


## La ruta olvidada: historia y futuro de la carretera Panamericana en el Darién

### The forgotten route: history and future of the Pan-American highway in Darien

*Paul A. Córdoba M.*

Universidad de Panamá, Sistema Nacional de Investigación, Panamá

[paul.cordoba@up.ac.pa](mailto:paul.cordoba@up.ac.pa)

 <https://orcid.org/0000-0003-3334-4769>

*Keisy Samudio*

Universidad de Panamá, Centro Regional Universitario de Darién, Panamá

[keisy.samudio@up.ac.pa](mailto:keisy.samudio@up.ac.pa)

 <https://orcid.org/0009-0007-9206-3787>

*César Anel Rujano Montilla*

Universidad de Panamá, Centro Regional Universitario de Darién, Panamá

[cesar.rujano@up.ac.pa](mailto:cesar.rujano@up.ac.pa)

 <https://orcid.org/0000-0001-6763-8322>

DOI: <https://doi.org/10.48204/contacto.v4n2.6672>

**Recibido:** 06/04/2024

**Aceptado:** 17/07/2024

#### RESUMEN

La Ruta del Tapón del Darién, una región selvática entre Panamá y Colombia ha sido un obstáculo significativo para la integración vial de América desde principios del siglo XX. La construcción de una carretera que atravesase esta zona ha sido vista como esencial para el comercio y la conectividad continental. A lo largo de los años, múltiples conferencias y congresos han discutido la viabilidad técnica, económica y ambiental de esta obra, destacando la necesidad de un enfoque integral que considere los impactos sociales y ambientales. A pesar de los avances en planificación y legislación, la construcción de esta carretera sigue siendo un tema de debate. Las preocupaciones sobre los efectos sociales, culturales y ambientales, especialmente en las comunidades locales, han sido una constante. Investigaciones recientes resaltan la importancia de una consulta inclusiva y el respeto a los derechos de estas comunidades para garantizar un desarrollo sostenible. El creciente flujo migratorio a través del Tapón del Darién ha añadido otra capa de complejidad. Más de medio millón de migrantes cruzaron esta ruta en 2023, enfrentando desafíos extremos. Este fenómeno ha generado la necesidad urgente de una política migratoria adecuada y un fortalecimiento institucional en la región. En ese sentido, la apertura de la carretera Panamericana a través del Darién ofrece oportunidades para la integración y el desarrollo, pero también presenta

importantes desafíos que deben abordarse mediante un enfoque participativo y respetuoso con las comunidades locales y el medioambiente.

**Palabras Clave:** Tapón del Darién, Carretera Panamericana, integración regional, impacto ambiental, consulta comunitaria, desarrollo sostenible, migración.

## ABSTRACT

The Darién Gap Route, a jungle region between Panama and Colombia, has been a significant obstacle to road integration in the Americas since the early 20th century. The construction of a road through this area has been seen as essential for trade and continental connectivity. Over the years, multiple conferences and congresses have discussed the technical, economic, and environmental feasibility of this project, highlighting the need for a comprehensive approach that considers social and environmental impacts. Despite advances in planning and legislation, the construction of this road remains a topic of debate. Concerns about social, cultural, and environmental effects, especially on local communities, have been constant. Recent research emphasizes the importance of inclusive consultation and respect for the rights of these communities to ensure sustainable development. The increasing migratory flow through the Darién Gap has added another layer of complexity. More than half a million migrants crossed this route in 2023, facing extreme challenges. This phenomenon has generated an urgent need for an adequate migration policy and strengthened institutional presence in the region. In this context, opening the Pan-American Highway through the Darién offers opportunities for integration and development but also presents significant challenges that must be addressed through a participatory approach that respects local communities and the environment.

**Keywords:** Darién Gap, Pan-American Highway, regional integration, environmental impact, community consultation, sustainable development, migration.

## Introducción

La construcción de la carretera Panamericana a través del Tapón del Darién representa un desafío monumental en la historia de la integración vial de las Américas. Conocido como el “Tapón del Darién”, este tramo selvático se consideró durante mucho tiempo el principal obstáculo para la conexión terrestre entre América del Norte y América del Sur, eslabón que completaría la ambiciosa red de carreteras Panamericanas.

