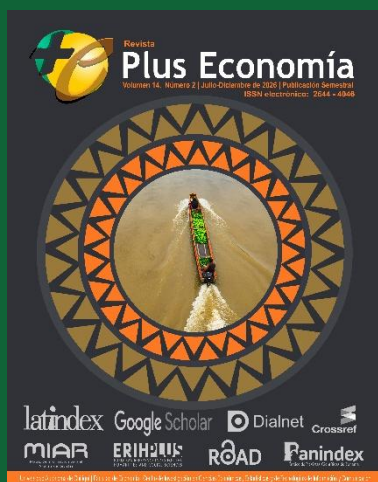




Revista **PLUS ECONOMÍA**

República de Panamá
Universidad Autónoma de Chiriquí (UNACHI)
Facultad de Economía
Centro de Investigación en Ciencias Económicas, Estadísticas y de Tecnologías de
Información y Comunicación (CICEETIC)
pluseconomia@unachi.ac.pa



ISSN electrónico: 2644-4046

ECONOMÍA Y TRANSPORTE EN LA PROVINCIA DE VERAGUAS

*Economy and Transportation in the Province of
Veraguas*

Vol. 14, Núm. 2 | Julio-Diciembre de 2026 |

pp. 88-102

Edwin Tuñón

Universidad de Panamá (UP)



ECONOMÍA Y TRANSPORTE EN LA PROVINCIA DE VERAGUAS

DOI: <https://doi.org/10.59722/pluseconomia.v14i2.1292>

Fecha de recepción: 11/09/2025

Fecha de aprobación: 16/03/2026

Autor

EDWIN TUÑÓN



<https://orcid.org/0000-0002-8429-2295>

edwin.tunon@up.ac.pa

Afiliación

Facultad de Economía,
Centro Regional
Universitario de Coclé,
Universidad de Panamá
(UP)

Resumen

El artículo "Economía y Transporte en la provincia de Veraguas" tiene como objetivo conocer la situación de la provincia en relación con el transporte (terminales y empresas concesionarias).

Se utilizó un diseño de ciencias sociales, con un nivel de profundidad descriptivo y un paradigma cualitativo. La fuente son los planes Estratégicos Indicativos de los 12 distritos de la provincia de Veraguas para el periodo 2024-2025. Del mismo modo, en la dimensión urbana y suburbana, se analiza la existencia o no de terminales y empresas concesionarias del servicio de transporte colectivo en el documento.

El sistema de transporte fragmentado y opaco en la provincia de Veraguas, lejos de ser un pilar del desarrollo, se revela como un reflejo de las deficiencias en la planificación y la gestión pública. Las terminales y concesionarias, en lugar de actuar como nodos de un sistema integrado, parecen ser elementos aislados e ineficientes.

Palabras clave

Economía de Veraguas, plan estratégico distrital, terminal de transporte, empresa concesionaria.



Economy and Transportation in the Province of Veraguas

Abstract: The article, "Economy and Transportation in the Province of Veraguas," aims to understand the transportation situation in the province of Veraguas (terminals and concessionaires).

A social science design was used, with a descriptive level of depth and a qualitative paradigm. The source is the Indicative Strategic Plans of the 12 districts of the province of Veraguas 2024-2025. Likewise, in the urban and suburban dimensions, the existence or absence of terminals and concessionaires of public transportation services is discussed in the document.

A fragmented and opaque transportation system in the province of Veraguas, far from being a pillar of development, is revealed as a reflection of deficiencies in public planning and management. Terminals and concessionaires, rather than acting as nodes of an integrated system, appear to be isolated and inefficient elements.

Keywords: Economy of Veraguas, district strategic plan, transport terminal, concessionary company.

INTRODUCCIÓN

En la línea de investigación sobre economía financiera de la Facultad de Economía, retomo el conocimiento para avanzar en la comprensión de la economía de la provincia de Veraguas. Para ello, integramos los planes estratégicos distritales, que fueron guiados por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) a través de la Guía Metodológica para la Formulación de Planes Estratégicos Distritales (MEF, 2022).

