

# Análisis de las dinámicas regionales: caso de las transformaciones económicas en Puerto Vidal, Panamá

## Analysis of regional dynamics: the case of economic transformations in Puerto Vidal, Panama

**Olga Cecilia Sagel González<sup>1</sup> e Hilario Campos Pinto<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>Universidad de Panamá, Centro Regional Universitario de Veraguas, olga.sagel@up.ac.pa, <https://orcid.org/0009-0007-9707-2025>, Panamá.

<sup>2</sup>Universidad de Panamá, Centro Regional de Bocas del Toro, hilario.campos@up.ac.pa, <https://orcid.org/0009-0004-2164-7708>, Panamá.

---

### Información del Artículo

#### **Trazabilidad:**

Recibido 13-01-2025

Revisado 14-01-2025

Aceptado 23-02-2025

---

#### **Palabras Clave:**

Trasformación económica

Transporte marítimo

Crecimiento regional

---

### RESUMEN

Estudio descriptivo y exploratorio, enfocado en analizar la influencia de las dinámicas económicas y la infraestructura en la transformación de Puerto Vidal, Panamá. Se basa en revisiones bibliográficas para identificar brechas de investigación, siguiendo la metodología no experimental. Utiliza un enfoque mixto, combinando fuentes cualitativas (artículos, informes) y cuantitativas (estadísticas, datos económicos) para ofrecer una visión integral. Se describen los principales elementos involucrados en el proceso de transformación de Puerto Vidal, como el desarrollo económico temprano, cambios con la llegada de la carretera interamericana, el desplazamiento de la localidad y las proyecciones futuras. Con base en la literatura e información recuperada, se concluye que Puerto Vidal ha sido un eje clave del transporte marítimo en la región, gracias a su ubicación y recursos naturales, impulsando el desarrollo económico local. Sin embargo, la construcción de la carretera interamericana ha disminuido su rol comercial, priorizando el transporte terrestre. La falta de inversiones en infraestructura y la migración de la población han llevado a un ciclo de despoblamiento y condiciones de vida deficientes. La ausencia de una planificación estratégica ha obstaculizado su desarrollo, resaltando la necesidad urgente de atención por parte de las autoridades para revitalizar el puerto y la comunidad.

---

### ABSTRACT

Descriptive and exploratory study, focused on analyzing the influence of economic dynamics and infrastructure on the transformation of Puerto Vidal, Panama. It is based on literature reviews to identify research gaps, following the non-experimental methodology by retrieving existing literature without making interventions. It uses a mixed approach, combining qualitative (articles, reports) and quantitative sources (statistics, economic data) to provide a comprehensive view. It describes the main elements involved in the transformation process of Puerto Vidal, such as early economic development, changes with the arrival of the Inter-American Highway, displacement of the locality and future projections. Based on the literature and information retrieved, it is concluded that Puerto Vidal has been a key hub of maritime transportation in the region, thanks to its location and natural resources, boosting local economic development. However, the construction of the Inter-American Highway has diminished its commercial role, prioritizing land transportation. Lack of investment in infrastructure and population migration have led to a cycle of depopulation and poor living conditions. The absence of strategic planning has hindered its development, highlighting the urgent need for attention from the authorities to revitalize the port and the community.

---

### Keywords:

Economic transformation

Maritime transport

Regional growth

---

### INTRODUCCIÓN

Desde tiempos inmemoriales, el puerto ha sido un centro de comercio estratégico que puso en primer plano a Estados nacionales de la antigüedad como Fenicia, Grecia, Egipto, Roma, España y China (Bobadilla &

Venegas, 2018). La relevancia de la carga ha generado controversias entre naciones y ha contribuido a la unificación del movimiento de cargas; estas condiciones persisten hasta la actualidad. Aunque los puertos inicialmente eran maravillas de la ingeniería, la carga y descarga aún se realizaban con la maquinaria más antigua: la mano de obra humana.

Según los planteamientos de Dwarakish & Salim (2015), los puertos constituyen una actividad económica importante en las zonas costeras, dado que entre mayor sea el movimiento de mercancías y pasajeros año tras año, más infraestructura, suministros y servicios asociados se requieren. Lo que de cierta manera traerá diversos beneficios a la economía y al país.

Los puertos también son importantes para el apoyo de las actividades económicas en el interior, ya que actúan como una conexión crucial entre el transporte marítimo y terrestre (Takrim, 2016).