Desde los primeros intentos de exploración durante la Quinta Conferencia Internacional Americana en 1923, donde se recomendó mejorar las vías terrestres entre los países americanos, hasta los debates técnicos y políticos del siglo XXI, la historia de la carretera Panamericana en el Darién ha estado marcada por avances, retrocesos y controversias. El Sexto Congreso Panamericano de Carreteras en 1954 fue un punto crucial, donde se iniciaron estudios preliminares sobre la ruta potencial a través del Darién, y se estableció el Subcomité del Darién para coordinar estos esfuerzos.

Las decisiones políticas y los acuerdos internacionales, como la suspensión temporal de la construcción en 1975 debido a preocupaciones sanitarias, reflejan los complejos desafíos ambientales y

sociales asociados con este megaproyecto. La reactivación de iniciativas a partir de la década de 1990, incluida la creación de la Comisión de Vecindad entre Colombia y Panamá en 1992, marcó un nuevo capítulo en los esfuerzos por completar esta carretera.

Sin embargo, la construcción enfrenta críticas y desafíos significativos. Los impactos ambientales, como la preocupación por la biodiversidad del área y los riesgos de propagación de enfermedades animales, han generado debates intensos entre defensores de la integración regional y ambientalistas. La migración irregular a través del Darién también ha planteado preocupaciones humanitarias y de seguridad, subrayando la necesidad de políticas migratorias coordinadas y el fortalecimiento de las comunidades locales.

### **Tras las huellas del Tapón del Darién: historia y desafíos de la carretera Panamericana**

El tapón del Darién fue el nombre designado por ingenieros expertos en carreteras, ya que este se consideraba el mayor obstáculo en la construcción de una vía terrestre que uniera a las Américas para el intercambio comercial. Al ser un territorio selvático con los ríos y humedales más caudalosos del país, incluida una biodiversidad única, se convertía en el “único eslabón faltante en el sistema de carreteras Panamericano” (Anales de ingeniería, 1970-1971, pág. 69).

Es en el marco de la Quinta Conferencia Internacional Americana, celebrada en Santiago de Chile en 1923 (actualmente sesiones de la Asamblea General de la Organización de Estados Americanos [OEA]), donde se dispuso a recomendar a los estados que forman parte de la Unión Panamericana mejorar sus vías y conexiones terrestres entre países, así como la celebración de congresos de carreteras para establecer avances comunes. (Acta General. , 2024)

Dos años más tarde, en Buenos Aires en 1925, se desarrolló el Primer Congreso Panamericano de Carreteras. Se creó una primera comisión de trabajo con el objetivo de recomendar las normas técnicas para los estudios de camino, “teniendo en cuenta construcciones de bajo costo, ubicación de la ruta, gradientes, curvas, desagües, etc.” (Ingenieros de Chile, 2014, pág. 189).

Alfredo Bateman (1961) documenta que, en 1929, el Congreso de los Estados Unidos aprobó una asignación de \$50,000.00 para cubrir los gastos de exploración de la carretera interamericana, que se extiende desde México hasta Panamá. Posteriormente, en 1936, se autorizó una inversión de \$1,075,000.00 para los estudios definitivos e inicios de los trabajos de construcción de la carretera interamericana. (p.3).

En el sexto Congreso Panamericano de Carreteras, celebrado en Caracas en 1954, se consideró “explorar el tramo de la carretera Panamericana nombrado el Eslabón del Darién, (Comité Directivo Permanente de los Congresos Panamericanos de Carreteras, 1955, pág. 23). Adicionalmente,

...se recomendó la formación de una Comisión Internacional de ingenieros de los países interesados, con la colaboración de los gobiernos de Panamá y Colombia, para llevar a cabo estudios preliminares sobre la ruta potencial de la carretera Panamericana a través del Darién en ambos países, desde Ciudad de Panamá hasta el punto más apropiado para conectar con la red vial colombiana. (p.25 y 26)

En la Ciudad de México en 1955, el Comité Directivo Permanente adoptó la Resolución II sobre la Expedición de Técnicos al Darién y Zonas Adyacentes en Colombia. En esta resolución, se decidió formar de inmediato un Subcomité del Darién, compuesto por un técnico designado por cada uno de los gobiernos de Panamá, Colombia y Estados Unidos. Adicionalmente, se creó una oficina permanente, con sede en la Ciudad de Panamá.

