

Organización espacial: elementos de análisis con base en la expresión territorial de usos del suelo de la población rural asentada a lo largo del Eje Vial Tadó (Chocó)-Pueblo Rico (Risaralda)*

Spatial organization: elements of analysis based on the territorial expression of land use of rural population settled along the Eje Vial Tado (Choco), Pueblo Rico (Risaralda)

Organisation spatiale : éléments d'analyse sur la base de l'expression territoriale de l'usage du sol par la population rurale située le long de l'axe routier Tadó (Chocó) - Pueblo Rico (Risaralda)

Katherine Arcila-Burgos **

* Este artículo se apoyó en parte de los resultados del informe final de consultoría de la autora, cuyo objetivo fue el “Estudio Social correspondiente al Plan de Manejo Ambiental para el Mejoramiento y Pavimentación de la carretera Las Ánimas Santa Cecilia - Asia, sectores: Mumbú PR50+0000 - Santa Cecilia del PR 50+000 al PR 73+0600 Ruta 50 Tramo 02 y Santa Cecilia PR -O+0000 - Pueblo Rico PR 32+0000. RUTA 50 TRAMO 03. departamentos del Choco y Risaralda” elaborado para el Instituto Nacional de Vías INVIAS por el Consorcio INCOLSAN. El componente social se ejecutó entre febrero y abril de 2008.

** Consultora Ambiental. Administradora del Medio Ambiente de la Universidad Tecnológica de Pereira y MSc. Desarrollo Rural de la PUJ. Correo electrónico: kaburgos@colombia.com

Resumen

Este documento presenta una lectura de las expresiones del cambio en el uso del suelo, entre la región del Pacífico y la Andina, específicamente para el eje vial Tadó (Chocó)-Santa Cecilia-Pueblo Rico (Risaralda). Se hace una presentación con fotografías que ayudan a visualizar dicho uso asociado a una ubicación y grupo cultural (afrodescendiente, indígena, mestizo). Con base en ello, se apunta a aportar elementos que contribuyan a comprender la organización espacial, a partir de la dinámica de la población rural asociada al eje vial. Se finaliza con una propuesta para la priorización de elementos que se verán afectados por algún tipo de intervención estructural (e.g. pavimentación vial) en áreas ambientalmente sensibles.

Palabras clave autor: territorios de frontera, transición, pavimentación vial, organización espacial, población rural, Risaralda, Pueblo Rico, Santa Cecilia, Chocó, Tadó, Mumbú, grupos étnicos.

Palabras clave descriptores: Uso de la tierra, Tadó (Chocó, Colombia), Pueblo Rico (Risaralda, Colombia), Grupos étnicos.

Abstract

This document presents the changes in land use associated to Pacific region (Tadó, Chocó) and Andean Region (Pueblo Rico, Risaralda), explained through rural population settled along the influence area of the national road Mumbú-Santa Cecilia-Pueblo Rico. Pictures aimed to help the visualization of the transition of land uses associated to a cultural group (afrocolombians, indigenous, "mestizos"). The article looks forward giving elements that will help to analyze spatial arrangements along the road, through rural population dynamics understanding. Finally it offers one way to identify and give priority to elements that will be affected by an intervention (e.g. a road construction) in environmental sensitive area.

Key words author: Frontier territories, rural land use, roads paving, spatial arrangements, rural population, Risaralda, Pueblo Rico, Santa Cecilia, Chocó, Tadó, Mumbú, ethnic groups.

Key words plus: Land use, Tadó (Chocó, Colombia), Pueblo Rico (Risaralda, Colombia), Ethnic groups.

Résumé

Ce document présente une lecture des termes de la modification de l'usage des terres entre le Pacifique et la cordillère des Andes, en particulier le long de l'axe routier Tado (Choco)-Santa Cecilia, Pueblo Rico (Risaralda). Ce projet illustré avec des images pour mieux visualiser un tel usage, est associé à un emplacement et un groupe culturel (afro-descendants, autochtones, métis). À partir de cet échantillon, elle cherche à dégager des éléments qui aident à comprendre l'organisation spatiale de la dynamique des populations rurales liées à l'axe de la route. Elle conclut par une proposition permettant de hiérarchiser les éléments qui seront affectés par un certain type d'interventions à caractère structurel (le revêtement des routes, par exemple) dans des zones écologiquement sensibles.

Mots-clé: territoires transfrontaliers, transition, revêtement des routes, organisation spatiale, population rurale, Risaralda, Pueblo Rico, Santa Cecilia, de Chocó, Tado, Mumbu, groupes ethniques.