Un puerto aporta beneficios económicos y sociales a su región, pero también es propenso a restricciones ambientales. Los grandes aumentos en el tráfico portuario, especialmente en el sector de contenedores, han llevado a la creación de nuevas infraestructuras portuarias en sitios existentes y desarrollos completamente nuevos en caso de que no sea posible desarrollar capacidad adicional en sitios existentes (Rodrigue & Notteboom, 2020). Al final, los puertos se convierten en una infraestructura costosa que tiene múltiples efectos económicos, especialmente por la estrecha relación entre el desarrollo portuario y el comercio global.

Por lo general, los puertos pierden utilidad por la alteración en las rutas de comercio global, razón por la cual quedan obsoletos. De igual forma, la apertura de nuevas rutas o el aumento en el tráfico de contenedores a puertos más modernos pueden reducir la relevancia, pero principalmente los cambios en las cadenas de suministro.

Como lo destaca el estudio de Suárez (2023), la transformación de la industria del transporte en América Latina ha sido impulsada por los puertos de Panamá, los cuales, en su infraestructura de primer nivel, han permitido un transporte más eficiente de mercancías, lo que ha reducido los costos y los tiempos de envío; es por ello por lo que un puerto cuya dinámica se ve limitada por modificaciones al contexto para el que es útil pierde influencia y valor.

Con base en lo planteado y reconociendo que el desarrollo tecnológico y la globalización son el núcleo del comercio intercontinental, es importante visualizar la relevancia de los puertos panameños para el transporte internacional de mercancías, por lo que este elemento comercial debe mantenerse siempre vigente y rentable.

Puerto Vidal, en su momento bullicioso punto de embarque para las poblaciones de la península de Las Palmas, ha experimentado notables cambios a lo largo del tiempo. Este análisis busca arrojar luz sobre cómo las dinámicas económicas y la infraestructura han influido en la transformación de esta localidad.

## **MATERIALES Y MÉTODOS**

Este estudio es de tipo descriptivo y exploratorio, ya que busca recopilar, analizar y sintetizar información existente sobre la influencia de las dinámicas económicas y la infraestructura en la transformación de Puerto Vidal, Panamá. Como señala Aguilar (2024), las revisiones bibliográficas son fundamentales para identificar brechas en la investigación y orientar futuras indagaciones. Con diseño no experimental ya que no se realizan intervenciones, sino que se recupera la literatura existente para identificar patrones y relaciones.

Tiene un enfoque mixto ya que se basa en fuentes cualitativas (artículos, informes) y cuantitativas (estadísticas, datos económicos) para obtener una visión completa, según Cadena Iñiguez (2017) la combinación de métodos cualitativos y cuantitativos puede proporcionar una visión más holística de los fenómenos estudiados.

Para la recolección de información se utilizaron buscadores como Google Scholar, Repositorios institucionales y revistas académicas. Reconociendo esta línea son recursos esenciales para acceder a literatura certificado con respaldo editorial que la hace confiable (Martínez & Martínez, 2022).

De igual forma los informes gubernamentales procedentes de las publicaciones del Ministerio de Economía y Finanzas de Panamá y otras entidades locales; enfocando también, las estadísticas de entidades como la Contraloría General de Panamá.

### **Ubicación**

Puerto Vidal es un corregimiento del distrito de Las Palmas en la provincia de Veraguas, República de Panamá. Su ubicación proporciona acceso a importantes rutas marítimas y en su momento fue un punto estratégico para la actividad económica en la región.

## RESULTADOS

Según los datos de la Autoridad Marítima de la República de Panamá (2023), nuestro país cuenta con un total de veinticinco (25) puertos estatales a nivel nacional, administrados por esta entidad gubernamental. En la tabla 1 se muestra se describe la principal actividad del puerto, como el caso del manejo de productos del mar, como pescados y mariscos. de manera general se proporciona una visión general del puerto, sus características físicas, operativas y logísticas.

Como se muestra el puerto tiene infraestructura relativamente básica con una profundidad limitada, pero ofrece servicios esenciales y está bien ubicado en términos de acceso terrestre. La modernidad del puerto se remonta a 2005, y su operativa está centrada en productos del mar.

