

**Ciencia Latina**  
Internacional

Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar, Ciudad de México, México.  
ISSN 2707-2207 / ISSN 2707-2215 (en línea), septiembre-octubre 2024,  
Volumen 8, Número 5.

[https://doi.org/10.37811/cl\\_rcm.v8i5](https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v8i5)

**IMPACTO EN LA CADENA DE SUMINISTROS  
DEBIDO A CIERRES VIALES EN PANAMÁ:  
RETOS Y COLABORACIÓN SECTORIAL**

**IMPACT ON THE SUPPLY CHAIN DUE TO ROAD  
CLOSURES IN PANAMA:  
CHALLENGES AND SECTORAL COLLABORATION**

**Alcides Torres Achurra**  
Universidad de Panamá, Panamá

**Reyna del Carmen Cruz B.**  
Universidad de Panamá, Panamá

DOI: [https://doi.org/10.37811/cl\\_rem.v8i5.14340](https://doi.org/10.37811/cl_rem.v8i5.14340)

## Impacto en la Cadena de Suministros Debido a Cierres Viales en Panamá: Retos y Colaboración Sectorial

**Alcides Torres Achurra<sup>1</sup>**[alcides.torres@up.ac.pa](mailto:alcides.torres@up.ac.pa)<https://orcid.org/0009-0002-9241-515X>

Universidad de Panamá

Panamá

**Reyna del Carmen Cruz B.**<https://orcid.org/0009-0002-7088-2355>

Universidad de Panamá

Panamá

### RESUMEN

El estudio analiza el impacto de los cierres viales en la cadena de suministros de Panamá en los últimos años. Eventos de protestas en 2022, impulsados por el alto costo de vida y el alza del combustible, afectaron la fluidez logística y por ende la cadena de suministro. En el año 2023, nuevos cierres surgieron por la aprobación inconstitucional de un contrato minero, evidenciando la fragilidad del sistema. Se busca señalar los desafíos que enfrenta la cadena de suministros nacional y resaltar la importancia de la colaboración público-privada para afrontar estos retos. El estudio propuesto es parte de una investigación con un enfoque cualitativo, de tipo descriptivo y longitudinal que tiene como objetivo buscar comprender el fenómeno social de los cierres viales a nivel nacional a través de la recolección y el análisis de datos no numéricos. Los resultados muestran que los cierres viales han tenido un impacto amplio y variado en las empresas, afectando desde los costos de transporte hasta la calidad del servicio y la colaboración entre los miembros de la cadena de suministro. A pesar de encontrarse en proceso de recuperación, la cadena de suministros panameña requiere de la colaboración entre el sector público y privado para fortalecer la resistencia logística del país y hacer frente a los retos.

**Palabras clave:** cadena de suministros, cierres viales, protestas, logística, afectaciones

---

<sup>1</sup> Autor principal.

Correspondencia: [alcides.torres@up.ac.pa](mailto:alcides.torres@up.ac.pa)

# Impact on the Supply Chain Due to Road Closures in Panama: Challenges and Sectoral Collaboration

## ABSTRACT

The study analyzes the impact of road closures on Panama's supply chain in recent years. Protest events in 2022, driven by the high cost of living and rising fuel prices, affected logistical fluidity and therefore the supply chain. In 2023, new closures arose due to the unconstitutional approval of a mining contract, evidencing the fragility of the system. The aim is to point out the challenges facing the national supply chain and highlight the importance of public-private collaboration to face these challenges. The proposed study is part of a qualitative, descriptive and longitudinal research that aims to understand the social phenomenon of road closures at the national level through the collection and analysis of non-numerical data. The results show that road closures have had a broad and varied impact on companies, affecting everything from transportation costs to service quality and collaboration between members of the supply chain. Despite being in the process of recovery, the Panamanian supply chain requires collaboration between the public and private sectors to strengthen the country's logistical resilience and face the challenges.

**Keywords:** supply chain, road closures, protests, logistics, impacts

*Artículo recibido 15 octubre 2024*

*Aceptado para publicación: 02 noviembre 2024*



## INTRODUCCIÓN

En los últimos años, Panamá se ha visto afectado al registrarse dos eventos de protestas masivas, reflejados en los cierres del año 2022, desencadenados por el alto costo de vida y el incremento en el precio del combustible, durante el año 2023, los cierres de las vías fueron motivados por la inconformidad de la población tras la aprobación inconstitucional del contrato minero con Minera Panamá por parte del Estado. Estos acontecimientos han expuesto la debilidad de la cadena de suministros panameña y la necesidad de fortalecer la resistencia logística.

Se busca señalar los desafíos que enfrenta la cadena de suministros nacional y resaltar la importancia de la colaboración público-privada para afrontar estos retos.

Al examinar el impacto de los cierres de carreteras de Panamá en la cadena de suministros, "*desafíos y colaboración sectorial*" se refiere a los retos y la necesidad de colaboración entre los diversos sectores involucrados (público y privado). *Los "desafíos"* son los obstáculos y dificultades encontrados durante las operaciones y la gestión de la cadena de suministro, como cierres de carreteras, inestabilidad del gobierno o cambios regulatorios.

*La "colaboración sectorial"* se refiere a la importancia de que diferentes sectores de la sociedad, incluidos gobiernos, empresas, organizaciones y la sociedad en general, trabajen juntos para abordar estos desafíos de manera coordinada y colaborativa. En el caso específico de la cadena de suministros panameña, la colaboración de la industria es esencial para implementar soluciones útiles que permitan fortalecer la capacidad de adaptación de la logística en el país y aseguren el flujo de bienes y servicios.

*Los cierres de las vías* se refieren a la obstaculización total de las carreteras o caminos, en este caso en símbolo de protesta contra el gobierno pasado. Estos cierres afectan a toda la población y producen repercusiones que pueden durar a lo largo del tiempo.

En Panamá el derecho a manifestarse está respaldado por el *artículo 38 de la Constitución*, que establece: "Toda persona tiene derecho a reunirse pacíficamente y sin armas". Tal como lo describe Núñez (2023):

El derecho a manifestarse es una piedra angular de cualquier sociedad democrática. Está protegido por la Constitución y es fundamental para el ejercicio de la libertad de expresión y participación ciudadana. A través de las manifestaciones los ciudadanos pueden expresar su



descontento, demandar cambios y defender sus derechos de manera pública y colectiva, sin temor a represalias o persecución. (párr.1)

Sin embargo también está el artículo 27 de la Constitución Política de la República de Panamá (2004) que indica lo siguiente “Toda persona puede transitar libremente por el territorio nacional y cambiar de domicilio o de residencia sin más limitaciones que las que impongan las leyes o reglamentos de tránsito, fiscales, de salubridad y de migración”.