Municipios de frontera: Tadó y Pueblo Rico

Los municipios de Tadó (Chocó) y Pueblo Rico (Risaralda) pertenecieron a la provincia de Chocó. En 1906, Pueblo Rico se erigió como municipio del departamento del Chocó y en 1912 pasa a ser de Caldas. Se ubican en la vertiente del Pacífico donde el río San Juan es su referente hidrográfico (Alcaldía Municipal de Pueblo Rico, 2009; Municipio de San José de Tadó, 2007).

En la actualidad, son frontera departamental entre Chocó y Risaralda, aunque Pueblo Rico, especialmente el corregimiento de Santa Cecilia, conserva rasgos biológicos, culturales y económicos propios del Chocó biogeográfico (Alcaldía Municipal de Pueblo Rico, 2009; Arango Gaviria, 2003; Corporación Autónoma Regional de Risaralda, 1995; Municipio de San José de Tadó, 2007; Secretaria Departamental de Planeación del Chocó, 2004; Vergara Jaramillo, 2007).

Pueblo Rico es el municipio donde se da la transición entre actividades extractivas características del Pacífico Colombiano y la cultura cafetera que caracteriza los departamentos de Risaralda, Caldas y Quindío. Un recorrido por la vía que de Pereira va a Quibdó, da cuenta de este cambio, el cual es fácilmente observable en el paisaje, particularmente en el municipio de Pueblo Rico en dirección a Tadó, evidenciado en usos del suelo y tipos de construcción de viviendas (Arcila-Burgos, 2008).

La ubicación geoestratégica que confirió la vía de orden nacional que une estos dos departamentos, y el potencial que representa el Puerto de Tribugá y la salida al mar por ésta carretera, hace de los corregimientos de Santa Cecilia¹ y Guarato, un sitio propicio para la prestación de servicios institucionales y comerciales asociados a la dinámica propia del flujo vehicular actual y futuro (Arango Gaviria, 2003; Araújo-Ibarra, 2006; Arcila-Burgos, 2006; Corporación Autónoma Regional De Risaralda, 2002, 2003).

El asunto es que ésta zona de frontera y transición de actividades propias del Pacífico y propias del Eje Cafetero han ido configurando una estructura espacial a lo largo del corredor vial, a través de un movimiento de la población del Pacífico hacia el interior y de éste hacia el Pacífico, ambos atraídos por las oportunidades pasadas, actuales y potenciales que representa para unos y otros estar en una u otra región, ya sean razones de subsistencia, familiares, culturales, económicas, educativas o consecuencia del conflicto armado (Arango Gaviria, 2003; Arcila Burgos, 2008; Observatorio del Programa Presidencial

1 En el proyecto Ecorregión Eje Cafetero: un territorio de oportunidades (Arango Gaviria, 2003) Santa Cecilia se propone como un Centro Regional de Frontera que debe servir de enlace con Quibdó, Nuquí.

de Derechos Humanos y DIH, 2004)².

A éstas corrientes poblacionales de afrocolombianos y de colonos (paisas, entre otros), se sumó la presencia de la comunidad indígena Embera Chamí en la zona, que, al igual que los anteriores, hacen un uso particular del suelo (Giraldo, Nadachowski & Camargo, 1995; Giraldo, Nadachowski, Camargo & Juan, 1995; Zuluaga Gómez, 1988, 1995). Esa así como esta vía nacional ha facilitado estos flujos de población y el encuentro de culturas y costumbres que imprimen una organización espacial en el territorio, visualmente diferenciable en el paisaje (véanse Figuras 1 a 7).

Coraggio (1988) define la organización espacial como un proceso social sostenido que se refuerza y conserva, y se expresa en una configuración particular en el territorio. Es así como a lo largo del tramo vial entre Mumbú (Tadó) y Pueblo Rico, los usos del suelo y el diseño y materiales de las viviendas expresan la forma en que se ha ido consolidando la presencia de uno u otro grupo (afrodescendiente, indígena, o del interior del país), tal como se puede apreciar en las fotografías (Figuras 1 a 7).

Estos municipios de frontera son geoestratégicos también por la diversidad biológica y cultural que albergan (Corporación Autónoma Regional De Risaralda, 1995, 2002; Duque Nivia, 2002; Giraldo, Nadachowski & Camargo, 1995), lo cual los hace sensibles a transformaciones que erosionan el patrimonio natural y cultural característico de esta zona.

Los sistemas naturales están en constante evolución, así como cada uno de los elementos que los componen, lo cual se expresa en las interacciones y relaciones que establecen entre sí, así como con elementos externos al sistema natural (Morin, 1998; Tilman, 1997). Dado que nos encontramos en una zona reconocida por su biodiversidad, el proceso de construcción y pavimentación de la carretera existente, introduce nuevos elementos al sistema. Esto puede interpretarse como la dinamización de procesos de transformación al interior del sistema natural, con las consecuentes pérdidas de elementos de la biodiversidad únicos en dicho sistema. El problema de la intervención en sí misma, es la alteración del ritmo normal de adaptación y evolución de dichos elementos.