**Tabla 1:** Descripción de puerto Vidal

Año de construcción	2005	Actividad portuaria	Movimiento de productos del mar
Provincia	Veraguas	Profundidad en muelle	1 metro en marea baja
Distrito	Las Palmas	Horario laboral	8:00 a.m. – 4 p.m.
Categoría	Puerto estatal	Teléfono	(507) 959-3167
Autoridades estatales	Aduanas	Área terrestre	1 ha + 3.017 45 m <sup>2</sup>
Posición geográfica	Datum (WGS4)	Ofrece	Ninguno
	8.05°N	A la carga	Servicio de ataque y autorización de zarpe
	81.61°W	A la nave Rutas de acceso terrestre	Carretera Nacional, Soná. Guabalá

### Desarrollo Económico Temprano

En sus primeros días, Puerto Vidal fue el epicentro del transporte marítimo en la región. Los puertos que se convierten en epicentros suelen estar situados en puntos clave de las rutas comerciales o tienen acceso a recursos valiosos.

Entre el 90 % y el 80 % del comercio mundial se realiza por mar. Las rutas marítimas y las infraestructuras de transporte por esta vía se configuran como estratégicas para la seguridad, el desarrollo y la prosperidad de los países con salida al mar. El transporte fluvial es poco común, pero se espera que crezca en las próximas décadas debido al deshielo de glaciares y la posibilidad de que aumente el caudal de ríos navegables (PROSEGUR, 2023).

Desde personas hasta madera, astillas de níspero y sacos de copra, la actividad comercial era abundante. El aserradero local contribuyó a la economía, y el puerto era esencial para la ruta de mercancías entre Panamá y Chiriquí. Este aspecto es concordante con lo que mencionaba Sánchez et al., (2017) al indicar que los puertos comerciales prósperos manejan una amplia gama de bienes y servicios que van más allá de los simples recursos naturales, lo que indica una economía vibrante y diversificada.

La posición estratégica del puerto en las rutas comerciales es crucial para entender su importancia, desde la conectividad; ya que se encuentra en una ubicación central en la costa del Pacífico, lo que facilita el acceso a diversas rutas marítimas y comerciales. Esto es crucial para el comercio interno y externo. De igual forma el acceso a los recursos se ubica en una zona rica en recursos naturales, lo que hace que el puerto sea un punto de salida ideal para productos como minerales, agricultura y pesca. Su desarrollo puede impulsó la economía local y generar empleo, así como fomentar el comercio en el área.

Sin embargo, como sostiene Ramos et al., (2021), el mantenimiento de la infraestructura física juega un papel importante en el crecimiento competitivo de la actividad comercial marítima, lo que indica que es fácil invertir en nuevas instalaciones portuarias. Esto sugiere que es conveniente enfocar las inversiones públicas y privadas en el impulso de las actividades portuarias, fomentando metodologías que deben aplicarse en general al establecer contraprestaciones.

### Cambios con la Carretera Interamericana:

La construcción de la carretera Interamericana marcó un cambio drástico en la importancia de Puerto Vidal. Ante la nueva accesibilidad terrestre, la función comercial del puerto disminuyó. Aunque aún servía como punto de embarque para los residentes locales, su rol como centro de comercio regional se desvaneció.

La Carretera Interamericana conectó varias áreas y naciones, lo que facilitó el transporte de mercancías por tierra y redujo la dependencia de los puertos para el comercio regional. Por tanto, los puertos de la región, como Puerto Vidal, experimentaron una disminución en su importancia como centros comerciales con la

apertura de la Carretera Interamericana. La carretera permitió el transporte de mercancías de manera más rápida y directa, eliminando la necesidad de usar puertos para estos fines (Heckadon Moreno, 1998).

Como señala Ricord Bernal (2023), la implementación de la carretera interamericana transformó el comercio en la región. El antiguo centro comercial de Puerto Vidal comenzó a perder importancia en comparación con el transporte terrestre facilitado por la nueva infraestructura vial. Aunado a que una parte importante del comercio que anteriormente dependía del puerto fue desviada por la construcción de carreteras.

Aunque Puerto Vidal experimentó una reducción en su papel como centro comercial regional, el puerto mantuvo su vigencia como punto de embarque vital para los residentes locales. La nueva carretera facilitó el transporte terrestre, pero el puerto mantuvo su importancia para la movilidad y el comercio a nivel comunitario (Centro de Estudios Para la Integración Económica, 2018).

La construcción de la Carretera Interamericana tuvo dos efectos en Puerto Vidal. Por un lado, el papel del puerto en el comercio regional disminuyó, mientras que la carretera fomentó una forma diferente de crecimiento económico en la región, centrada más en el transporte terrestre y menos en las actividades portuarias.