Y el Artículo 22 de la Convención Americana de Derechos Humanos establece que: "Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y, a residir en él con sujeción a las disposiciones legales".

El Derecho al Libre Tránsito y a la Libre Circulación están debidamente consagrados en nuestra legislación interna y de los pactos internacionales de Derechos Humanos. Ello supone la responsabilidad, tanto estatal como particular, de garantizar el ejercicio de estas garantías por cada uno de los integrantes del todo social. Ello implica la abstención de emprender cualquier acción que obstruya el cumplimiento pleno de estos derechos. (Diario Panamá América, 2017, párr. 3)

El pasado 3 de julio ha sido presentada por el abogado Enzo Polo una iniciativa ciudadana que propone penalizar los cierres de calle en la vía Panamericana, la propuesta buscaría elevar la carretera Panamericana a la categoría de tránsito internacional (como el Canal de Panamá). Entre las modificaciones propuestas, se incluye un nuevo numeral al artículo 133 del Código Penal, que prevé penas de tres a seis años de prisión para los casos de cierre de calles que impidan el libre tránsito. (Bustamante, 2024)

Las manifestaciones han desempeñado un papel central en la historia del país y han sido un medio para llamar la atención del público sobre cuestiones apremiantes y exigir cambios y reformas. Desde las luchas sociales y políticas de la década de 1960 hasta las protestas más recientes contra la corrupción y la desigualdad, las manifestaciones siempre han sido una forma de hacer oír la voz de la gente. Uno de los aspectos más llamativos de las manifestaciones fue la variedad de temas que trataron. Desde cuestiones políticas y sociales hasta derechos laborales, medio ambiente, igualdad.



Además, las manifestaciones son una forma de control social, ya que permiten a los ciudadanos monitorear y exigir responsabilidades a los líderes políticos y a las instituciones estatales. Sin embargo, ejercer este derecho conlleva responsabilidad. Aunque se supone que las manifestaciones son pacíficas, a veces se producen violencia y vandalismo, lo que socava la legitimidad de las protestas. La violencia y el vandalismo no sólo socavan la credibilidad de las manifestaciones, sino que también amenazan la seguridad de la sociedad en su conjunto. Al respecto, una encuesta realizada por Gallup Panamá luego de las manifestaciones de julio de 2022 arrojó que el 56% de los encuestados creía que a través de protestas y manifestaciones sociales eran alcanzados los acuerdos, y el 40% creía que afectaban los derechos más vulnerables y el 4 % de encuestados NS/NR. (Núñez, 2023)

En nuestro país, los hechos ocurridos en 2022 y 2023, representados por distintos sectores, han terminado con perturbaciones al orden público y la vulneración al derecho de libre tránsito. Toda la población fue afectada, desde trabajadores, estudiantes, productores, intermediarios, consumidores y la población en general, a todos se les impidió poder llegar a su trabajo, a su lugar de estudio, entregar sus productos, volver a su hogar o simplemente adquirir alimentos frescos. Se está de acuerdo en que los temas abordados por los manifestantes son de interés público y afectan a todo el país, no obstante, se considera que incomunicar a las personas y afectar su libre tránsito no es la mejor solución. A la hora de manifestarse se debe tener responsabilidad, se pueden exigir derechos sin atentar contra los derechos de los demás.

Durante los meses de junio y julio de 2022 comenzó una dinámica social sin precedentes en la República de Panamá, protestas sociales en toda la geografía nacional. Los transportistas y productores de Tierras Altas de la provincia de Chiriquí se lanzan a la calle para pelear por la rebaja del combustible, logrando un subsidio para estos últimos de \$3.95 el galón cuando el mismo estaba en \$6.00. Posteriormente, a inicios del mes de julio, el gremio de maestros y obreros de la construcción, aglutinados en la A EVE y el Suntracs comienzan su agitación en las calles de Santiago de Veraguas, Península de Azuero (donde la agitación se da sobre todo en el puente del río La Villa y la entrada de Pese) y Coclé (Penonomé y Aguadulce) y el movimiento manifestó que era en contra el alto costo de la canasta básica, el combustible y los medicamentos. (García, 2023, párr. 2)



Los aumentos graduales y excesivos de combustibles (atribuidos según el gobierno a la guerra de Rusia y Ucrania) y alimentos provocaron protestas populares en un ambiente donde los poderes legislativo y ejecutivo están perdiendo legitimidad debido a la mala gestión de los fondos utilizados para combatir la pandemia de Covid-19, así como al exceso de deuda. Salarios del gobierno, salarios de quienes no trabajaban pero cobraban), fiestas fastuosas para funcionarios, etc. (García, 2023).

Según Martínez (2022) los economistas estiman que la inflación, que según cifras oficiales alcanzó el 4,2% en mayo, alcanzaría el 6,0% en junio debido al aumento de la gasolina. “Eso es alarmante para Panamá, que no está acostumbrado a eso”, apuntó a *The Associated Press* Rolando Gordón, profesor de Economía en la Universidad de Panamá. Aludió a que históricamente este país de más de cuatro millones de habitantes y con el dólar estadounidense como moneda de circulación legal siempre estuvo a salvo de los fenómenos inflacionarios de otros países de la región.

Para el año 2023 las protestas se dieron a partir del 20 de octubre, esta vez provocadas por la renovación del contrato minero con la empresa Minera Panamá *First Quantum Minerals*. Dicha renovación fue aprobada por la Asamblea Nacional en el gobierno de Laurentino Cortizo. Para los manifestantes y la mayoría del país este contrato no beneficiaría a la población, por el contrario traería una serie de daños irreversibles al medio ambiente. Fue hasta el 28 de noviembre de 2023, cuando la Corte Suprema de Justicia manifiesta un comunicado en el que declaró inconstitucional la Ley 406 del contrato minero. Posterior a esto el presidente Laurentino Cortizo comunicó que la mina de cobre sería cerrada.

Con cada cierre, la productividad de miles de personas se ve afectada: aumentan los tiempos de entrega, genera ausencias y tardanzas innecesarias en el ciclo de cada actividad agropecuaria, comercial, industrial, y el resto de las actividades de servicios que componen nuestra economía. (Fábrega, s.f., párr.4)

Estos cierres afectan la labor de gran cantidad de trabajadores, que se esfuerzan por mantener fluida la cadena logística.