La extinción de especies y la transformación de los ecosistemas, son procesos concomitantes a la evolución del planeta, tal como lo ha demostrado su historia geológica (Jeffrey, 2004; Wilson, 2004). En la actualidad, el problema es la aceleración de los procesos naturales de transformación y por ende el poco tiempo que tienen las especies para adaptarse al cambio. La pavimentación de

2 Un proceso de configuración territorial asociado a la conexión vial del interior con el mar y los efectos que tuvo sobre grupos étnicos y ecosistemas naturales, es el del actual Eje Bananero y el Golfo de Urabá (INVEMAR, Gobernación de Antioquia, CORPOURABÁ, CODECHOCÓ, 2008; Arboleda, 2005; Steiner, 2000; Uribe de H, 1992).

la carretera Pueblo Rico-Mumbú, actúa como un catalizador en la dinámica del sistema, al cambiar las condiciones existentes.

Un análisis similar aplica para el tema de los grupos étnicos allí presentes, en tanto la carretera agrega nuevos elementos a su cotidianidad (Rodríguez & Silva López, 2003; Londoño Gómez, Castaño Uribe & Restrepo Sáenz, 2000). El hecho de facilitar la comunicación a través del desplazamiento de la población hacia otros sitios, implica el establecimiento de toda una nueva red de interacciones. Aquí el problema aparece cuando alguno de los grupos (afrodescendiente, indígena, colono) genera en el otro, o en los otros, la idea de que la forma en que éste hace las cosas es la mejor, y además cree que es así. Esto conlleva a que unas prácticas culturales (e.g. de uso del suelo) entren a primar sobre otras (Pinzón Sánchez, 2009)³.

Dinámicas como las generadas por la pavimentación de una carretera deben conducir a pensar en procesos que involucren el reconocimiento del hecho de que cada grupo cultural tiene conocimientos útiles sobre el manejo de su entorno, máxime cuando llevan años interactuando con éste. El reto es establecer escenarios de diálogo que hagan visibles estos conocimientos, de manera que su interacción conduzca hacia una nueva etapa de evolución de los grupos allí asentados, y que el aprendizaje colectivo lleve a una nueva forma de hacer las cosas, sin que esto sea luego interpretado como una pérdida de conocimiento valioso de uno u otro grupo, para el manejo del entorno.

Expresión territorial del cambio en el uso del suelo a lo largo del eje vial Mumbú-Pueblo Rico

A continuación, se describe la dinámica productiva de la población a lo largo del tramo vial Mumbú-Pueblo Rico. Las fotografías dejan ver la transición en el uso del suelo (bosque, policultivos, monocultivo, ganadería) al pasar del territorio ocupado por los Consejos Comunitarios de Mumbú, Guarato (Chocó), Santa Cecilia y Piedras Bachichí, por el de los mestizos en el tramo vial Taibá-La Soledad (Risaralda).

Se destaca la menor dependencia alimentaria de insumos externos a la zona que presentan los primeros en relación con los segundos, en tanto los afrodescendientes tienen un aprovechamiento vertical y horizontal del área circun-

3 Véase también “El conflicto y su transformación desde el pensamiento complejo” (Aristizábal, 2003) y “Región y Orden: el lugar de la política en los ordenes de Urabá” (Aramburo Siegert & Uribe de Hincapié, 2003). Con base en un análisis histórico de Urabá (Antioquia) presentan el conflicto como un estadio de evolución donde convergen diferencias a causa de la diversidad de intereses que caracteriza a los diferentes actores que ocupan el territorio; igualmente, muestran cómo un “grupo social”, en un momento histórico dado, se torna en el hegemónico, invalidando al resto, con consecuencias en la configuración territorial.

dante a su casa (policultivos, sementera que en algunos predios combinan con especies menores y piscicultura), más un terreno de cultivo en el filo de la montaña (Arcila Burgos, 2008; Buitrago González & García Arenas, 2000; Duque Nivia, 2002; Duque Nivia, Hinestroza Palacio, Olaya Coronado, Hurtado Loaiza & Arenas Martínez, 1997; Giraldo, Nadachowski, Camargo & Juan, 1995). Estas actividades son la fuente central de su manutención que complementan con la venta de los excedentes y trabajando como jornaleros agrícolas, silvícolas, en mantenimiento vial o en la extracción de oro, actividades irregulares durante el año (Arcila Burgos, 2008).