### **Transformación en un "Pueblo Fantasma"**

Con la construcción del corte de camino y la posterior carretera Soná-Pixvae, Puerto Vidal experimentó un cambio aún más profundo y, por tanto, aunque aún mantiene un potencial importante, la falta de inversiones significativas y sostenidas en infraestructura y servicios ha impedido el crecimiento del puerto, aunado a ello la poca ejecución de procesos de desarrollo, lo que ha generado incertidumbre sobre el futuro de la zona.

El desplazamiento de la población también ha tenido su impacto. Muchos habitantes han optado por trasladarse a áreas con más oportunidades laborales, como las ciudades grandes, dejando atrás el puerto. Esta situación ha contribuido a la disminución de la población, ha llevado a un ciclo de despoblamiento, y sobresale el hecho de que entre menos personas resultan en pocos servicios y actividades económicas.

El crecimiento económico asociado con las actividades portuarias no siempre se distribuye equitativamente, lo que puede resultar en una polarización económica. Las comunidades cercanas pueden no beneficiarse de la prosperidad del puerto, llevando a la migración hacia áreas más urbanizadas. (Busso & Rodríguez, 2019). En muchas zonas portuarias, las condiciones de vida pueden ser deficientes, con acceso limitado a servicios básicos como educación, salud y vivienda, lo que impulsa a los residentes a buscar mejores oportunidades en otros lugares.

En este punto, es importante destacar el deterioro de las instalaciones, las cuales han sufrido desgaste y poco mantenimiento, afectando la funcionalidad del lugar. En los últimos años, el bajo interés en la localidad ha influido en la escasez de servicios esenciales como agua, electricidad y salud que ha hecho que vivir en la zona sea menos atractivo.

La visión estratégica ha sido uno de los puntos importantes a tomar en cuenta. Existe una clara ausencia de planificación. Esto afecta debido a que es una actividad que constantemente se debe implementar para identificar y seguir una visión a través del logro de objetivos y metas (Pérez & Bojórquez, 2013). La falta de un plan claro y estratégico para revitalizar el puerto y la comunidad ha contribuido a su estancamiento y sumado a ello, la poca atención por parte de las autoridades locales y nacionales ha limitado las oportunidades para el desarrollo.

### **Perspectivas Futuras**

Aunque Puerto Vidal ha perdido su posición central en el comercio regional, su papel como punto estratégico para los moradores de pueblos cercanos persiste. La construcción de infraestructuras viales ha transformado la dinámica económica, planteando preguntas sobre cómo estas localidades pueden adaptarse y prosperar en una nueva era de conectividad.

Es importante en este punto considerar los aspectos destacados por Estay (2005), al indicar que es necesaria la revisión de las políticas económicas implementadas en América Latina y su efectividad, así como la necesidad de un enfoque más integral que contemple tanto el crecimiento económico como el bienestar social.

Las proyecciones futuras del puerto de Vidal dependen de una variedad de factores importantes. Como la mejora de las conexiones viales y la modernización de la infraestructura portuaria, podrían aumentar la capacidad operativa y atraer más tráfico marítimo.

La diversificación de actividades, como el turismo y la agricultura, también podría generar nuevas oportunidades económicas. Implementar proyectos de restauración ambiental y prácticas sostenibles mejoraría la reputación del puerto y atraería inversiones responsables.

## **DISCUSIÓN**

El intercambio de recursos y el tráfico comercial se pueden mejorar mediante la cooperación regional y las alianzas estratégicas con otros puertos. Será necesario respaldar estos cambios mediante políticas públicas enfocadas en el desarrollo portuario.

El puerto de Vidal podrá enfrentar sus desafíos actuales y convertirse en un centro logístico relevante en el futuro al adaptarse a las tendencias globales en comercio y tecnología, así como a las nuevas herramientas de gestión portuaria.

La construcción de la carretera interamericana transformó la dinámica comercial de la región, disminuyendo la dependencia de los puertos. Analizar cómo el transporte terrestre ha afectado la relevancia de Puerto Vidal puede ofrecer perspectivas sobre la adaptación a nuevas infraestructuras.

La migración de habitantes en busca de mejores oportunidades ha contribuido a la despoblación de Puerto Vidal. Examinar cómo esta tendencia impacta en la disponibilidad de servicios y en la economía local podría revelar la necesidad de políticas que promuevan el desarrollo comunitario.