Según consta en acta del Comité Directivo Permanente de los Congresos Panamericanos de Carreteras en 1955, la oficina del Subcomité debía permanecer activa hasta la realización del séptimo Congreso Panamericano de Carreteras, que se celebraría en Panamá en 1957. Para ese año, se presentó un informe detallado, técnico y económico sobre los avances de su trabajo y ofreció recomendaciones pertinentes sobre las posibles rutas para la construcción de la carretera Panamericana entre Panamá y Colombia.

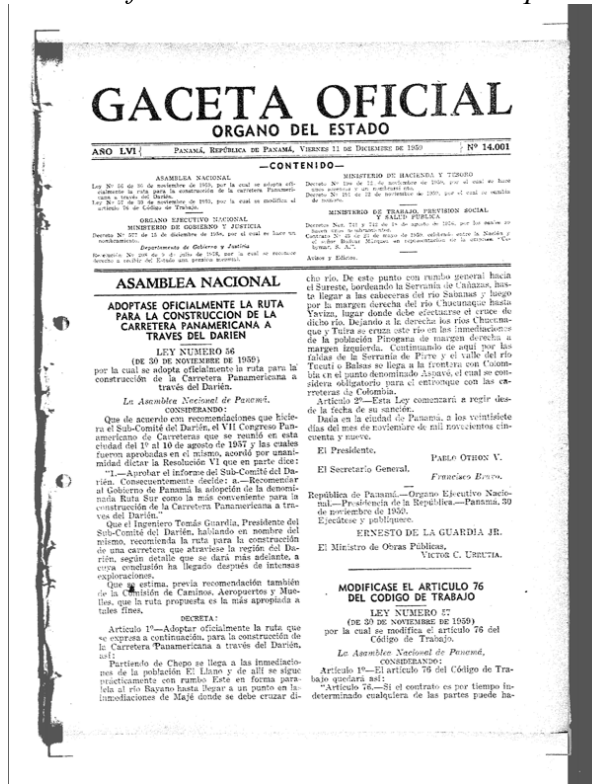
Desde la posición del Subcomité Darién (1957), del lado panameño, de las rutas estudiadas por el subcomité fueron dos las recomendadas. Primero, el cruce más al norte en Palo de las Letras, una depresión en la cordillera limítrofe cerca del río Tuira, con unos 150 metros de elevación. La ruta podría continuar en Colombia pasando por Sautatá hasta Chigorodó, unos 70 kilómetros al sur de la frontera, donde se conectaría con la carretera Medellín-Turbo, aunque atravesaría terrenos bajos y pantanosos cerca del río Atrato. Segundo, el otro cruce posible al sur, siguiendo el valle del río Tucutí o Balsas, hasta El Cruce, en los Altos de Aspavé, con unos 250 metros de elevación sobre el nivel del mar. Luego de este punto, la carretera continuaría una distancia considerable antes de unirse a la red vial de Colombia.

A partir de las recomendaciones del subcomité del Darién, la Asamblea Nacional de Panamá, adoptó oficialmente la ruta para la construcción de la carretera Panamericana a través de Darién, mediante la ley 56 del 30 de noviembre de 1959, que en su artículo 1 decreta, la construcción de la carretera:

Partiendo de Chepo se llega a las inmediaciones de la población El Llano y de allí siguiendo prácticamente con rumbo Este en forma paralela al río Bayano, hasta llegar a un punto en las inmediaciones de Majé donde se debe cruzar dicho río. De este punto con rumbo general hacia el sureste, bordeando la serranía de Cañazas y luego por la margen derecha del río Chucunaque hasta Yaviza, lugar donde debe efectuarse el cruce de dicho río. Dejando a la Derecha los ríos Chucunaque y Tuira se cruza este río en las inmediaciones de la población de Pinogana de margen Derecha a margen izquierda. Continuando de aquí por las faldas de la serranía de Pirre y el valle del río Tucutí o Balsa se llega a la

frontera con Colombia en el punto denominado Aspavé, el cual se le considera obligatorio para el entronque con las carreteras de Colombia. (Gaceta oficial, 1959)

**Figura 1**  
Gaceta Oficial de Panamá donde se adopta la ruta por Darién



Fuente: Gaceta oficial número 14.001 del viernes 11 de diciembre de 1959.