Tramo Mumbú-Santa Cecilia-La Unión

La actividad económica en este tramo está asociada a la extracción de madera, venta de chontaduro (*bactris gasipae*), borojón (*borojoa patinoi*) y extracción de oro.

Madera lista para la venta. Mumbú

Policultivos (Chontaduro, achín, primitivo Gingarabá (Chocó).



Figura 1

Fuente: Fotos tomadas por Katherine Arcila Burgos entre febrero y abril del 2008.

Esto lo complementan con el cultivo, en la parte posterior, de frutales como el almirajó (*patinoa almirajo*), aguacate (*persea americana*), lulo (*solanun quitoense*), primitivo (*musa acuminata*), árbol de pan, yuca (*manihost sp.*), achín, plátano, (*musa paradisiaca*), chontaduro (*bactris gasipaes*), sementeras con cebolla, entre otros productos (Arcila Burgos, 2008; Buitrago Gonzáles et al., 2000).



Cultivos atrás de la vivienda: borojój, achín. Vereda Lloradú en el corregimiento de Gurarto, Tadó, Chocó. Sementera con cebolla, vereda Remolinos, Pueblo Rico, Risaralda.



(parte posterior del predio con estanque piscícola, achín, chontaduro, entre otros productos para el autoconsumo.



Figura 2. Variante de Santa Cecilia (montallantas) y la Y en la vía a Pueblo Rico
Fuente: Fotos tomadas por Katherine Arcila Burgos entre febrero y abril del 2008

Los habitantes de la vereda Cinto se caracterizan por estar ubicados en la zona de transición entre las actividades agropecuarias y las asociadas a las funciones institucionales y comerciales, que cumple el asentamiento de Santa Cecilia como cabecera de corregimiento. A lo largo de este sector de la carretera, la ocupación y función del suelo en sus predios cambia, es decir se pasa de tener una población ocupada en la agricultura a una que se inserta en las actividades de la cabecera de Santa Cecilia (trabajos domésticos, construcción etc.). Esta situación se repite en Piedras, Remolinos y La Unión, veredas cuyos predios tienen pastos con o sin ganado, estanques piscícolas y policultivos asociados (Arcila Burgos, 2008) (véanse Figura 3 y Figura 4).



Figura 3

Foto a) Predio con estanques para la comercialización de pescado en la vereda Remolinos.

Foto b) Predio con policultivos asociados a la vivienda en la vereda Remolinos.



Figura 4. Herramientas de trabajo para el barequeo en el Río San Juan. Vereda Gitó.

Fuente: Fotos tomadas por Katherine Arcila Burgos entre febrero y abril del 2008

Como actividad entre las mujeres se destaca el “barequeo” o extracción de oro en el río, el cual venden en la cabecera del corregimiento de Santa Cecilia por “rialitos”⁴. Los hogares de las mujeres rurales se diferencian de los hogares de las mujeres que se encuentran ubicadas en el área de influencia directa de la cabecera del corregimiento de Santa Cecilia, en que las primeras aportan con su trabajo en las labores agrícolas, pecuarias y piscícolas desarrolladas en la de sus predios y las otras, en varios casos ni siquiera logran tener terreno suficiente para el desarrollo de estas actividades, algunas lo tienen y no lo utilizan para la seguridad alimentaria de su hogar (Arcila Burgos, 2008).

Dentro de las actividades masculinas, se destaca su trabajo como cortadores de chonta, entre otras especies maderables. Intercalan el jornaleo, con las labores en la parte de atrás de su predio o en otro terreno que poseen y está ubicado en otra parte de la vereda, generalmente en la cuesta o filo de la montaña

4 Un gramo de oro, equivale a tres riales y medio. Otra unidad utilizada es el “castellano”, que equivale a 4.6 gramos de oro. Por un rialito obtienen entre \$6 000 y \$9 000 pesos. Hay días en que quienes barequean no logran hacer un rial. El promedio semanal es variable, va desde \$10 000 hasta \$30 000 pesos. En entrevista con el Sr. Jaime Sepúlveda, Corregimiento de Santa Cecilia, 2008.

en la cual habitan (Arcila Burgos, 2008; Buitrago Gonzáles & García Arenas, 2000; Giraldo, Nadachowski, Camargo & Juan, 1995).

En los centros poblados con mayor concentración de población –Guarato, variante de Santa Cecilia, vereda la Soledad– es común encontrar montallantas, restaurantes y discotecas, así como viviendas o negocios con habitaciones para arrendar por noches a los conductores de vehículos pesados.

En la vereda Itaury, hay mayor frecuencia de viviendas que funcionan como tiendas en tramos muy cortos a lo largo de la carretera, que se explica en parte por la cercanía con el asentamiento indígena de Bacorí (Arcila Burgos, Diagnóstico, 2008).

