

## Mejoras en el transporte para reducir la pobreza y la desigualdad en América Latina y Panamá.

### Transportation improvements to reduce poverty and inequality in Latin America and Panamá.

Iván A. Ricord Guerrero

Universidad Hosanna, Panamá

<https://orcid.org/0009-0007-6314-0878>

[iricord@hotmail.com](mailto:iricord@hotmail.com)

Fecha de Recepción: 31-10-2025 | Fecha de Aceptación 26-12-2025

#### Resumen

Mediante la presente investigación, adaptaremos a nuestro medio, mediante breve análisis crítico, un documento original titulado Transporte para el Desarrollo Inclusivo. Un Camino para América Latina y el Caribe, publicado por el Banco Interamericano de Desarrollo en el año 2022, bajo la coordinación de los investigadores Lynn Scholl, Alana Fook, Juan David Barahona y María Eugenia Rivas. Desde una perspectiva crítica e interpretativa, recurriendo a la publicación original, abordamos este tema específico, relacionándolo con nuestra realidad regional y nacional. El documento en mención, contiene información relevante que propone un enfoque claro sobre América Latina y el Caribe, para ayudar a cerrar la brecha social existente en el transporte, así como la provisión de un mejor medio de comunicación entre pueblos y ciudades, que pueda reflejarse en el mejoramiento de las personas para influir en su situación de pobreza, marginalidad y exclusión social. La pregunta que se plantea en el documento original es la siguiente ¿cómo pueden las mejoras en el transporte reducir la pobreza y la desigualdad y fomentar un desarrollo socialmente inclusivo en la región? Tratamos de responder a esta inquietud, ubicándonos en el ámbito regional y nacional; utilizando las consideraciones del propio documento y otras, procedentes de una abundante bibliografía a nuestro alcance. Desde el año 2014, el Banco Mundial había expresado, “El transporte es un factor crucial para impulsar el crecimiento económico, reducir la pobreza y lograr los objetivos de desarrollo del milenio (ODM). Las inversiones del Banco Mundial en este sector han facilitado un comercio más eficiente y un mejor desarrollo humano a través de una mayor movilidad”. Y agrega: “existen más probabilidades de reducir la pobreza cuando las comunidades tienen acceso en todo momento y en todas las condiciones climáticas a los servicios esenciales y a los mercados.”

**Palabras Claves:** Transporte, pobreza, desigualdad, marginación, exclusión social.

### **Abstract:**

Through this research, we will adapt to our environment, through brief critical analysis, an original document entitled Transport for Inclusive Development. A path for Latin America and the Caribbean published by the Inter-American Development Bank in 2022, under the coordination of Lynn Scholl, Alana Fook, Juan David Barahona, and María Eugenia Rivas. From a critical and interpretative perspective, resorting to the original publication, we address this specific topic, relating it to our national and regional reality. The document used contains relevant information that proposes a clear focus on Latin America and the Caribbean, to help close the existing social gap in transport as well as the provision of a better means of communication between towns and cities, which can be reflected in the improvements of people to influence their situation of poverty, marginality and social exclusion. The question posed by the original document is this ¿how can improvements in transport reduce poverty and inequality and foster socially inclusive development in the region? We try to respond to this concern, placing ourselves at the regional and national level and using the considerations of the document itself and others, from an abundant bibliography at our disposal. Since 2014, the World Bank had stated, "Transport is a crucial factor in driving economic growth, reducing poverty and achieving the Millennium Development Goals (MDGs). He adds: "Poverty reduction is more likely when communities have access to essential services and markets at all times and in all weather conditions."

**Keywords:** Transport, poverty, inequality, development, social exclusion.

### **Introducción: planteamiento del problema.**

La publicación del Banco Interamericano de Desarrollo, que sirve de fundamento al presente trabajo, sobre los temas del transporte, exclusión y pobreza, no solo reúne la información más relevante disponible sobre América Latina y el Caribe, sino que presenta nuevas evidencias y propuestas que pueden ayudar a cerrar la brecha social en el transporte en los pueblos y ciudades latinoamericanas. Como se explica en la investigación, la provisión de un mejor transporte puede impactar directamente en la capacidad de las personas para escapar de la pobreza y la desigualdad, algo que es particularmente relevante en un continente, que han permanecido con niveles muy elevados de inequidad y marginación, durante las últimas décadas y se han incrementado por causa de la reciente pandemia en la mayoría de nuestros países.