En Colombia, la ruta del Chocó - Pacífico, a criterio de Mosquera, (1999) se escogió aun cuando también se consideró una ruta más corta a través de los pantanos del Atrato, en la parte del Atlántico del país. Se temió que el pantano no pudiera cruzarse

En un estudio al respecto, Gómez (1959), da cuenta que, la ruta debe considerar: el volumen probable de tránsito (cantidad de carga y número de pasajeros); las especificaciones técnicas (distancia a recorrer entre puntos extremos e intermedio, las pendientes, amplitud de la vía, curvatura, etc.), y el costo de construcción. A su criterio, la ruta norte es la que mayor cumple con las normas clásicas de una vía de las características de la carretera Panamericana: el volumen de carga y pasajeros que esta ruta darán a los departamentos de Caldas y el Valle, por el Quindío hacia Bogotá, por la Pintada Medellín y el norte de Colombia tiene más población interconectada” (Gómez, 1959. Pág. 402-403).

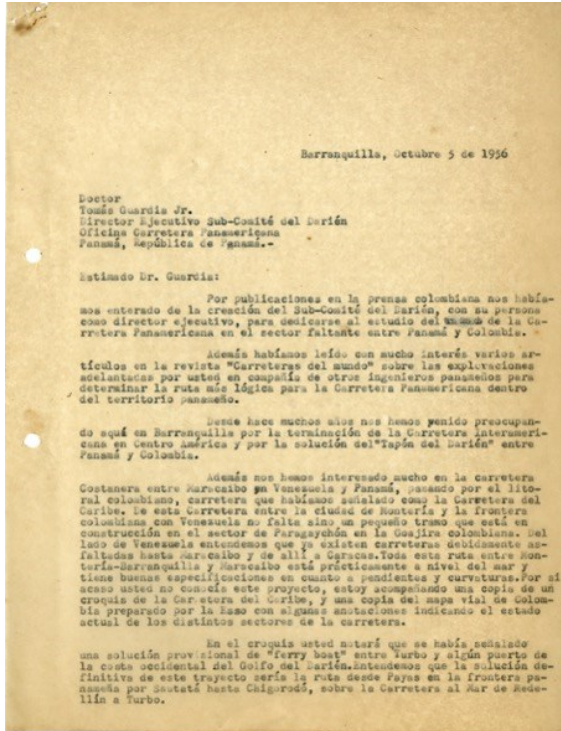
Por su parte, empresarios como Karl C. Parrish, minero procedente de Iowa, y radicado en la zona del Atlántico colombiano, evidenciaba un interés en el que se tomara en cuenta la ruta norte. En la biblioteca digital de la Universidad del Norte-Colombia, puede indagarse en el archivo: Parrish, carretera



Panamericana —correspondencia—. Aquí se encuentra decenas de notas al respecto, como escrita desde Barranquilla con fecha del 5 de octubre de 1956, al ingeniero Tomás Guardia Jr., director ejecutivo del subcomité Darién. Donde, desde lo privado, se recomienda la ruta norte.