El tema a tratar en este estudio es el impacto en la cadena de suministros de Panamá. El sitio web QuadMinds (2021) define la cadena de suministros como “el conjunto de actividades y procedimientos necesarios para llevar a cabo un proceso de venta. Es decir, desde la búsqueda de materias primas hasta el momento que llega al consumidor final” (párr.4).



En los últimos años se han observado en nuestro país una serie de riesgos logísticos debido a las huelgas y cierres generalizados vías. El sitio web Grupo Lifandi (2024) define los riesgos logísticos como, “cualquier obstáculo que impide el flujo fluido de bienes dentro de la cadena de suministro. Estos problemas pueden surgir debido a una variedad de factores, errores en la planificación, deficiencias en la gestión de inventario y fallos en el transporte” (párr. 2).

“El Consejo Empresarial Logístico (COEL), cuyo presidente es Hugo Torrijos, expresó su “preocupación” por las afectaciones por los bloqueos de vías, lo cual está afectando a la cadena de suministros primarias del sector logístico de Panamá” (Vega, 2023, párr. 1).

Aunque el gremio comprende las demandas de la ciudadanía contra la minería, rechazan las actitudes de grupos organizados que están vandalizando propiedades privadas y provocando la obstrucción de las vías, “lo que afecta gravemente el movimiento de mercancías que son primordiales para el abastecimiento y subsistencia de la población”. El cierre de las calles, el vandalismo de los camiones y los robos a los conductores de mercancías ha causado pérdidas económicas y ha puesto en riesgo el aprovisionamiento de alimentos y medicamentos. (Vega, 2023)

Las autoridades del sector agrícola, dirigidas por el secretario técnico del Ministerio de Desarrollo Agropecuario (MIDA), Roy Frías, visitaron a productores de Tierras Altas, provincia de Chiriquí, para evaluar la incapacidad de la industria para comercializar sus productos en los recientes cierres de carreteras registrados. Este viaje a Tierras Altas sigue a evaluaciones realizadas por el personal técnico del MIDA Chiriquí para comprender el impacto que sufrieron estos productores durante el bloqueo de calles que les impidió mejorar la comercialización o el desempeño de su producción por falta de materias primas y fertilizantes (Ministerio de Desarrollo Agropecuario, 2024)

Las afectaciones en la cadena de suministros no se dieron solamente a nivel de los productores quienes perdieron su producción, sino también en intermediarios que no lograron entregar la mercancía que habían adquirido y consumidores que no podían adquirir los productos necesarios para satisfacer sus necesidades. Algunas empresas optaron por transportar sus mercancías a través de vías aéreas para lograr atender las obligaciones con sus clientes.



## **METODOLOGÍA**

**Diseño:** El estudio propuesto es parte de una investigación con un enfoque cualitativo, de tipo descriptivo y longitudinal que tiene como objetivo buscar comprender el fenómeno social de los cierres viales a nivel nacional a través de la recolección y el análisis de datos no numéricos.

**Tipo de Investigación:** El estudio cuenta con un enfoque cualitativo el cual busca expandir la información, fundamentado en sí mismo, en el que la recolección de los datos brinda un mayor entendimiento acerca de las experiencias de los participantes, en este caso son los investigadores los instrumentos para recolectar la información (Hernández et al., 2014). La investigación descriptiva es considerada aquella en que, como afirma Salkind (1998), se reseñan las características o rasgos de la situación o fenómeno objeto de estudio" (p. 11). A través de la información recolectada se permitirá describir más profundamente las causas que originaron los cierres de las vías que condujeron a las pérdidas millonarias en la cadena de suministros. El estudio es también de tipo longitudinal, tal como lo describe Bernal (2010) este tipo de investigación recolecta los datos de la misma población en diferentes momentos durante un periodo de tiempo determinado, esto con el fin de obtener las variaciones y evolución del fenómeno de estudio. En este caso se estudian los periodos de tiempo transcurridos entre los meses de julio y agosto de 2022 y los meses de octubre, noviembre, diciembre de 2023.

**Ejes temáticos de la investigación:** Los ejes temáticos desarrollados para lograr el objetivo de la investigación son el tipo de productos ofrecidos por las empresas afectadas, la frecuencia con que se experimentaron cierres viales, las medidas tomadas para minimizar el impacto de los cierres, el aumento en el costo del transporte y la relación entre los distintos participantes de la cadena de suministros.

**Técnicas de recolección de la información:** Para recolectar la información necesaria para el desarrollo de la investigación se utilizan fuentes primarias y fuentes secundarias.

### **Fuentes de información utilizadas para la realizar la investigación**

**Fuentes primarias:** Las fuentes primarias proporcionan información original de primera mano que no ha sido manipulada, en este estudio se utilizan fuentes de información primarias ya que los investigadores fueron testigos de los hechos y sufrieron las afectaciones, además se observan entrevistas realizadas a distintos miembros de la cadena de suministros del país y se aplicó la encuesta a 150 transportistas de diferentes empresas afectados por los cierres.



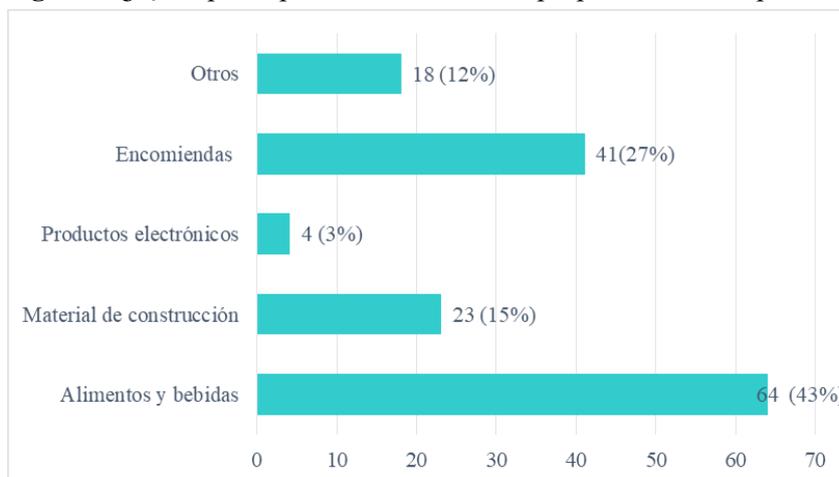
**Fuentes secundarias:** Las fuentes secundarias son los datos que ya han sido analizados e interpretados por terceros, para las fuentes de información secundarias o de segunda mano se han tomado comentarios de otros autores. La mayoría de los datos secundarios obtenidos han sido de distintos sitios web de noticieros y diarios del país.