En términos generales, la pobreza se reconoce como la falta de recursos suficientes para satisfacer necesidades básicas como alimentación, vivienda, transporte etc. La

desigualdad se puede considerar como las diferencias en la distribución del ingreso entre la población y la posibilidad de acceder a servicios vitales, como acceso a la educación, agua potable, transporte y electricidad en áreas urbanas y rurales. Exclusión social se refiere a que un grupo importante de la población ve reducida su participación en el desarrollo del país, su calidad de vida y oportunidades de crecimiento social.

La provisión de mejores sistemas de transporte puede tener impactos positivos, ya sean directos o indirectos, en la capacidad de los individuos para escapar de la pobreza. Indirectamente, las inversiones en transporte que facilitan el movimiento más eficiente de bienes y personas pueden fomentar el crecimiento económico, lo que a su vez aumenta el número de oportunidades para generar ingresos. (Scholl, Fook, Barahona, Rivas 2020.)  
pág. 54

El documento del Banco Interamericano de Desarrollo nos conduce a revisar la importancia del transporte en el desarrollo social de América Latina. Podemos concluir con certeza, que mejores sistemas de transporte generan un impacto positivo en la capacidad del individuo para escapar de la pobreza mediante su movilidad y el fomento del crecimiento socioeconómico de sus comunidades. A través de este estudio pudimos revisar el caso de la República de Panamá, en el que la pobreza marginal en las zonas rurales, es un ejemplo evidente del abandono de las vías de comunicación y la falta de transporte adecuado para el intercambio económico de los habitantes excluidos. Nuestra percepción ubica las causas fundamentales de esta debilidad en la segregación de la zona rural por la concentración del desarrollo en la zona central del país y el abandono histórico de las áreas marginales.

### **Desarrollo: argumentación y análisis Transporte y Movilidad Social**

Es claro que el transporte es fundamental para impulsar el crecimiento económico, crear empleo y conectar a las personas con los servicios de salud, educación y mejorar su calidad de vida. En las comunidades más vulnerables o de bajos ingresos de América Latina, el desarrollo de los medios de transporte constituye una forma efectiva para impulsar el desarrollo humano y la inclusión social de la población.

Los investigadores enfocan su hipótesis en las siguientes aseveraciones: “las disparidades en el costo y el acceso a los sistemas de transporte contribuyen a los ya elevados niveles de desigualdad en América Latina y el Caribe. La falta de acceso a un transporte asequible y eficiente genera exclusión social, al impedir el acceso a oportunidades de empleo, servicios y mercados”. Tratamos de explicar que la provisión de un mejor transporte puede impactar directamente en la capacidad de las personas para escapar de la pobreza, algo que es particularmente relevante en una región en que las tasas de pobreza y desigualdad, que han permanecido en niveles muy elevados durante las últimas décadas.

Los sistemas de transporte eficientes, seguros y accesibles no solo promueven la productividad económica y crean empleos, sino que pueden incrementar el acceso a oportunidades laborales y recreativas, así como a otras actividades esenciales que dan forma a nuestras vidas y permiten que las personas escapen de la pobreza. Para los pobres y otros grupos desfavorecidos que ya enfrentan acceso diferencial al empleo y a otras oportunidades económicas, estas barreras de transporte pueden profundizar y agravar las inequidades existentes. Transporte para el desarrollo inclusivo: un camino para América Latina y el Caribe discute el papel que el transporte a menudo desempeña al profundizar la desventaja social y la pobreza, por un lado, y su potencial, por el otro, para romper el ciclo de la pobreza y la desigualdad mediante inversiones y políticas públicas que consideren mejor las necesidades de los pobres y otros grupos socialmente excluidos.

En 2020, aproximadamente un tercio de la población de la región vivía en pobreza, lo que representa un incremento del 10% con respecto al año anterior. En la actualidad, América Latina y el Caribe sigue siendo una de las regiones más desiguales del mundo, de manera que el porcentaje del ingreso nacional en manos del 10% más rico de la población es 22 veces el porcentaje que posee el 10% más pobre. Las altas tasas de pobreza y desigualdad históricamente han puesto una carga desproporcionada en grupos de población específicos, como mujeres, niños, personas indígenas. (Scholl, Fook, Barahona, Rivas 2020.) pág. 54.