## Figura 2

### Carta de Karl C. Parrish a Tomás Guardia



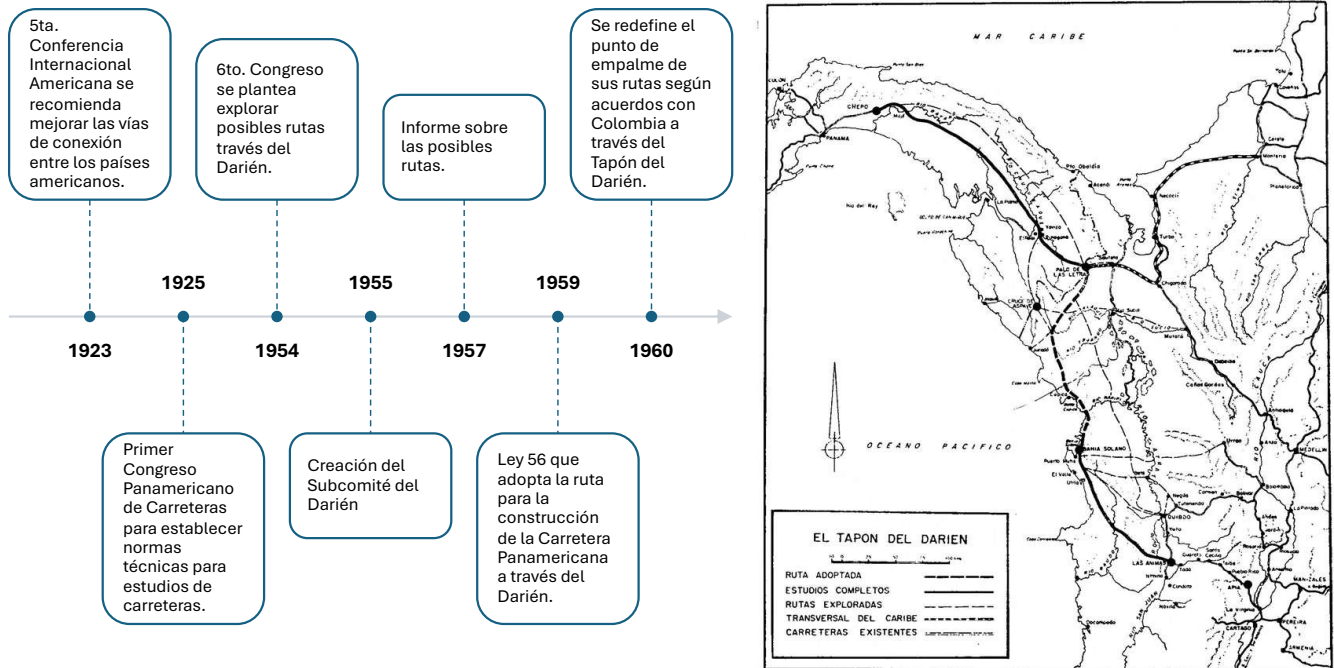
Fuente: <https://manglar.uninorte.edu.co/calamari/handle/10738/2971#page=1>

Luego de dos años, el Congreso de Colombia, aprobó, mediante La Ley 121 de 1959, la ruta de la carretera Panamericana entre Panamá - Bogotá y se dan unas autorizaciones al Gobierno. En el parágrafo del Artículo 1, señala que La carretera Palo de Letras-Cabeceras del Nercua-Bahía Solano-Istmo de San Pablo-Asia-Manizales — Bogotá, se considerará como el sector de la carretera Panamericana entre la frontera de Panamá y la capital de Colombia.

Panamá redefinió el punto de empalme de sus rutas, incorporando el tramo Yaviza-Pinogana-Palo de Letras a la ruta de la vía Panamericana, mediante Decreto 41 del 18 de enero de 1960. Esta gestión se da luego de acuerdos entre Ministerios de Obras Públicas de Panamá y Colombia.



**Figura 3**  
*Fechas claves y rutas estudiadas en el Tapón de Darién*



Fuente. Línea de tiempo elaborada por los autores. El mapa fue tomado del Informe del Sub-Comité de Darién. Congresos Panamericanos de Carreteras. (1957)

Para inicios de la década de 1970, uno de los principales debates se centró en las preocupaciones sobre la propagación de enfermedades animales, en particular la fiebre aftosa, que podría resultar de la apertura de la barrera natural que representa el Tapón del Darién. Esta preocupación llevó a la firma de tratados de cooperación entre Estados Unidos y Colombia para mitigar los riesgos sanitarios asociados con la construcción de la carretera. En este contexto, se estableció del lado colombiano el Parque Nacional Katíos como una medida para reforzar la barrera natural y controlar la propagación de enfermedades. Una descripción cronológicamente detallada puede encontrarse en los trabajos de Bateman (1961) y Mosquera (1999).