**Muestreo:** Se utiliza muestreo no probabilístico por disponibilidad o mejor conocido como muestreo por conveniencia y que según Stewart (2024) “Esta técnica consiste en seleccionar a los participantes o los datos de más fácil acceso” (párr. 1), este muestreo puede ser práctico y eficiente. La población tomada en cuenta son todos los empresarios del país que transportan mercancías a nivel nacional y que se vieron afectados por los cierres viales. La muestra fue de 150 transportistas de distintos tipos de empresas que estuvieron dispuestos a participar en el estudio. Los encuestados fueron seleccionados por su disponibilidad, al pasar por el puesto de control de pesos y dimensiones de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre de Panamá, oficina vía Soná, de lunes a viernes en horario de 7:00 am a 6:00 pm durante el mes de agosto de 2024.

## RESULTADOS Y DISCUSIÓN

El puesto de control de pesos y dimensiones es una oficina anexa a la Autoridad de Tránsito y transporte Terrestre de Panamá, son los encargados de regular los pesos y dimensiones de las cargas terrestres a nivel nacional, deben además hacer cumplir los protocolos de seguridad necesarios para los vehículos de carga. Estas oficinas se encuentran a nivel nacional y los vehículos de carga deben ingresar para hacer el control requerido.

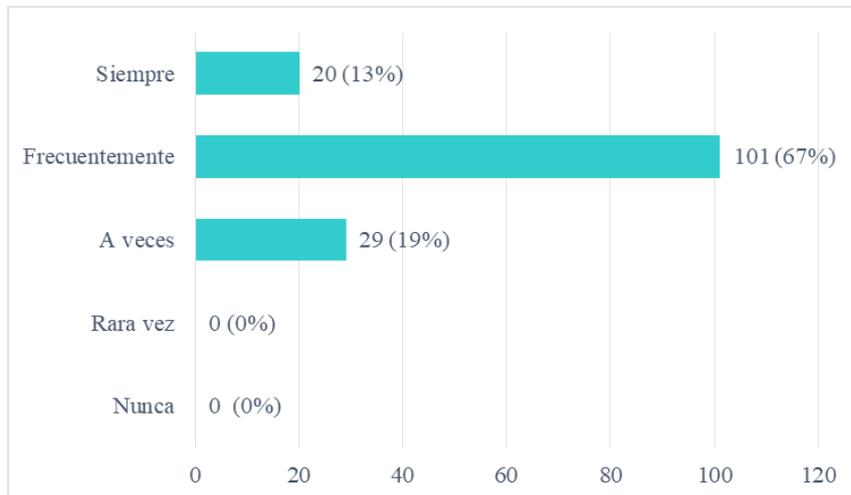
**Figura 1** ¿Qué tipo de productos o servicios proporciona su empresa?



Nota. Elaborado por el autor

La figura 1, clasifica a las empresas según los sectores en los que operan, para así permitir entender qué industrias fueron las más afectadas por los cierres viales. Los transportistas de empresas de productos perecederos fueron los más afectados, el prolongado tiempo que estos alimentos se mantuvieron en condiciones no óptimas conllevó a la descomposición y pérdida de los mismos.

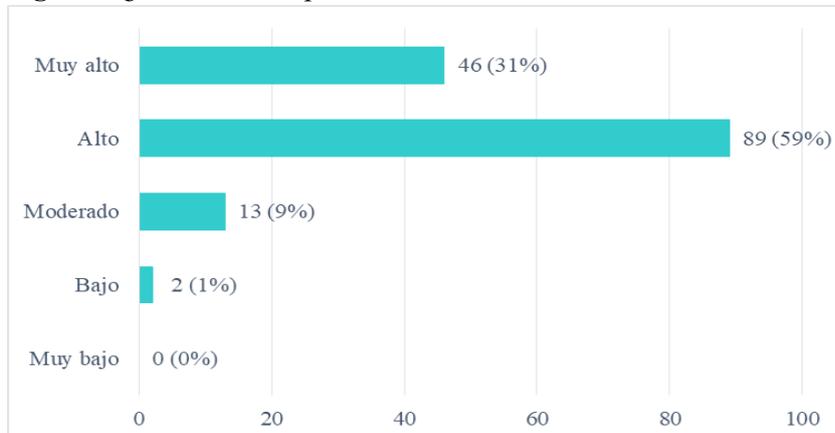
**Figura 2** ¿Con qué frecuencia experimentó cierres viales que afectaron su operación entre 2022 y 2023?



Nota. Elaborado por el autor

El 67% de los encuestados asegura haber experimentado cierres viales durante los años 2022 y 2023. El alto porcentaje de las empresas que reporta haber experimentado cierres frecuentes refleja el problema social que vivió el país a causa de la disconformidad de la población con el gobierno al mando en ese momento, la información recolectada demuestra que este problema fue recurrente durante los años 2022 y 2023. Esto indica que el fenómeno no fue apartado, sino parte de un problemática social que afectó de manera constante las operaciones empresariales en el país.

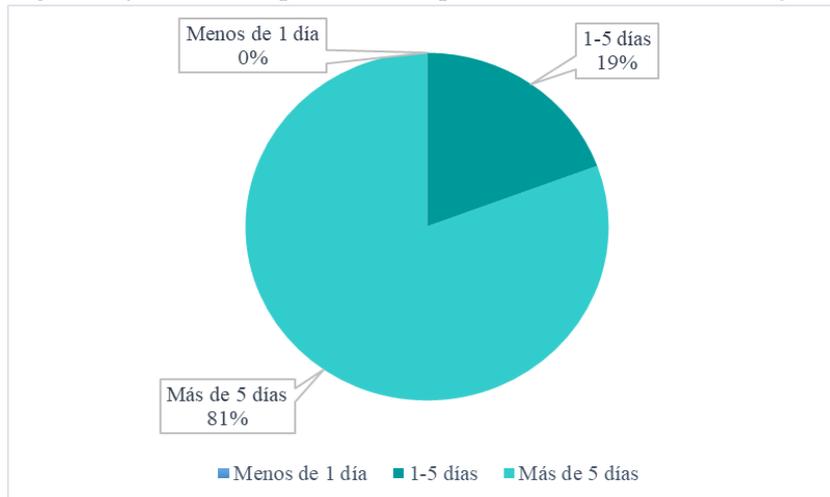
**Figura 3** ¿Cuál fue el impacto de los cierres viales en sus costos de transporte?