En áreas rurales, el transporte desempeña un papel fundamental al promover el crecimiento económico y reducir la pobreza mediante vínculos con la productividad

agrícola y con el acceso a oportunidades económicas y servicios sociales básicos. Al reducir los costos operativos y el tiempo requerido para transportar bienes agrícolas al mercado, las mejoras a los vínculos de transporte pueden extender el espectro de actividades rentables, lo que a su vez mejora la cadena de oferta agrícola y el acceso a mercados de exportación. Esto también puede reducir los costos de producción, al disminuir el precio del transporte, lo que incrementa la rentabilidad para los productores rurales. Además, diversos casos de estudio han mostrado que las inversiones en carreteras tienen beneficios que se extienden más allá de los aumentos en el ingreso agrícola, incluido el acceso a oportunidades de empleo fuera de las fincas y niveles más altos de asistencia escolar y visitas de salud mediante la generación de servicios locales de transporte.

La infraestructura de transporte es uno de los pilares que explica la competitividad de un territorio. El despliegue de caminos y carreteras permite conectar los mercados y facilita el acceso a mayores oportunidades económicas y a servicios básicos. Así, los impactos de la inversión en infraestructura vial se traducen en beneficios para la población en términos de mejoras de su productividad, proximidad, uso de la tierra y aumento de empleos. En ese sentido, una inadecuada provisión de infraestructura de caminos limita el desarrollo y las condiciones de acceso a diversas actividades. (Gómez y Pérez.2023. pág. 1)

Entonces, **¿cómo pueden las mejoras en el transporte reducir la pobreza y la desigualdad y fomentar un desarrollo socialmente inclusivo en la región?** Queda claramente establecido que la movilidad y el acceso al transporte son factores esenciales para el pleno desarrollo de las personas en la sociedad y obtener una vida con dignidad. Con sistemas de transporte eficientes, seguros y decentes se promueve la productividad, se aumenta el acceso al empleo, el ocio, se mejora el nivel de vida y surgen oportunidades para una mejor condición social y ayuda a salir de la pobreza y la desigualdad. Factores como el lugar donde viven las personas, la ubicación de sus centros de trabajo, la cobertura escolar, la infraestructura de servicios públicos y especialmente los servicios de transporte influyen directamente en su desarrollo. El acceso a estos servicios definitivamente hace menos vulnerables a las personas a la pobreza, la desigualdad y la exclusión.

Muchas de las desventajas sociales de la gran masa de las poblaciones latinoamericanas están marcadas por las dificultades de un transporte adecuado. La línea entre las zonas urbanas (con mejores servicios públicos) y las zonas rurales (con peores condiciones de movilidad y acceso) están definidas por barreras marcadas por un sistema de transporte deficiente. Los autores del documento original sostienen:

Los sistemas de transporte y sus características en relación con los entornos urbanos y rurales, las condiciones sociales y las necesidades y capacidades de los individuos tienen profundos impactos en la capacidad de las personas para satisfacer incluso las básicas más necesidades y el acceso a oportunidades para mejorar sus condiciones de vida... Para las poblaciones en situación de pobreza y otros grupos marginados..., las barreras adicionales relacionadas con el transporte agravan las inequidades existentes y restringen aún más su potencial adquisitivo. Esto a su vez limita su capacidad para salir con sus familias de la pobreza.”. Agregan: “El aumento en acceso mediante servicios de transporte eficientes y asequibles que conecten con oportunidades educativas, social, culturales y de salud tiene una relación directa con el desarrollo del capital humano, un ingrediente esencial para escapar de la pobreza. (Scholl, Fook, Barahona, Rivas 2020.) pág. 26.

En muchos lugares de América Latina y el Caribe, las relaciones entre transporte, pobreza, desigualdad y exclusión social son claramente demostrables. En zonas urbanas y rurales no existe una red de interconexión que permita el desarrollo integral de los lugares de cada país. La accesibilidad a las zonas de producción a las tierras fértiles mediante sistemas de transporte eficientes y vías de comunicación modernas, permitirán a las personas mejorar sus condiciones de vida y crear oportunidades para mejorar sus condiciones de vida, para salir de la pobreza y la marginación y tener una vida digna.

En conclusión, “nuestra América, posee aún un bajo desarrollo humano y físico que genera una baja calidad de la estructura pública. La pobre infraestructura incide en el bienestar de las personas, impacta en la pobreza y el crecimiento económico.” (Durán y Saavedra. 2014).