Los Estados Unidos, a criterio de Mosquera, (1999) pasa de ser un impulsor de la integración vial del continente a convertirse un obstáculo, señalando problemas de tipo sanitario y ambientales. El 17 de octubre del año de 1975 por decisión del tribunal del distrito de Columbia se ordena la suspensión de la construcción debido a la presencia de la fiebre aftosa en la región de Darién (Colombia-Panamá), ordenándose no comprometer fondos federales hasta que el gobierno no cumpliera con los requisitos sanitarios y ambientales. (p. 22).

Según los registros de la Embajada de Colombia en Panamá, el 28 de noviembre de 1992, los presidentes César Gaviria de Colombia y Guillermo Endara de Panamá acordaron crear la Comisión de Vecindad entre ambos países. En una reunión en la Ciudad de Panamá, firmaron una declaración en la que

se comprometieron a reactivar el proyecto vial. Este acuerdo permitió la formación de la Comisión de Vecindad y varias subcomisiones dedicadas a fomentar las relaciones amistosas y la cooperación binacional (Embajada de Colombia en Panamá, 2024).

Para 1994 con motivos de la cuarta reunión de la comisión, el Ministerio de Relaciones Exteriores de Panamá (2007), ambos países se comprometieron a liderar la construcción de las vías que los separa tras el ofrecimiento por parte del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) de otorgar un crédito no reembolsable de 1.5 millones de dólares para la financiación de los estudios ambientales.

En la X reunión de comisión de vecindad, el 28 de abril de 2003, se firma un memorando de entendimiento, para promover las acciones necesarias, para determinar la viabilidad de la integración energética entre los dos países. Un año más tarde, en la Declaración conjunta de los presidentes de Panamá y Colombia el 13 de marzo de 2005, se reafirma el compromiso con la interconexión eléctrica como un paso esencial hacia la integración de las regiones, en línea con los objetivos del Plan Puebla-Panamá. (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2007).

Dicha declaración conjunta se oficializa con la Gaceta Oficial N.º 26284— del 19 de mayo de 2009, que aprueba que, a la Empresa de Transmisión Eléctrica, S.A., en representación del Estado y en sociedad con la empresa Interconexión Eléctrica, S.A., se encargará de realizar el proyecto de interconexión eléctrica entre Colombia y Panamá.

La XIV Reunión Plenaria de la Comisión de Vecindad colombo-panameña se llevó a cabo en septiembre de 2011 en Bogotá. Durante la reunión, se destacó la importancia de la cooperación bilateral en áreas como la salud y el medioambiente. Se acordó reactivar acciones en salud pública internacional y fortalecer la vigilancia sanitaria en la frontera, además de discutir la creación de un mecanismo de consultas políticas entre las Cancillerías de ambos países. La comisión también anunció la financiación de un diagnóstico para mejorar la situación socioeconómica y ambiental en la región fronteriza. En cuanto a la política de seguridad, Colombia y Panamá comparten preocupaciones sobre la seguridad fronteriza y la lucha contra el crimen organizado, el narcotráfico y otras formas de delincuencia transnacional. (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2023).

El 25 de julio de 2014, durante la visita oficial del presidente Juan Manuel Santos a Panamá, se firmó una declaración conjunta con su homólogo Juan Carlos Varela, en la “que se manifestó el interés en mejorar los mecanismos e iniciativas destinadas a impulsar el desarrollo económico y el bienestar de las comunidades en la región fronteriza compartida por ambos países, incluida la conexión vial” (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2023).

Panamá se encuentra en el proceso de construcción del tramo de Yaviza a Pinogana, con poco menos de 60 kilómetros para completar la conexión hasta la frontera con Colombia. A pesar de que aún no se ha pavimentado la ruta; la población migrante procedente de Sudamérica y otras regiones han abierto



nuevas: Bajo Chiquito, Canaán Membrillo y Jaqué. Según cifras de la Dirección Nacional de Migración de Panamá, en el año 2023, fueron 502,844 los migrantes que cruzaron por Darién. Este flujo migratorio enfrenta múltiples desafíos, ya que no solo tienen que atravesar una selva agreste, también se enfrentan a la presencia de las criminales que se desplazan en la región, (Guzmán, Benítez, & Reina, 2023). Como medida de mitigación cada año aumentan las instituciones nacionales, binacionales e internacionales de apoyo a la persona migrante. Este hecho, ya se estudia, Porras (2023).