Tramo de las Veredas Itaury-Taibá-Pueblo Rico

En el tramo comprendido entre la vereda Itaury y Taibá en Pueblo Rico, se acentúa la transición entre la comunidad afrodescendiente y la mestiza, primando para este tramo, la segunda. Este hecho se evidencia en el uso del suelo por la presencia del monocultivo de la caña, siendo esta la actividad productiva generadora de empleo para los hombres de esta zona. Hay también monocultivos de pasto de corte, áreas en ganadería, cultivos de café.



Figura 5. a) Pastos para ganadería, b) Monocultivo de caña.

Fuente: Fotos tomadas por Katherine Arcila Burgos entre febrero y abril del 2008.

Las actividades de tipo pecuario y agrícola en las mujeres, son menos frecuentes comparadas con las del tramo Mumbú-La Unión. Su función para este tramo de la vía incluye atender a los trabajadores de la finca. En veredas como Itaury es corriente su participación en las Juntas de Acción Comunal.

Vivienda

Los materiales y el tipo de construcción a lo largo de la carretera Mumbú-Pueblo Rico, varía conforme cambia la etnia que reside en las diferentes casas, es decir, afro-descendiente, indígena o mestizo (véase Figura 7).



Figura 6. Expresión territorial a través de los materiales de construcción y el diseño de las culturas que confluyen a lo largo del eje vial Mumbú-Pueblo Rico. a) Vivienda con usos agrícolas y pecuarios en Lloradó, Tadó, b) Vivienda en Gitó, Pueblo Rico, c) Viviendas en Cinto, Pueblo Rico d) vivienda en madera y ladrillo sobre la variante, en Santa Cecilia; e) vivienda e iglesia en la vereda Itaury, f) vivienda en la vereda la Soledad, Pueblo Rico.

Fuente: Fotos tomadas por Katherine Arcila Burgos entre febrero y abril del 2008.

La vivienda en Mumbú, Gingarabá, Guarato es en madera y material⁵ así como las ubicadas en el tramo Santa Cecilia-vereda La Unión, cuyos pisos son en cemento y techo con teja de zinc, eternit o mixto. En las veredas Remolinos, la Unión, Taibá, las viviendas tienden a ser en madera, a excepción de la parte del frente, que es revoque en cemento –la condición mixta de los materiales también es descrita en la publicación institucional de la Corporación Autónoma Regional De Risaralda (Arcila Burgos, 2008; Giraldo, Nadachowski, Camargo & Juan, 1995). Las que están más cerca de la cabecera municipal de Pueblo Rico (fotos e y f), su construcción se asemeja a las típicas de los pueblos del Eje Cafetero (corredor, bahareque y madera, tejas de barro, etc.).

5 Las viviendas fueron abandonadas durante la época de los ataques terroristas que vivió esta población (año 2000-2001). Con su retorno se ha iniciado la reconstrucción con madera, otras se han visto beneficiadas por programas de vivienda rural emprendidos por la Alcaldía del municipio de Tadó. Algo similar sucede en Cicuepa, Pital, Quisaya y Cinto (Pueblo Rico), cuyos habitantes, a pesar de la presencia del Ejército Nacional en la carretera, aún no regresan del todo, debido al temor que aún existe y a los señalamientos a los cuales se pueden ver expuestos, ante la posibilidad de ser considerados informantes

Desarrollo territorial en áreas ambientalmente sensibles

Los desarrollos viales en Colombia en cabeza del Instituto Nacional de Vías, con los aprendizajes adquiridos y la normatividad ambiental colombiana que demanda su incorporación en los diferentes proyectos y sectores estratégicos para el país, han ido logrando la incorporación de lo ambiental en su quehacer (INCOPLAN S.A., 2007; Londoño Gómez, Castaño Uribe & Restrepo Saenz, 2000; Ministerio del Medio Ambiente, Ministerio de Transportes, Instituto Nacional de Vías, 2003; Rodríguez & Silva López, 2003).

Sin embargo, a quienes tienen la responsabilidad de acompañar estos procesos desde lo ambiental, les pueden surgir preguntas como éstas: ¿Cómo contribuir a través de un proyecto vial a un proceso de organización territorial, en áreas ambientalmente sensibles?, ¿Cómo lograr adelantar un proceso de pavimentación vial, en donde la dinámica inherente no incida en un aumento de las diferencias culturales, capacidad adquisitiva y equidad en el acceso a oportunidades de desarrollo para los pobladores rurales “beneficiados” con la vía?