Nota. Elaborado por el autor

Los cierres viales provocaron un aumento significativo en los costos de transporte para muchas empresas, quienes tuvieron que lidiar no solo la interrupción directa de las operaciones, sino también con rutas alternas más largas, tiempos de espera prolongados e incluso el contrato de servicios adicionales para lograr cumplir las obligaciones con sus clientes. Este aumento de costos afectó la rentabilidad de las empresas y obligó a muchas a reducir gastos para lograr mantenerse en el mercado.

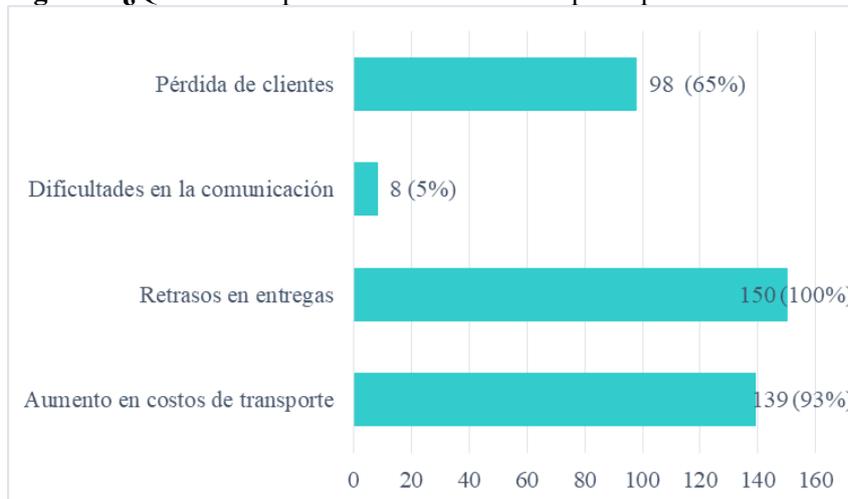
**Figura 4** ¿Cuánto tiempo de retraso promedio sufrió en sus entregas debido a los cierres viales?



Nota. Elaborado por el autor

La figura muestra como el 81% de los encuestados expresó haber percibido retrasos de más de 5 días, esta situación definitivamente llevo a la afectación de la relación con el cliente, aunque se está consciente que la problemática se salía de las manos de los empresarios se podía percibir las molestias de los clientes. Muchas empresas hicieron todo lo posible para encontrar soluciones logísticas eficientes frente a los cierres, como lo fue modificar las rutas de transporte terrestre por aéreas.

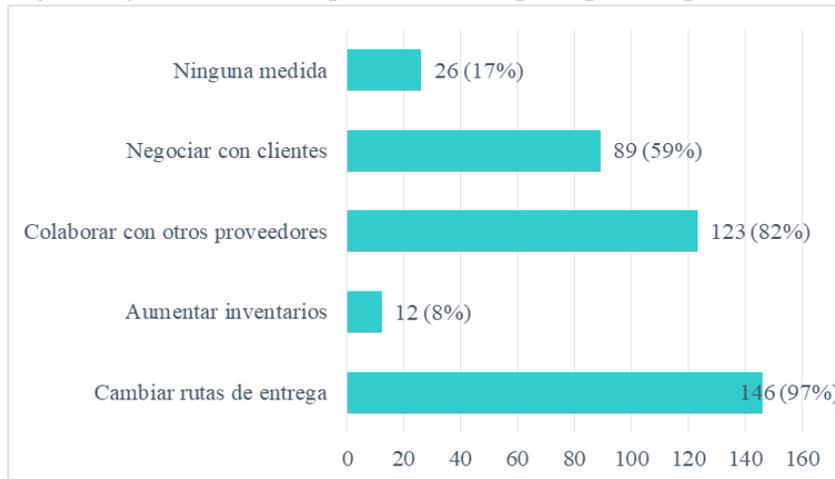
**Figura 5** ¿Qué retos específicos enfrentó su empresa por los cierres viales?



Nota. Elaborado por el autor

La figura 5 permite observar como el 100% de los transportistas encuestados manifiesta que el principal desafío enfrentado fue el retraso en las entregas, seguido del aumento en los costos del transporte con un 93%, también un 65% afirma haber perdido clientes. Estos problemas reflejan que los cierres no solo afectaron el transporte, sino también la capacidad de las empresas para mantener operaciones fluidas y cumplir con las expectativas del mercado.

**Figura 6** ¿Qué medidas implementó su empresa para adaptarse a los cierres viales?

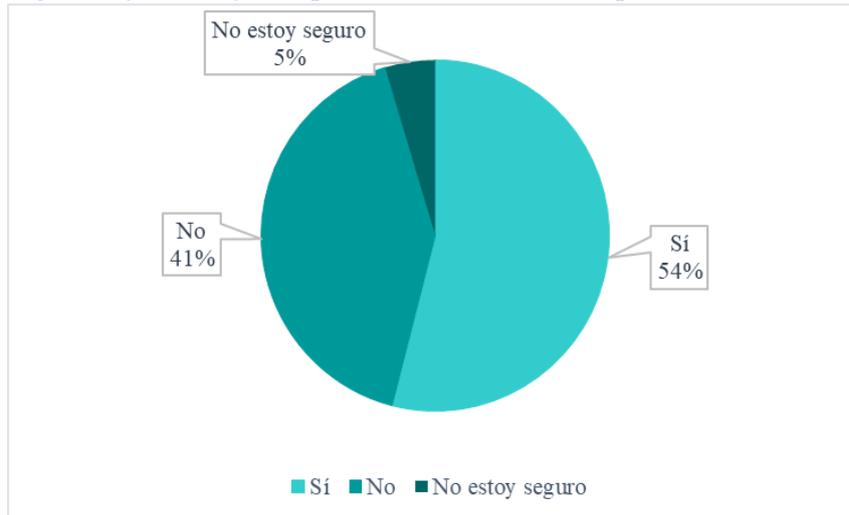


Nota. Elaborado por el autor

Con el pasar de los días y los empresarios al ver que la situación no mejoraba, y por el contrario los cierres cada vez se iban dando en más puntos del país, debieron recurrir a la búsqueda de alternativas para adaptarse a los cierres viales. La principal medida adoptada fue el cambio de las rutas de entrega, se pudo observar como en la desesperación de los transportistas por querer avanzar hacia sus destinos, atravesaron caminos en malas condiciones que provocaron el daño de los equipos. Otra situación observada fue como equipos de transporte de gran magnitud hicieron su recorrido por vías que no eran aptas para ellos ocasionando accidentes y la detención del tráfico, empeorando la situación.