### **El Caso Panameño**

El particular fenómeno panameño de la desigualdad socioeconómica e inequidad en la distribución de la pobreza y la marginalidad está dada en base a la concentración

geográfica de los recursos del país. La producción económica en Panamá está muy concentrada en la región interoceánica, fenómeno que fragmenta el crecimiento económico. La provincia de Panamá, sede de la capital, concentra más del 63% del PIB del país y si le agregamos la Provincia de Colón ambas concentran casi el 80% de la economía nacional. En suma, la región interoceánica como un todo concentra casi la totalidad del movimiento económico y social del país. La centralidad de la región interoceánica margina el resto del país. Desde tiempos muy remotos existe una estructura económica desbalanceada, lo cual se refleja en diferenciales de productividad entre áreas geográficas, sectores económicos. Esta realidad geográfica ha creado una estructura productiva desigual, así como una cultura del privilegio que naturaliza las desigualdades y la discriminación promoviendo disimuladamente las jerarquías.

Según la CEPAL, Panamá requiere fomentar la inclusión social en el ámbito provincial impulsando la coordinación, la planificación y la evaluación de la educación, las infraestructuras de transporte y otros servicios públicos. Esta recomendación es interesante cuando observamos los niveles de desarrollo del país, mediante la muestra de su producto interno bruto, refleja una diferencia abismal entre la región de la zona de tránsito (canalera) y el interior rural. Las vías de comunicación y el transporte no permiten un crecimiento igualitario, incluyente, sin marginación social.

Requiere, además, aumentar el acceso de la población del campo a los servicios de transporte y a la construcción de vías de comunicación. La carretera central es insuficiente para conectar a la población de las provincias e incorporarla a desarrollo nacional. El aumento en acceso mediante servicios de transporte eficientes y asequibles que conecten con oportunidades educativas, social, culturales y de salud tiene una relación directa con el desarrollo del capital humano, un ingrediente esencial para escapar de la pobreza y la marginación del campesino.

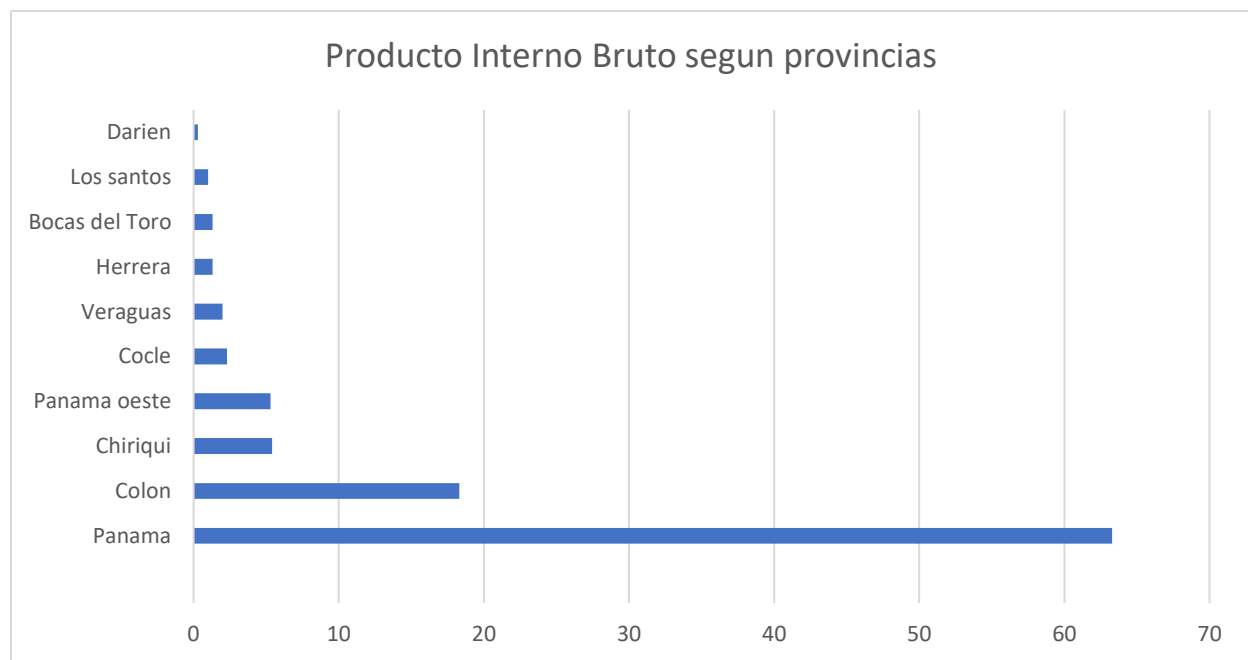
El crecimiento económico, la transición demográfica, el mercado laboral, la escolaridad, la calidad de las políticas sociales y la institucionalidad de las políticas públicas inciden de manera combinada en la desigualdad en Panamá. La manera en que estos factores inciden y se combinan es resultado de una construcción histórica vinculada, entre otros, con la existencia de privilegios y la instauración de un orden desigual en derechos que contribuyó a excluir a diferentes grupos de la sociedad. (Cecchini. Holz, Rodríguez. 2020.) pág. 23