A pesar de la pérdida de importancia en el comercio regional, Puerto Vidal tiene potencial para diversificarse en áreas como el turismo y la agricultura. Discutir las estrategias necesarias para revitalizar el puerto y fomentar una economía más sostenible puede abrir la puerta a nuevas oportunidades de desarrollo.

Con base en lo mencionado, el estudio de Giraldez (2018) discute cómo la infraestructura geográfica y de transporte (como carreteras y canales) impacta la eficiencia logística, lo que contrasta con este estudio porque sugiere que la infraestructura terrestre puede complementar o competir con las funciones portuarias. De igual forma, se aborda cómo la operatividad del puerto influye en el desarrollo económico de las comunidades circundantes, similar a la relación entre la economía local.

La construcción de la carretera interamericana marcó un cambio radical en la importancia de Puerto Vidal al minimizar su rol como centro de comercio regional. Ya que como señala, uno de los aspectos prioritarios en el desenvolvimiento de la población es la comunicación y el transporte entre pueblos y ciudades (Ricord Bernal, 2023). La nueva accesibilidad terrestre ofreció una alternativa más eficiente para el transporte de mercancías, lo que disminuyó la dependencia del puerto para el comercio. Sin embargo, el puerto continúa desempeñando un papel importante a nivel local, sirviendo como un punto de embarque para los residentes.

## **CONCLUSIÓN**

Puerto Vidal ha desempeñado un papel fundamental como eje del transporte marítimo en la región, gracias a su ubicación estratégica y su acceso a recursos naturales. La actividad comercial, que abarca una variedad de productos desde madera hasta productos agrícolas, contribuyó significativamente al desarrollo económico local y al empleo. No obstante, la sostenibilidad y el crecimiento de este puerto dependen en gran medida del mantenimiento y la mejora de su infraestructura. Invertir en estas áreas es esencial para potenciar su competitividad y asegurar un futuro próspero en el comercio marítimo, alineándose con las tendencias emergentes en el transporte, como el potencial crecimiento del transporte fluvial.

La construcción de la carretera Interamericana representó un cambio significativo en la dinámica comercial de la región, afectando drásticamente la relevancia de Puerto Vidal. Si bien el puerto había sido un centro crucial para el comercio regional, la nueva infraestructura vial facilitó un transporte de mercancías más rápido y eficiente, lo que resultó en una disminución de su función comercial. No obstante, Puerto Vidal continuó siendo un punto de embarque importante para los residentes locales, manteniendo su relevancia a nivel comunitario. Este fenómeno resalta cómo el desarrollo de infraestructuras puede transformar no solo las rutas comerciales, sino también las dinámicas económicas locales al priorizar el transporte terrestre sobre las actividades portuarias.

La falta de inversiones sostenidas en infraestructura y servicios ha impedido el crecimiento del puerto, mientras que el desplazamiento de la población hacia áreas más urbanizadas ha llevado a un ciclo de despoblamiento y a la polarización económica en la región. Las condiciones de vida deficientes, sumadas al deterioro de las instalaciones y la escasez de servicios básicos, han hecho que la zona sea menos atractiva para los residentes. Además, la ausencia de una visión estratégica y de planificación ha obstaculizado el desarrollo del puerto y de la comunidad en general, lo que subraya la necesidad de una atención renovada por parte de las autoridades para revitalizar esta área y aprovechar su potencial.

## **REFERENCIAS**

- Aguilar Santos, J. (2024). La revisión bibliográfica en Investigación educativa.  
<https://proyectoacademico.com/relevancia-de-la-revision-bibliografica-en-investigacion-educativa/>