Otra medida adoptada fue el colaborar con otros proveedores que pudieran surtir a sus clientes de manera rápida y así mantener la calidad del servicio. En última instancia los empresarios que tenían los recursos, lograron utilizar transporte aéreo para entregar sus productos.

**Figura 7** ¿Hubo algún impacto en la calidad de los productos o servicios debido a los cierres viales?

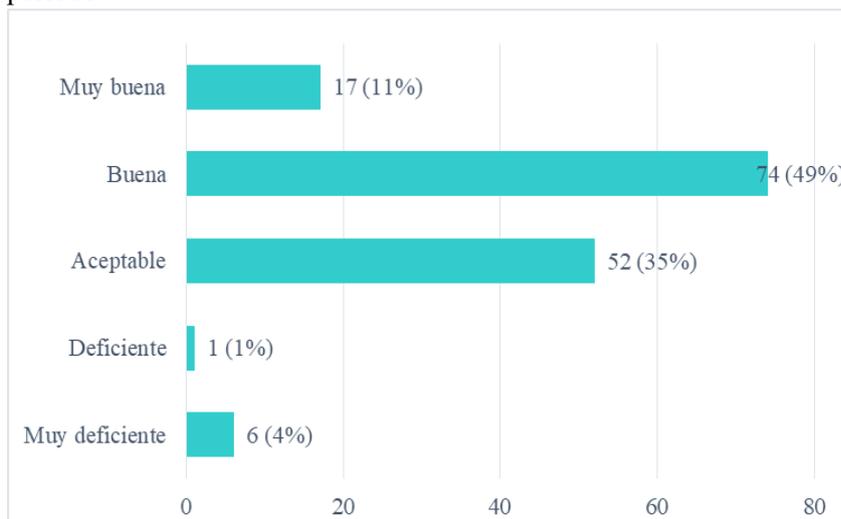


Nota. Elaborado por el autor

Un porcentaje significativo de las empresas asegura que la calidad de sus productos o servicios se vio afectada por los cierres viales. Esta afirmación indicaría que los cierres no solo impactan el tiempo y los costos, sino también la calidad, lo cual es importante en la percepción del cliente.

Una reseña negativa en cuanto a calidad puede significar la pérdida de clientes y daño a la reputación de la empresa. La pérdida de calidad puede afectar la competitividad de la organización en el largo plazo.

**Figura 8** ¿Cómo calificaría la colaboración con otros actores de la cadena de suministros durante este período?



Nota. Elaborado por el autor

La colaboración entre diferentes actores de la cadena de suministros es esencial para una respuesta efectiva a los cierres viales. La figura 8 busca medir la eficacia de la colaboración entre los diferentes actores de la cadena de suministro (proveedores, transportistas, etc.) durante los cierres. En este caso

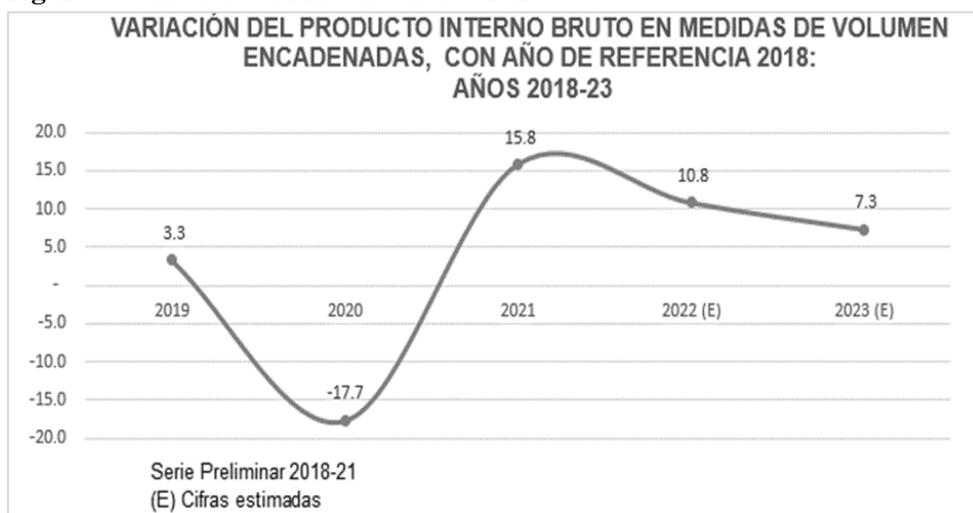
los datos presentan un nivel de colaboración bueno y aceptable. Sin embargo podría haber sido “Muy Bueno”, lo que indica que se presentaron dificultades en la coordinación y la comunicación entre empresas, probablemente los actores de la cadena de suministros no estaban adecuadamente preparados para enfrentar estos desafíos, lo que intensificó los problemas de operación.

El sitio web Swiss Info (2023) indica que Panamá cuenta con el canal interoceánico, por el que transita aproximadamente el 3 % de comercio mundial; también alberga la Zona Libre de Colón, la más grande del continente, y además cuenta con un nodo o “hub” logístico importante en la zona, con puertos en las costas del Atlántico y el Pacífico, de gran utilidad a países sudamericanos y centroamericanos. Estas áreas son sumamente importantes para el comercio internacional y se han visto afectadas por los diferentes bloqueos, como el del puente Chiriquí, situado a 800 metros de la frontera entre Panamá y Costa Rica, este bloqueo ha colapsado el tránsito en Paso Canoas, la aduana más importante entre los dos países y por la que salen mercancías de todo el mundo con destino al resto de Centroamérica. Alrededor de 1.000 camiones se acumulan en la zona fronteriza ya que no hay paso. A través de Paso Canoas se envían a Centroamérica mercancías provenientes de la Zona Libre de Colón y de diversos puertos panameños, y también ingresan a Panamá productos médicos y manufactureros de Centroamérica.