Según el Informe Nacional de Desarrollo Humano. (Panamá, 2024). Cuaderno I: Desigualdades y nuevos desafíos Publicado por el PNUD, sostiene que:

La marcada inequidad en la distribución de la riqueza agudiza aún más esta realidad, con el 10% más rico de la población controlando el 66% de los recursos económicos, mientras que el 50% más pobre apenas tiene acceso al 5% de dichos recursos. La concentración de riqueza tiene un impacto sustancial en la capacidad para progresar económicamente, lo que perpetua las desigualdades y alimenta las tensiones sociales. Estas disparidades no solo generan descontento, sino que también fomentan la desconfianza e incertidumbre sobre el futuro. El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Prólogo.

### Gráfica N° 1.

#### Producto Interno Bruto según provincias



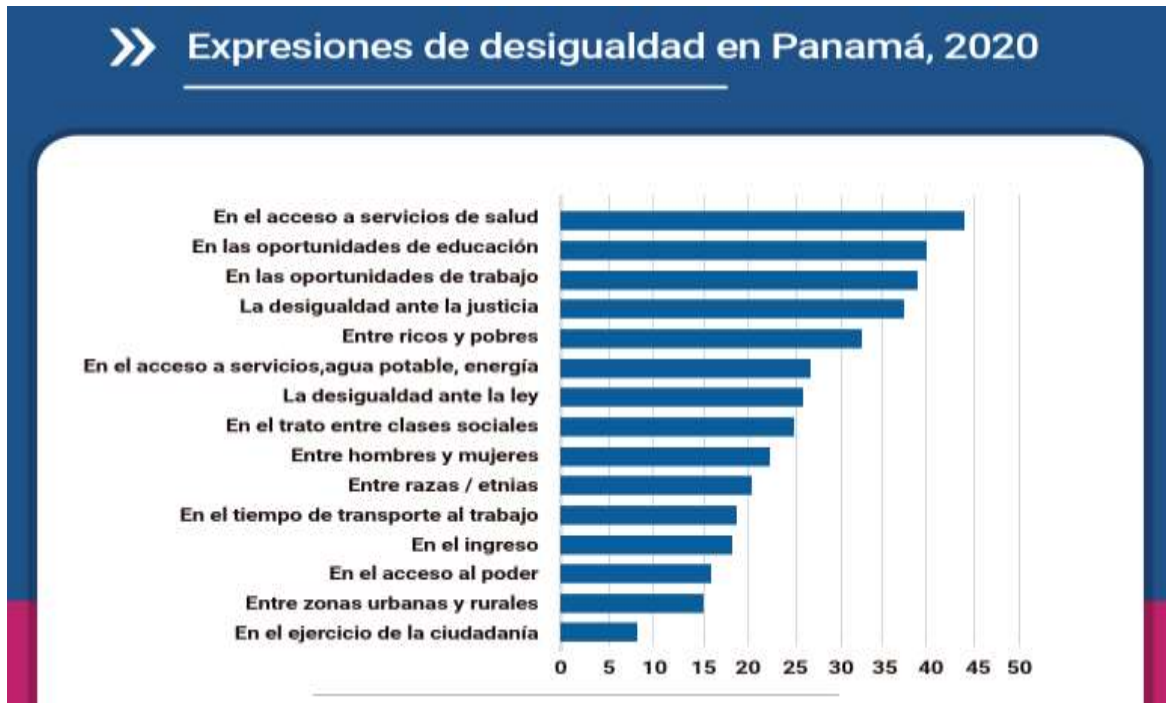
**Fuente:** Preparada por el autor con información del INEC. 2018.