En la actualidad, la conclusión del tramo de carretera faltante desata una serie de controversias entre quienes están de acuerdo con la apertura y quienes se oponen. Por un lado, sectores que consideran que la carretera es clave para la integración comercial, desarrollo de las comunidades y de movilidad humana, constituyéndose en una pieza clave para lograr mayores niveles de volúmenes de intercambio de bienes y servicios. Por otro lado, ambientalistas que consideran que su apertura traerá impactos negativos que dejará a su paso la explotación de los recursos naturales.

En medio de estas dos visiones se encuentran las comunidades enclavadas en el territorio; poco integradas y aisladas de los mercados de bienes y consumo, y con poco o ningún acceso a los centros de poder, manteniéndolos aislados.

### **Importancia de la consulta y el respeto a los derechos**

La planificación y ejecución de proyectos de infraestructura, como la construcción de la carretera Panamericana en Darién, plantean desafíos complejos que van más allá de consideraciones técnicas y económicas. El proyecto de construcción de la carretera Panamericana desde Yaviza hasta Pinogana, con dos puentes vehiculares sobre los ríos Chucunaque y Tuira, mejora la conectividad y el acceso a áreas remotas de Darién. Sin embargo, este desarrollo infraestructural plantea interrogantes sobre su impacto social, cultural y ambiental, especialmente en las comunidades que habitan en las cercanías de la ruta propuesta.

Las estadísticas demográficas revelan la complejidad de las comunidades afectadas. Según el Censo Nacional de Población y de Vivienda de la Contraloría General de la República del 2023, en los corregimientos de Boca de Cupe, Paya y Púculo, habitan 1,273 hombres (52.91 %) y 1,133 mujeres (47.09 %). Estas cifras reflejan la diversidad y la composición de las poblaciones locales, que incluyen afrodescendientes, indígenas Gunas, Embera y Wounaan, así como a migrantes de provincias centrales.

Desde una perspectiva social, el análisis de la respuesta de estas comunidades ante una propuesta de construcción de la carretera Panamericana revela la importancia de considerar categorías socioculturales y políticas. Las opiniones y percepciones de los diferentes grupos étnicos y sociales pueden variar según sus experiencias históricas, su relación con el territorio y sus sistemas de valores y creencias, tal como manifiesta Escobar (2015).



## Conclusiones

La construcción de la carretera Panamericana que abra el tapón de Darién representa un hito trascendental en la integración regional y el desarrollo económico de América Latina. Sin embargo, este proyecto también plantea una serie de desafíos sociales, culturales y ambientales que requieren una atención integral y equitativa.

Desde sus antecedentes históricos hasta las discusiones contemporáneas, la construcción de esta carretera ha sido objeto de debates y controversias que reflejan las complejidades inherentes a la interacción entre el desarrollo infraestructural y la conservación ambiental, así como la protección de los derechos de las comunidades locales, en particular de los pueblos indígenas y afrodescendientes.

Arturo Escobar señala que "el desarrollo es un concepto que ha sido históricamente impuesto desde afuera, sin tener en cuenta las visiones y necesidades de las comunidades locales" (Escobar, 1996, p. 45). Esta perspectiva subraya la importancia de la consulta y el respeto a los derechos territoriales y culturales de estas comunidades, los cuales no pueden ser subestimados. La consulta no solo es un requisito legal, sino también un principio ético y moral que reconoce la autonomía y la dignidad de los pueblos indígenas y afrodescendientes. Escobar también argumenta que "las prácticas de desarrollo que no consideran los contextos locales pueden llevar a la marginación y la destrucción de modos de vida tradicionales" (Escobar, 1996, p. 67).

La preservación de la cultura y los derechos territoriales de estas comunidades no es solo una cuestión de justicia, sino también de eficacia en términos de desarrollo sostenible. Como Escobar destaca, "la sostenibilidad solo puede alcanzarse cuando los proyectos de desarrollo están alineados con las prácticas y conocimientos locales" (Escobar, 1996, p. 103).