Llevar a cabo un análisis territorial del área objeto de intervención, ayuda a dejar señalados los elementos claves que organizan y estructuran ese territorio y, por ende, inciden en la configuración espacial que adopta (Castaño, Holguín, Giraldo, Morales & Rojas, 2005; Etter, 1991; Machado, 2002; Massiris Cabeza, 2004; Plaza & Sepúlveda; Trujillo Muñoz, 2007).

En este sentido, se precisa tener una mirada global del área de estudio, y no solamente del área de influencia directa de la vía. Proceder a identificar los elementos que dan estructura al territorio, por su función de enlace (elementos tipo corredor), así como aquellos elementos cuyos procesos de autoevolución (elementos tipo parche) (véase Figura 8) desencadenarán en un mejor desempeño cuando tiene las interacciones suficientes con los elementos tipo corredor (Etter, 1991).

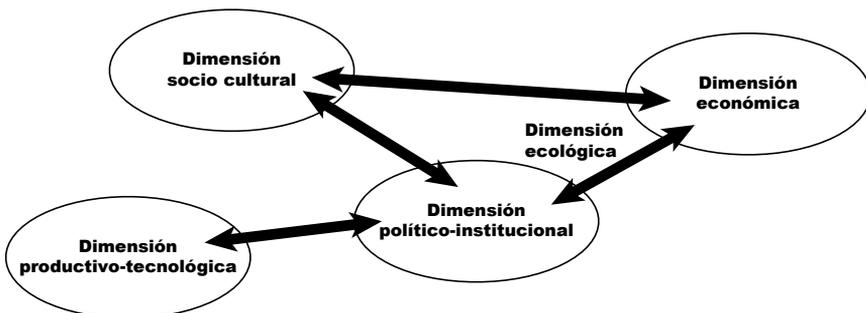


Figura 7. Elementos conceptuales para un análisis territorial
Fuente: K, Arcila -Burgos (2006).

Se debe buscar claridad en la definición de las interacciones que un elemento de conexión, como es una vía, tiene respecto a los diferentes elementos del sistema analizado, así como su relevancia respecto a otros elementos por fuera del sistema. En este proceso, comprender el estado de evolución de las variables asociadas a cada una de las dimensiones del desarrollo para los diferentes elementos tipo parche, será un factor decisivo a la hora de llevar a cabo las intervenciones que deben acompañar el proceso de mejoramiento y pavimentación vial en tramos como el descrito en el ítem anterior.

Podría colegirse entonces, que en lo ambiental, para el tramo vial Mumbú-Santa Cecilia-Pueblo Rico, dada su importancia para la conservación de la diversidad biológica y cultural, el trabajo prioritario deberá enfocarse en las variables ecológicas y sociales antes de proceder con las otras.

Las vías, los recursos naturales, la ubicación geográfica, el capital social, entre otros, son considerados, desde diferentes enfoques de desarrollo territorial, factores dinamizadores del mismo (Moncayo, 2004) y, por ende, la forma en que se den las interacciones entre éstos, incidirá favorablemente o no, en la existencia de equilibrios entre las diferentes dimensiones del desarrollo y, por lo tanto, de sostenibilidad ambiental.