**Nota:** El gráfico antes expuesto, expresa la heterogeneidad estructural de la productividad en Panamá está fuertemente influida por la centralidad económica del Canal. El país presenta una estructura económica desbalanceada, lo cual se refleja en diferenciales de productividad entre áreas geográficas, sectores económicos y forma de

transporte y comunicación con los centros de producción en las áreas rurales. Esta realidad es base fundamental para la desigualdad y la exclusión.

**Gráfica N° 2.**

**Expresiones de desigualdad en Panamá, 2020**



**Fuente:** Tomado del informe Nacional del informe de Desarrollo Humano Panama 2024. Programa del PNUD.

**Nota:** Existe en Panamá una elevada desigualdad y su persistencia están estrechamente relacionadas con los fuertes desequilibrios territoriales que existen en el país. La fuerte concentración de la actividad económica en la provincia de Panamá se explica, en parte, por la inversión privada en construcción, al igual que la inversión pública que fue otorgada a esta provincia. Según estimaciones de los autores del documento citado, la provincia de Panamá (la más rica del país) ha tenido, en promedio, un 28 % más de inversión per cápita que el resto de los territorios

En Panamá, la ruralidad se asocia a mayores probabilidades de ser pobre. En 2017, el 9,3% de la población del área urbana vivía en condiciones de pobreza multidimensional; esto es, 258 535 personas. En el área rural el porcentaje era 39,8% o 519 217 personas. Estas cifras son confirmadas por la pobreza

monetaria, que alcanza el 2,1% en áreas urbanas y 20,5% en áreas rurales... Según la OCDE (2017), Panamá requiere: i) fomentar la inclusión social en el ámbito provincial impulsando la coordinación vertical, la planificación y la evaluación de la educación, las infraestructuras de transporte y otros servicios públicos. (Cecchini, Holz, Rodríguez 2020) pág. 20)

La zona de tránsito ha tenido un desarrollo preferido marginando a el interior que debe sortear una logística muy costosa para importar y surtir a la capital de productos del campo. Esto no permite el desarrollo de las zonas rurales y empobrece a la población creando una gran marginalidad y desigualdad donde es difícil salvar la inequidad.

La mala logística interna que existe en el país se come los ingresos de los interioranos por los altos costos que tienen que pagar por todo lo que envían o reciben de la zona de tránsito. Igualmente, los capitalinos pagamos un elevado costo en los alimentos, porque esa ineficiente logística interna recompensa al intermediario, y castiga a productores y consumidores. (Noriega. 2022)

El fenómeno panameño se puede reflejar en el contexto descrito por los autores del documento del BID. Tanto en América Latina como en Panamá se requiere el desarrollo del transporte para un desarrollo inclusivo. La debilidad estructural entre transporte e inclusión social nos coloca en la situación general de la región. El Diario El Panamá América publicó, en una noticia pertinente, lo siguiente:

Falta de buenas carreteras afecta desarrollo del país. Productores sostienen que el tema del transporte es uno de los eslabones que les afecta y de atenderse, mejoraría la calidad del producto. El problema de conectividad que presenta Panamá en su red de transporte en el interior del país, es una de las afectaciones que enfrentan los productores, ya que se les dificulta sacar los productos al mercado, además de que representa un efecto en el precio final del producto. Agrega el diario: Un estudio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), sostiene que de mejorar este sistema se podría aumentar la productividad de algunos rubros en lugares específicos.

Destaca que a pesar de que el país registra un destacado papel en el comercio internacional, resultado de su posición estratégica y del Canal, por donde pasa alrededor del 8% del comercio mundial, confronta problemas severos de conectividad en su red de transporte en el interior del país, lo que afecta el desarrollo económico y social de las principales zonas con potencial crecimiento, especialmente en los sectores agropecuario y turístico.

Indica que la falta de conectividad de la red de transporte representa una barrera para que el país pueda integrar el resto de la economía a

las actividades comerciales y económicas desarrolladas en la zona del Canal y contribuye a un desequilibrio en el desarrollo de las diferentes regiones del país. (Díaz, 27/sept/2019)

### **Conclusiones: Reflexión Final**

Sabemos que los sistemas de transporte eficientes, seguros, y accesibles no sólo promueven la productividad económica y crean puestos de trabajo, sino que pueden aumentar el acceso al empleo, al ocio y a otras oportunidades básicas para la vida. Permiten a los habitantes mejorar sus condiciones de vida y salir de la pobreza.