El expresidente de la Asociación de Usuarios de la Zona Libre de Colón, Daniel Rojas, ha denunciado que los contenedores están inmovilizados y la Zona Libre se encuentra paralizada. Según Rojas, "hace más de 8 días no se pueden movilizar contenedores entre los puertos del Pacífico y del Atlántico" debido a bloqueos en las vías utilizadas para este transporte. Además, el ferrocarril, que es el principal medio de transporte de contenedores entre ambos océanos, también ha experimentado problemas, estando parado durante 5 días. Esto ha generado pérdidas significativas, estimadas en más de 6 millones de dólares diarios. La situación es crítica, especialmente porque estamos en un periodo clave para la entrega de contenedores a los puertos, justo antes de las festividades de fin de año. Esta crisis no solo afecta a Panamá, sino también a los países centroamericanos y a Suramérica, que podrían ver en México una alternativa para satisfacer la demanda. Rojas mencionó que muchas embarcaciones que transportan mercancías hacia Suramérica no cruzan el canal, y el trasbordo se realiza en Panamá, lo cual está siendo complicado por la actual crisis interna. (Swiss info, 2023)



**Figura 9** Variación del PIB: años 2018- 2023



**Nota.** Tomado de Economía panameña creció 7.3% en 2023, por Ministerio de Economía y Finanzas de Panamá, 2024, (<https://www.mef.gob.pa/2024/03/economia-panamena-crecio-7-3-en-2023/>)

Tanto para el año 2022 como para el 2023 las pérdidas fueron millonarias, esto se ve reflejado en el gráfico de la variación del PIB, la economía cayó para esos años, aunque las protestas del 2023 afectaron mayormente la economía de todo el país, para el año 2022 se observa como disminuyó 5 puntos con relación al 2021 y para el 2023 continuo la baja.

Las cifras son un estimado de los reportes que, hasta la fecha, ha experimentado el sector agropecuario por semana: carne y leche (\$7.5 millones), porcicultor (\$5 millones) y hortalizas (\$10 millones). A esto se suma, los industriales que estiman pérdidas por la suma de \$120 millones. (García, 2023, párr.3)

El cierre de carreteras afecta a la cadena de suministro de Panamá. Los productos no pueden llegar a sus destinos, y los precios se elevan al haber escasez. La logística representa el 30% del producto interno bruto (PIB) del país por lo que este sector es uno de los más fuertes de la economía.

Esta situación conlleva a perder el posicionamiento global como el *hub* logístico de las Américas. Al paralizarse el país los trabajadores no pueden llegar a sus lugares de trabajo, la mercancía no se puede entregar, los restaurantes no cuentan con los insumos necesarios, muchos se han visto en la necesidad de cancelar temporalmente algunos platos.

“La Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá calcula que los cierres de calles, a raíz de la aprobación del contrato minero entre el Estado y Minera Panamá, provocan pérdidas de entre \$60 millones y \$90 millones cada día” (Sandoval, 2023, párr. 1).

Las pérdidas no han sido solo económicas, ya se han convertido en inestabilidad laboral, un aumento del desempleo, y la escasez de insumos. En el año 2015, el sector logístico contaba con 135.000 plazas, a la fecha ha crecido un 30 %, lo que equivale a cerca de 200.000 empleos directos. (Vallecillos, 2023) A raíz de los bloqueos viales se produjo el desabastecimiento de alimentos, combustible, gas y medicamentos en algunos sectores del país, una situación que el Gobierno panameño ha intentado mediar importando gasolina y gasoil desde Costa Rica. (The Logistics World, 2023)

También han sido afectadas las micro y pequeñas empresas que dependen de los intermediarios para poder adquirir productos para la venta diaria.

Un estudio realizado por el Indicador Positivo General de Ventas (IPG) del Sondeo Rápido de Actividad Económica de la firma de asesoría económica y financiera, Elemente, marcó en el mes de octubre el nivel más bajo de 2023, con un 23%, una cifra aún más baja que la registrada en julio de 2022 cuando el país vivió protestas similares. Respecto a las proyecciones de ventas, Elemente reportó que se recibieron 122 comentarios, 84% negativos, enfocados principalmente en los efectos del cierre de las vías de comunicación del país y los efectos sobre la cadena logística. Así lo indicó el sitio web El Capital Financiero (2023).

## **CONCLUSIONES**

Los cierres de vías en Panamá en 2022 y 2023 han estado vinculados principalmente a las presiones sociales y económicas generadas por la inflación y los reclamos al gobierno pasado, aunque la situación parece haberse estabilizado parcialmente durante el 2023 en comparación con el año anterior. Las autoridades han buscado coordinar con los diferentes gremios para minimizar el impacto de estas movilizaciones en la circulación vial.

Los cierres de calles y protestas para estos años en Panamá también tuvieron un impacto negativo en la circulación de mercancías, tanto a nivel nacional como en la operación de los principales puertos y zonas logísticas.

El estudio cuenta con un enfoque cualitativo el cual busca expandir la información a través de la revisión de otras fuentes y la aplicación de la encuesta. La investigación es de tipo descriptivo y longitudinal ya que se ha estudiado y descrito dos momentos distintos en el tiempo a la misma población.

El análisis de la encuesta sugiere que los cierres viales han tenido un impacto amplio y variado en las empresas, afectando desde los costos de transporte hasta la calidad del servicio y la colaboración entre los miembros de la cadena de suministro. Las empresas han tenido que implementar medidas de adaptación, pero los retos persisten, lo que destaca la importancia de una mayor coordinación y planificación para estar preparados ante estas situaciones.

A pesar de encontrarse en proceso de recuperación, la cadena de suministros panameña requiere de la colaboración entre el sector público y privado para fortalecer la resistencia logística del país y hacer frente a los retos.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Bernal, C. (2010). *Metodología de la Investigación* (3.<sup>a</sup> ed.). Pearson. <https://abacoenred.org/wp-content/uploads/2019/02/El-proyecto-de-investigaci%C3%B3n-F.G.-Arias-2012-pdf.pdf>

Bustamante, A. (2024). *Una iniciativa ciudadana propone penalizar los cierres de calle en la vía Panamericana*. TVN Noticias. [https://www.tvn-2.com/nacionales/asamblea-nacional-cierre-de-calles-en-panama-propuesta-de-ley-penas-de-prision-hasta-15-anos-cierre-de-panamericana-enzo-polo-protestas-en-panama\\_1\\_2148571.html](https://www.tvn-2.com/nacionales/asamblea-nacional-cierre-de-calles-en-panama-propuesta-de-ley-penas-de-prision-hasta-15-anos-cierre-de-panamericana-enzo-polo-protestas-en-panama_1_2148571.html)