Referencias

- Alcaldía Municipal de Pueblo Rico. (2009). *Información General. Sitio oficial de Pueblo Rico, en Risaralda Colombia*. Recuperado el 7 de Noviembre, 2009 de <http://www.pueblorico-risaralda.gov.co/nuestromunicipio.shtml?apc=m-G1--&m=f#historia>
- Aramburo Siegert, C. & Uribe de Hincapié, M. (2003). *Región y orden: el lugar de la política en los ordenes regionales de Urabá*. Tesis de Maestría en Ciencias Políticas, Instituto de Estudios Políticos, Universidad de Antioquia, Medellín.
- Arango Gaviria, O. (2003). *Ecorregión Eje Cafetero: Un territorio de oportunidades*. Manizales: Convenio Corporación Autónoma Regional De Risaralda-FONADE (Ministerio del Medio Ambiente) No. 1068, Convenio Alma Mater-FOREC, Proyecto: Construcción de un ordenamiento territorial para el desarrollo sostenible en la ecorregión del Eje Cafetero.
- Araújo-Ibarra & Asociados S. A. (2006). Chocó: Estructura productiva y productos potenciales. En Araújo-Ibarra (Consultores en Negocios Internacionales), *500 nuevos productos y servicios para nueve regiones de Colombia con gran potencial de mercado en Estados Unidos*. Bogotá: SENA, DNP, Seguros Bolívar, Colombia Digital, Bancoldex, Bavaria..
- Arboleda, L. (2005). *Configuraciones espaciales urbanas: efectos territoriales de la dinámica poblacional y las actividades económicas en el eje bananero*. Universidad de Antioquia, Medellín.
- Arcila Burgos, K. (2006). *Desarrollo territorial en el departamento de Risaralda: una mirada al periodo 1990-2005*. Tesis de Maestría en Desarrollo Rural, Facultad de Estudios Ambientales y Rurales FEAR, Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá.
- Arcila Burgos, K. (2008). *Diagnóstico Sociocultural y Económico para las comunidades del área de influencia de la carretera Mumbú-Santa Cecilia-Pueblo Rico*. Informe final de consultoría no publicado. Documento de soporte para la elaboración de los Programas de Manejo Ambiental-PAGA. Proyecto: Mejoramiento y Pavimentación de la carretera Las Animas Santa Cecilia-Asia: sectores Mumbú-Santa Cecilia-Pueblo Rico, ruta 50, tramo 03. INVIAS, Ejecutó Consorcio INCOLSAN.
- Aristizábal, G. (2003). El conflicto y su transformación desde el pensamiento complejo. *Estudios Políticos*, 23.
- Buitrago Gonzáles, P. & García Arenas, A. (2000). *Manejo Ambiental del Territorio realizado por la comunidad de Santa Cecilia*. Tesis del programa de Administración del Medio Ambiente, Facultad de Ciencias Ambientales, Universidad Tecnológica de Pereira, Pereira, Colombia.
- Castaño, V., Holguín, F., Giraldo, E., Morales, P. & Rojas, B. (2005). *Perfil ambiental urbano del conglomerado Pereira-Dosquebradas-Santa Rosa-La Virginia-Cartago: una aproximación al análisis de los fenómenos supramunicipales*. Pereira: Facultad de Ciencias Ambientales de la Universidad Tecnológica de Pereira, CRIE, Postergraph.
- Colombia, Ministerio del Medio Ambiente, Ministerio de Transportes, Instituto Nacional de Vías. (2003). *Guía ambiental para las actividades de construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura vial*. Bogotá: Autores.
- Coraggio, J. (1988). *Territorios en transición: Crítica a la planificación regional en América Latina* (2a. ed.). Quito: Editorial Ciudad.

- Corporación Autónoma Regional de Risaralda. (1995). *Biodiversidad y parques naturales en Risaralda*. Cartilla de la serie Vida para el siglo XXI. Pereira: Autor.
- Corporación Autónoma Regional de Risaralda. (1995). *Plan de Acción Ambiental Institucional Corporación Autónoma Regional de Risaralda 1995-1997*. Vida para el siglo XXI. Pereira: Autor.
- Corporación Autónoma Regional de Risaralda. (2002). *Plan de Gestión Ambiental Regional 2002-2012*. Pereira: Autor.
- Corporación Autónoma Regional de Risaralda. (2003). *Los circuitos geoambientales para el desarrollo de Risaralda: Construcción de región desde lo local* (Plan de gestión ambiental regional 2002-2012. Documento de trabajo No. 1). Pereira: Autor.
- Duque Nivia, A. (2002). *Etnoconocimiento y biodiversidad en Risaralda*. Pereira: Colección Discusiones No. 2, Publiprint Ltda.
- Duque Nivia, A., Hinestroza Palacio, L., Olaya Coronado, N., Hurtado Loaiza, C. & Arenas Martínez, L. (1997). *Caracterización preliminar de prácticas agroforestales en la región de Santa Cecilia, Pueblo Rico, Risaralda, Colombia*. Pereira: Convenio UTP-Corporación Autónoma Regional de Risaralda, Grupo de estudio agroecológicos.
- Etter, A. (1991). *Introducción a la ecología del paisaje, un marco de interpretación para los levantamientos rurales*. Bogotá: Instituto Geográfico Agustín Codazzi-IGAC, Subdirección de docencia e investigación, Unidad de levantamientos rurales.
- Giraldo, A., Nadachowski, E. & Camargo, J. (1995). *Diagnóstico Ambiental Zona Indígena de Risaralda*. Pereira: Corporación Autónoma Regional de Risaralda, Cabil-do Mayor Unico de Risaralda.
- Giraldo, A., Nadachowski, E., Camargo, J. & Juan, C. N. (1995). *Diagnóstico Ambiental de Comunidades Negras del Alto San Juan*. Pereira: Serie de publicaciones de la Corporación Autónoma Regional de Risaralda, Vida para el siglo XXI, Periódico La Tarde.
- Ingeniería, Consultoría y Planeación S. A. (2007). *Guía de Manejo Ambiental de Proyectos de Infraestructura, subsector vial*. Bogotá: Instituto Nacional de Vías-INVIAS, Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial-MAVDT.
- Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras, Gobernación de Antioquia, Corporación para el Desarrollo Sostenible del Urabá, Corporación Autónoma Regional para el Desarrollo Sostenible del Chocó. (2008). *Formulación de los lineamientos y estrategias de manejo integrado de la Unidad Ambiental Costera del Darién*. Santa Marta: A. P. Zamora, A. López & P.C. Sierra-Correa (Eds.), Serie de documentos generales de INVEMAR, No. 22.
- Jeffrey, S. (2004). La edad de oro de la evolución animal. *Revista Temas Investigación y Ciencia, Biodiversidad, Edición española de Scientific American*, 35.
- Londoño Gómez, D., Castaño Uribe, C. & Restrepo Saenz, P. (2000). *La negociación y el manejo del conflicto social en los proyectos del sector carretero de Colombia: Una aproximación para disminuir el riesgo social en los corredores viales*. Bogotá: Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías-INVIAS, TANDEM, Programa Nacional de Cultura Vial.
- Machado, A. (2002). El concepto de estructura agraria. En A. Machado *De la estructura agraria al sistema agroindustrial*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Massiris Cabeza, A. (2004). Ordenación del territorio en América Latina. En L. Estupiña, & A. Massiris, *Organización del territorio: Teorías, enfoques y tendencias*. Facultad de Derecho y Ciencias Jurídicas.