También somos conscientes que los pobres y grupos marginales, enfrentan a un acceso diferenciado al empleo y a otras oportunidades económicas y que, las barreras de un transporte deficiente pueden profundizar y agravar las desigualdades y la exclusión social.

Según las cifras de 2020, que se mantienen hoy, *un tercio de la población de América Latina y el Caribe vive en la pobreza y más de 1 de cada 10 personas vive en la pobreza extrema. América Latina y el Caribe sigue siendo una de las regiones más desiguales del mundo, ya que la proporción del ingreso nacional que posee el 10% más rico de la población es 22 veces mayor que la proporción que posee el 10% más pobre.*

En muchos lugares de América Latina y el Caribe, las relaciones entre transporte, pobreza, desigualdad y exclusión social son claramente demostrables. En zonas urbanas y rurales no existe una red de interconexión que permita el desarrollo integral de los lugares de cada país. La accesibilidad a las zonas de producción a las tierras fértiles mediante sistemas de transporte eficientes y vías de comunicación modernas, permitirán a las personas a mejorar sus condiciones de vida y crea oportunidades mejorar sus condiciones de vida, para salir de la pobreza y la marginación y tener una vida digna.

En Panamá, una mala logística interna dominada por una única carretera central consume los ingresos de quienes viven en el interior del país por los altos costos que deben pagar por un deficiente transporte controlado por la zona de tránsito que margina a quienes dependen y consumen la producción agrícola.

Para responder a la pregunta de la investigación solo nos resta la siguiente observación: Para las poblaciones en condición de pobreza y otras socialmente desfavorecidas, un menor acceso a servicios de transporte fiables y seguros, presenta un desafío significativo para acceder a mejores oportunidades. La provisión de mejores sistemas de transporte puede tener impactos positivos en la capacidad de los individuos para escapar de la pobreza. En las áreas rurales, el transporte desempeña un papel fundamental al promover el crecimiento económico y reducir la pobreza mediante vínculos con la productividad agrícola y con el acceso a oportunidades económicas y servicios sociales básicos.

En Panamá, a partir de los últimos años, especialmente durante la última campaña política, hemos escuchado más de un candidato plantear la necesidad de construir y ampliar carreteras, construir sistemas logísticos e intermodales de transporte que permitan una mejor conexión entre la capital y el atrasado interior. La única carretera central limita el desarrollo, encarece las mercancías y los alimentos, provocando el aumento de la pobreza y la desigualdad, lo que asemeja, a dos países confrontados.

## Referencias

- Barahona, J. Scholl, L. Fook, A. Rivas, M. (2022). *Transporte para el desarrollo inclusivo: un camino para América Latina y el Caribe*. Documento del Banco Interamericano de Desarrollo. Biblioteca Felipe Herrera. (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>). Monografías del BID.
- Cechini, S., Holz, R. y Rodríguez, A. (2020). *La matriz de la desigualdad social en Panamá*. Investigación. Cepal. Naciones Unidas. Serie Políticas Sociales. No. 236.
- Conconi, Cruces, Olivieri y Sánchez. (2007). *¿E pur si muove? Movilidad, Pobreza y Desigualdad en América Latina*. CEDIAS. Trabajo de Maestría. Universidad Nacional de La Plata. Arg.
- Díaz D. (2019 sept). Diario *El Panamá América*. Página economía.pa@epasa.com
- Durán E. y Saavedra E. (2014) *Calidad de la Infraestructura y Pobreza en América Latina*” Investigación. Facultad de Economía y Negocios – Universidad Alberto Hurtado. Stgo. Chile.

Gómez, Pérez y Valenzuela. (2023) *“Efecto de los Infraestructura Vial sobre la Educación”* Suficiencia para el Título Profesional de Licenciado en Economía, Universidad de Pacífico Lima. Perú.

Noriega R. (2022, agosto). *La logística de la desigualdad*. Diario La Prensa.

Urazán, Escobar y Moncada. (2017) Relación entre la red nacional de carreteras y el desarrollo económico nacional. Caso América Latina y el Caribe. *Revista Espacios. Ven. (N.º 61)*

Informe Nacional de Desarrollo Humano. Panamá. (2024 oct.). PNUD. *Entender el presente para Develar el futuro. Desigualdades y nuevos desafíos*. - Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Panamá. Pág.44.