- Autoridad Marítima de Panamá. (2023). Puertos estatales. Gobierno Nacional de la República de Panamá. [https://www.amp.gob.pa/servicios/puertos-e-industrias-maritimas-  
auxiliares/infraestructura/puertos-estatales-2/](https://www.amp.gob.pa/servicios/puertos-e-industrias-maritimas-auxiliares/infraestructura/puertos-estatales-2/)
- Bobadilla Falla, J. D., & Venegas Camargo, A. (2018). La importancia de los puertos dentro de la economía en Colombia y sus países fronterizos. *Punto de vista*, 9(13). <https://journal.poligran.edu.co/index.php/puntodevista/article/download/1115/841>
- Busso, G., & Rodríguez Vignoli, J. (2009). *Migración interna y desarrollo en América Latina entre 1980 y 2005: un estudio comparativo con perspectiva regional basado en siete países*. CEPAL. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2541/1/S0800671\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2541/1/S0800671_es.pdf)
- Cadena-Iñiguez, P., Rendón-Medel, R., Aguilar-Ávila, J., Salinas-Cruz, E., Cruz-Morales, F. D. R. D. L., & Sangerman-Jarquín, D. M. (2017). Métodos cuantitativos, métodos cualitativos o su combinación en la investigación: un acercamiento en las ciencias sociales. *Revista mexicana de ciencias agrícolas*, 8(7), 1603-1617. <https://www.scielo.org.mx/pdf/remexca/v8n7/2007-0934-remexca-8-07-1603-en.pdf>
- Centro de Estudios Para la Integración Económica. (2018). *El transporte en Centroamérica: importancia en la economía regional*. Policy Brief N°23. <https://www.oie.sieca.int/documentos/ver/PB%20N23%20Transporte%20importancia%20en%20la%20econom%C3%A9tica%20centroamericana.pdf>
- Dwarakish, G. S., & Salim, A. M. (2015). Review on the Role of Ports in the Development of a Nation. *Aquatic Procedia*, 4, 295-301. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214241X15000413/pdf?md5=83ff412e2fa724dc8a46d87ee86b1dbe&pid=1-s2.0-S2214241X15000413-main.pdf>
- Estay, J. (2005). *La economía mundial y América Latina. Tendencias, problemas y desafíos*. <https://core.ac.uk/download/pdf/35157373.pdf>
- Giraldez Roach, J. M. (2018). *La geografía y su impacto en logística portuaria: caso Puerto de Balboa, República de Panamá*. [Tesis Doctoral, Universidad de Panamá]. <https://core.ac.uk/download/pdf/228859136.pdf>
- Heckadon-Moreno, S. (1998). *Naturalistas del istmo de Panamá*. Fundación Santillana para Iberoamérica, Panamá.
- Martínez Lobo, A. D. P., & Martínez Romero, B. (2022). Academic-scientific databases their use for the development of research and production of HEIS in the aeronautical sector in Colombia. *Ciencia y Poder Aéreo*, 17, (2), 146-156. <https://doi.org/10.18667/cienciaypoderaereo.736>
- Pérez Brito, A. E., & Bojórquez Zapata, M. I. (2013). *La planeación estratégica. Un pilar en la gestión empresarial*. [http://148.202.116.8080/jspui/bitstream/123456789/910/3/Planeaci%C3%B3n\\_estrat%C3%A9gica.pdf](http://148.202.116.8080/jspui/bitstream/123456789/910/3/Planeaci%C3%B3n_estrat%C3%A9gica.pdf)
- PROSEGUR. (2023). *Seguridad en infraestructuras portuarias de América Latina*. [https://www.prosegurresearch.com/dam/jcr:2e273fc0-1c3d-496b-b7e1-f0ef86536452/Seguridad\\_en-infraestructuras-portuarias-de-America-Latina-2023.pdf](https://www.prosegurresearch.com/dam/jcr:2e273fc0-1c3d-496b-b7e1-f0ef86536452/Seguridad_en-infraestructuras-portuarias-de-America-Latina-2023.pdf)
- Ramos, M. Q., Vides, K. A., & Gómez, S. P. (2021). Estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados. *Revista de ciencias sociales*, 27(3), 250-271. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8090619.pdf>
- Ricord Bernal, I. (2023). Estudio sobre la situación de los caminos y carreteras en Panamá, al final del siglo XIX y principios de la República. (Reconstrucción del Contexto Histórico.). *Revista Científica Orbis Cognita*, 7(2), 11-32. <http://portal.america.org/ameli/journal/213/2134288001/2134288001.pdf>
- Rodrigue, J. P., & Notteboom, T. (2020). Ports and economic development. Port Economics, Management and Policy. New York: Routledge. <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part7/port-and-economic-development/>
- Suárez, N. (2023). Análisis de la evolución de los puertos marítimos de Panamá. *D'Economía*, 4. 74-86. <https://doi.org/10.48204/2710-7744.4621>
- Takrim, K. (2016). Role of Ports in the Economic Development of a Nation: Gwadar Port Perspective. *Putaj Humanities & Social Sciences*, 23(1). <https://openurl.ebsco.com/EPDB%3Agcd%3A3%3A23175891/detailv2?sid=ebsco%3Aplink%3Ascholar&id=ebsco%3Agcd%3A137259538&crl=c>