- Moncayo, E. (2004). Nuevas teorías y enfoques conceptuales sobre el desarrollo regional ¿hacia un nuevo paradigma? En E. Moncayo, *Nuevos enfoques del desarrollo territorial: Colombia en una perspectiva latinoamericana* (pp. 17-45). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, UNIBIBLOS.
- Morin, E. (1998). *Introducción al pensamiento complejo*. Barcelona: Gedisa.
- Municipio de San José de Tadó. (2007). *Alcaldía Municipal de San José de Tadó, Chocó*. Información General Historia. Recuperado el 2 de Abril, 2008, de <http://tadochoco.gov.co>
- Observatorio del Programa Presidencial de Derechos Humanos y DIH. (2003). *Panorama actual del Chocó*. Programa Presidencial de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario. Bogotá: Observatorio DDHH. Recuperado el 2 de Marzo, 2008, de http://www.derechoshumanos.gov.co/observatorio_de_DDHH/separatasgeograficas.asp
- Pinzón Sánchez, G. (2009). Trazos analíticos de la globalización cultural. En C. López & U. Hernández, *Diálogos entre saberes* (pp. 63-73). Dosquebradas, Risaralda: Publiprint Ltda.
- Plaza, O. & Sepúlveda, S. Metodología para el diagnóstico microrregional. En O. Plaza, *Desarrollo Rural: Enfoques y métodos alternativos*. Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Rodríguez, A. & Silva López, J. (2003). Lo social en la adquisición y afectación de predios. En J. Silva López, *Gestión socioambiental en proyectos viales*. Bogotá: Subdirección del Medio Ambiente y Gestión Social del Instituto Nacional de Vías-INVIAS.
- Secretaría Departamental de Planeación del Chocó. (2004). *Plan de Desarrollo 2004-2007*. Quibdó: Autor.
- Silva López, J. (2002). *Gestión socioambiental en proyectos viales*. Bogotá: INVIAS y Ministerio de Transporte.
- Steiner, C. (2000). *Imaginación y poder: el encuentro del interior con la costa de Urabá 1990-1960*. Medellín: Colección Clío.
- Tilman, D. (1997). Biodiversity and ecosystem functioning. *Nature's services, societal dependence on natural ecosystems*.
- Trujillo Muñoz, A. (2007). La democracia como cultura. En A. Trujillo Muñoz, *Democracia y territorio: El ordenamiento territorial entre el derecho y la política* (pp. 119-161). Bogotá: Siglo del Hombre Editores, Academia Colombiana de Jurisprudencia.
- Uribe de H., M. (1992). *Urabá ¿región o territorio? Un análisis en el contexto de la política, la historia y la etnicidad*. Medellín, Colombia: CORPOURABÁ, Instituto de Estudios Regionales de la Universidad de Antioquia-INER.
- Vergara Jaramillo, V. (2007). *Organización tradicional de la minería artesanal en la comunidad de la Unión (Municipio de Tadó, Chocó) y su introducción en las nuevas dinámicas socioculturales y de desarrollo*. Disponible en www.homohabitus.org
- Wilson, E. (2004). La biodiversidad amenazada. *Tema 35, biodiversidad, investigación y ciencia*.
- Zuluaga Gómez, V. (1988). *Historia de la comunidad indígena Chamí*. Pereira: Colección de Escritores de Risaralda.
- Zuluaga Gómez, V. (1995). *Vida, pasión y muerte de los indígenas de Caldas y Risaralda* (15ª ed.). Pereira: Colección de Escritores de Risaralda.