En última instancia, el éxito de concluir el proyecto dependerá de la capacidad de todas las partes interesadas para trabajar de forma colectiva en busca de soluciones que promuevan la integración regional, el desarrollo sostenible y el respeto a los derechos humanos y ambientales.

## Referencias bibliográficas

Acta General de la Quinta Conferencia Internacional Americana, Santiago – 1923. (12 de junio de 2024).

*Dipublico*. Obtenido en: <https://www.dipublico.org/13160/acta-general-quinta-conferencia-internacional-americana-santiago-1923/>

Bateman, A. D. (1961). La carretera panamericana en Colombia. *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia*, 19(69-70).

Córdoba, A., & Juan, B. (2023). *El tapón del Darién, atracción geopolítica*.

Comité Directivo Permanente de los Congresos Panamericanos de Carreteras. Subcomité del Darién: Primer período de sesiones, agosto 25 el 27 de 1955, Ciudad de Panamá, República de Panamá.

- Editorial: Washington, D.C.: Unión Panamericana. Secretaría Permanente de los Congresos Panamericanos de Carreteras, 1955.
- Escobar, A., & Escobar, A. (1998). *La invención del Tercer Mundo: construcción y deconstrucción del desarrollo*. Editorial Norma.
- Escobar, A. (2015). Territorios de diferencia: la ontología política de los "derechos al territorio". *Cuadernos de antropología social*, (41), 25-38. <https://doi.org/10.34096/cas.i41.1594>
- Gaceta oficial, 14.001 (Asamblea Nacional de la República 11 de 12 de 1959).
- Guzmán, H. M. A., Benítez, E. R., & Reina, J. J. (2023). Implicaciones de la migración irregular sobre la seguridad humana en el Tapón del Darién en Colombia. *Seguridad, Ciencia & Defensa*, 9(9), 35-52. <https://doi.org/10.59794/rscd.2023.v9i9.112>
- Gómez, C. (1959). La Carretera Panamericana. *Revista Javeriana*. Vol. 52, Número 260 pp. 400-408.
- Ingenieros de Chile, (2014). Primer Congreso Panamericano de carreteras celebrado en Buenos Aires en octubre de 1925 (Continuará). *Anales Del Instituto De Ingenieros De Chile*, (5), Pág. 188–205. Recuperado a partir de <https://revistas.uchile.cl/index.php/AICH/article/view/34690>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (27 de febrero de 2023). [https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/documents/acta\\_final.pdf](https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/documents/acta_final.pdf)
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2007). Interconexión Panamá - Colombia. El enlace entre los Mercados de la Región Andina y América Central. Panamá: ISA-ETESA.
- Mosquera, José. (1999). *El tapón del Darién. Medellín*. Alcaldía de Quibdó: una nueva visión.
- Porras Cantons, A. S. (2023). Repensando la respuesta humanitaria a la crisis del Tapón del Darién en el marco de los ODS: el triple nexo humanitario en perspectiva. *Revista Análisis Jurídico-Político*, 5(10), 147-178. <https://doi.org/10.22490/26655489.6960>
- Severiche, H. A., Méndez, O. C., Pérez, M. I. G., Rojas, N. H., & Parra, C. P. (2020). La cara de la migración de la que nadie está hablando: los impactos de la migración de tránsito en las regiones desgobernadas de Urabá y el Darién. [https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/FOTOS2020/2019\\_h\\_angulo\\_et\\_al\\_migracion\\_de\\_transito\\_en\\_uraba\\_y\\_darien.pdf](https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/FOTOS2020/2019_h_angulo_et_al_migracion_de_transito_en_uraba_y_darien.pdf)

### Conflicto de interés

Los autores de este trabajo declaran no tener conflicto de interés.

### Información adicional

La correspondencia y las solicitudes de materiales sobre este escrito deben dirigirse al autor al correo electrónico proporcionado.

Las impresiones y la información sobre permisos están disponibles en el siguiente enlace:

[https://revistas.up.ac.pa/index.php/contacto/acceso\\_reuso](https://revistas.up.ac.pa/index.php/contacto/acceso_reuso)