://www.sogeocol.edu.co/documentos/070_la_carr_pan_en_col.pdf

Nota: La ley 121 de 1959 'por la cual se incorporan unas carreteras al plan vial, se define la ruta de la carretera Panamericana y se dan unas autorizaciones al gobierno'

Imagen VI:

Carretera Panamericana.



Fuente: WIKIPEDIA (N/A). Carretera Panamericana (En Línea)

http://es.wikipedia.org/wiki/Carretera_Panamericana (Marzo 02 del 2015).

Nota: Imagen que muestra el mapa de la Carretera Panamericana y las rutas alternas diferenciadas entre la autovía de Alaska, la ruta no oficial y la ruta oficial.

Imagen VII:*Mapa Vía Panamericana y proyectos relacionados*

Fuente: SKYSCRAPERCITY (N/A). Carretera Panamericana faltante entre Panamá y Colombia (En Línea).

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1232565> (Febrero 23 del 2015).

Nota: Imagen que muestra la Carretera Panamericana faltante entre Panamá y Colombia y los nuevos proyectos que se tiene planteados para terminar el trapo a través de la región del Darién.

Imagen VIII:

Mapa República de Panamá



Fuente: DARIEN (2012). La región del Darién (En Línea).

<http://www.darien.org.pa/?p=conocenos/darien.html> (Junio 10 del 2015).

Nota: Imagen que muestra el mapa de la República de Panamá y la distribución de los habitantes indígenas en la zona.

Imagen IX:

Mapa Región del Darién



Fuente: DARIEN (2012). La región del Darién (En Línea).

<http://www.darien.com>

Referencias

Barba, R. (2014). Conservar el tapón del Darién. *La Prensa*. Recuperado de http://impresa.prensa.com/opinion/Conservar-Darien-Rina-Stella-Barba_0_4006099406.html#sthash.zvQWV6Gb.dpuf

Cantor, Y. (2008). Alternativas en infraestructura sostenible para la conexión vial Colombia - Panamá y de las Américas en zonas ambientalmente sensibles como el Tapón del Darién. *Repository La Salle*. Recuperado de <http://repository.lasalle.edu.co/bitstream/handle/10185/14018/T41.07%20C168a.pdf?sequence=1>

McCARTHY, C. (2014). El silencioso Darién, el tapón invencible de la carretera Panamericana. *BBC Mundo*. Recuperado de http://www.bbc.co.uk/mundo/noticias/2014/08/140814_darien_panamericana_tapon_dairen_finde_hr

Meléz, J. (2014). El narcotráfico compra servicios de indígenas panameños en Darién. *El País, Internacional*. Recuperado de http://internacional.elpais.com/internacional/2013/01/29/actualidad/1359492624_566723.html

Múnica A. (2005). *Fronteras Imaginadas. La construcción de las razas y de la geografía en el siglo XIX colombiano*. Editorial Planeta, Bogotá.

Oficina Económica y Comercial de España en Washington (2014). *Estados Unidos. Situación Económica (Pág 9 - 10). Comercio de Servicios (Pág 20)*.

Padrón, F. M. (1987). *Historia de unas relaciones difíciles (EEUU-América española)*. Universidad de Sevilla.

Santander Trade Portal. Estados Unidos: Política y economía. Recuperado del sitio web: <https://es.santandertrade.com/analizar-mercados/estados-unidos/politica-y-economia>

Silva, S. (2008). La Crisis de 1929. *Zona Económica*. Recuperado de <http://www.zonaeconomica.com/crisis-1929>