El Capital Financiero. (2023). *Protestas y cierres de calle golpean duramente proyecciones de ventas de las empresas, según sondeo de Elemente*. El Capital Financiero. <https://elcapitalfinanciero.com/protestas-y-cierres-de-calle-golpean-duramente-proyecciones-de-ventas-de-las-empresas-segun-sondeo-de-elemente/>

Fábrega, A. (s.f.). *Panamá: el alto precio de cerrar las calles*. Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá. <https://www.panacamara.com/panama-el-alto-precio-de-cerrar-las-calles/>

García, A. (2023). *Las manifestaciones de julio 2022, en la República de Panamá*. La Estrella de Panamá. <https://www.laestrella.com.pa/opinion/columnistas/manifestaciones-julio-2022-republica-panama-GFLE484453>

García, L. (2023). *Productores estiman pérdidas por más de \$100 millones de continuar los cierres*. La Estrella de Panamá. <https://www.laestrella.com.pa/panama/nacional/productores-estiman-perdidas-100->





[https://www.oas.org/dil/esp/1969\\_Convenci%C3%B3n\\_Americana\\_sobre\\_Derechos\\_Humanos.pdf](https://www.oas.org/dil/esp/1969_Convenci%C3%B3n_Americana_sobre_Derechos_Humanos.pdf)

Órgano Legislativo. (2004). *Constitución Política de la República de Panamá* (Gaceta Oficial No. 25176). <https://pdba.georgetown.edu/Parties/Panama/Leyes/constitucion.pdf>

Ortega, C. (s.f.). *¿Qué es un estudio transversal?* Question pro.

<https://www.questionpro.com/blog/es/estudio-transversal/>

Panamá América. (2017). *Libre tránsito*. Panamá América.

<https://www.panamaamerica.com.pa/opinion/libre-transito-70067>

Quad Minds. (2021). *Cadena de suministro ¿Qué es y cuál es su importancia y objetivo?*. Quad Minds

Blog. <https://www.quadminds.com/blog/cadena-de-suministro/>

Redacción TLW. (2023). *Transporte internacional en Panamá sufre pérdidas millonarias por protestas*. The Logistics World. [https://thelogisticsworld.com/actualidad-logistica/transporte-](https://thelogisticsworld.com/actualidad-logistica/transporte-internacional-en-panama-sufre-perdidas-millonarias-por-protestas/)

[internacional-en-panama-sufre-perdidas-millonarias-por-protestas/](https://thelogisticsworld.com/actualidad-logistica/transporte-internacional-en-panama-sufre-perdidas-millonarias-por-protestas/)

Salkind, N. (1998). *Método de investigación* (1.ª ed.). Prentice-Hall.

Sandoval, Y. (2023). *Hasta 90 millones de dólares en pérdidas diarias deja cierres de calles a los comercios*. Martes Financiero. [https://www.martesfinanciero.com/panel-principal-](https://www.martesfinanciero.com/panel-principal-panama/hasta-90-millones-de-dolares-en-perdidas-diarias-deja-cierres-de-calles-a-los-comercios/)

[panama/hasta-90-millones-de-dolares-en-perdidas-diarias-deja-cierres-de-calles-a-los-](https://www.martesfinanciero.com/panel-principal-panama/hasta-90-millones-de-dolares-en-perdidas-diarias-deja-cierres-de-calles-a-los-comercios/)

[comercios/](https://www.martesfinanciero.com/panel-principal-panama/hasta-90-millones-de-dolares-en-perdidas-diarias-deja-cierres-de-calles-a-los-comercios/)

Stewart, L. (2024). *Método de muestreo por conveniencia en la investigación*. ATLAS.ti.

[https://atlasti.com/es/research-hub/muestreo-de-](https://atlasti.com/es/research-hub/muestreo-de-conveniencia#:~:text=El%20muestreo%20de%20conveniencia%20(a,datos%20de%20m%C3%A1s%20f%C3%A1cil%20acceso.)

[conveniencia#:~:text=El%20muestreo%20de%20conveniencia%20\(a,datos%20de%20m%C3-](https://atlasti.com/es/research-hub/muestreo-de-conveniencia#:~:text=El%20muestreo%20de%20conveniencia%20(a,datos%20de%20m%C3%A1s%20f%C3%A1cil%20acceso.)

[A1s%20f%C3%A1cil%20acceso.](https://atlasti.com/es/research-hub/muestreo-de-conveniencia#:~:text=El%20muestreo%20de%20conveniencia%20(a,datos%20de%20m%C3%A1s%20f%C3%A1cil%20acceso.)

Swiss Info. (2023). *La crisis de Panamá afecta el comercio y la logística con el resto de Latinoamérica*. Swiss Info Ch. [https://www.swissinfo.ch/spa/la-crisis-de-panam%C3%A1-afecta-el-comercio-](https://www.swissinfo.ch/spa/la-crisis-de-panam%C3%A1-afecta-el-comercio-y-la-log%C3%ADstica-con-el-resto-de-latinoam%C3%A9rica/48944608)

[y-la-log%C3%ADstica-con-el-resto-de-latinoam%C3%A9rica/48944608](https://www.swissinfo.ch/spa/la-crisis-de-panam%C3%A1-afecta-el-comercio-y-la-log%C3%ADstica-con-el-resto-de-latinoam%C3%A9rica/48944608)

Vallecillos, M. (2023). *Sector logístico de Panamá estima pérdidas millonarias por bloqueos de vías en medio de protestas*. Voz de América. [https://www.vozdeamerica.com/a/panama-perdidas-](https://www.vozdeamerica.com/a/panama-perdidas-bloqueos-logistica-protestas/7354781.html)

[bloqueos-logistica-protestas/7354781.html](https://www.vozdeamerica.com/a/panama-perdidas-bloqueos-logistica-protestas/7354781.html)

Vega, M. (2023). *Consejo Empresarial Logístico 'preocupado' por afectaciones a la cadena de suministros*. La Estrella de Panamá. [https://www.laestrella.com.pa/economia/consejo-](https://www.laestrella.com.pa/economia/consejo-empresarial-logistico-preocupado-afectaciones-cadena-)

[empresarial-logistico-preocupado-afectaciones-cadena-](https://www.laestrella.com.pa/economia/consejo-empresarial-logistico-preocupado-afectaciones-cadena-)