La economía de la provincia de Veraguas, entre los años 2018-2023, aporta un 3% del producto interno bruto; es decir, tres centavos de cada dólar producido en el PIB del país. En el trabajo sobre la economía de la provincia de Veraguas en los años 2018-2022, se expresa que: "El sector terciario ha sido el motor de la economía de Veraguas en los últimos años, impulsado por el crecimiento del comercio, los servicios públicos, las actividades inmobiliarias y las



tecnologías de la información y las comunicaciones" (Tuñón, 2025). La aparente contradicción entre la afirmación de que el sector terciario impulsa la economía de la provincia y su baja contribución al PIB nacional (3%) puede explicarse por la naturaleza de los datos. Aunque el 3% del PIB nacional es una contribución pequeña, esto no niega la importancia de este sector a nivel provincial. Es decir, aunque Veracruz no es una potencia económica a escala nacional, el sector de servicios es el que domina y marca el ritmo del crecimiento económico interno de la provincia, por encima de los sectores primario (agricultura) y secundario (industria). Esto sugiere que la economía de Veracruz está en una fase de desarrollo donde los servicios ganan peso, aunque todavía no sea una provincia con una gran capacidad productiva a nivel nacional.

La reactivación de la economía de la provincia de Veracruz en el periodo 2019-2023, según el informe "Reactivación de la Economía de la provincia de Veracruz" (Tuñón, 2025), muestra que hay cuatro actividades reactivadas (4), que representan el 51.7% del promedio; dos (2) actividades

estancadas, con un 8.7%; y diez (10) actividades no reactivadas, con un promedio del 38.4%. Es una economía afectada por su estructura y sus inconvenientes, agudizados por los efectos de la pandemia de COVID-19.

La economía de la provincia de Veracruz, que aporta solo un 3% del PIB nacional, ha enfrentado un proceso de reactivación desigual tras la pandemia. Según el (informe de Tuñón), la mayoría de las actividades económicas provinciales no han logrado recuperarse completamente. De 16 actividades económicas analizadas, solo cuatro (4) se han reactivado, lo que representa poco más de la mitad del promedio económico (51.7%). En contraste, dos actividades se mantienen estancadas (8.7%) y diez (10) aún no han mostrado signos de reactivación, lo que representa un considerable 38.4%. Esta situación evidencia una economía con una estructura débil y vulnerable.

El Plan Estratégico del Distrito de San Francisco señala que: "El transporte y la movilidad dentro del distrito se da mediante rutas internas, que en su mayoría son autos tipo pick up, los cuales son adaptados para



poder transportar personas hasta las áreas de difícil acceso. Rutas internas de transporte. Por otro lado, existe la ruta hacia el distrito de Santiago, a cargo de la empresa TRANSFUSA, la misma cuenta con una flota vehicular de 11 buses, prestan el servicio de taxi de la Cooperativa Joaquina H. de Torrijos, pero no tienen piquera fija. Tienen una terminal de transporte del distrito de San Francisco" (Francisco, 2025). Del Plan Estratégico del Distrito de San Francisco emerge la existencia de un sistema de transporte con limitaciones, reflejando la ausencia de un plan formal de ordenamiento territorial. El transporte colectivo cuenta con una estructura llamada "Terminal de transporte del distrito de San Francisco".

Plan estratégico del distrito de Santiago 2024-2025

El distrito de Santiago cuenta con una terminal provincial de transporte, ubicada a un costado de la Vía Interamericana, que muestra saturación por el crecimiento vegetativo de la actividad. El tejido de empresas de transporte, entre las que se destacan Transporte Santiago-Panamá

(SANPASA) y Transporte Veragüense (TRAVESA), son actores importantes en la actividad de transporte en el distrito (Santiago, 2025). La terminal de Santiago, a pesar de su rol central, está saturada por su crecimiento. Este problema evidencia una planificación reactiva, no proactiva. La dependencia de un "tejido de empresas" no garantiza un servicio integrado ni eficiente, lo que limita la capacidad de la provincia para gestionar la movilidad de forma estratégica y sostenible.

Plan estratégico del distrito de Soná, provincia de Veraguas

El servicio de transporte en el distrito de Soná cuenta con dos terminales: Terminal San Cristóbal y San Isidro y Terminal Transur. COOTRAJOHT (Soná, 2025). La existencia de dos terminales en Soná podría sugerir una competencia efectiva, pero en realidad evidencia una fragmentación ineficiente. En lugar de un sistema integrado que optimice recursos, esta duplicidad puede generar redundancias, rutas superpuestas y una gestión descoordinada, limitando el potencial de un servicio de transporte



coherente y de calidad para la comunidad

Plan estratégico del distrito de Calobre

La Terminal de Transporte de Calobre: "Las autoridades han brindado respuesta por medio de un paliativo, sin embargo, la misma situación se produce en otras áreas del Distrito, siendo esta una de las mayores problemáticas mencionadas por la población" (Calobre, 2025). Las autoridades de Calobre solo ofrecen un paliativo, no una solución estructural. Esta acción superficial revela una falta de visión estratégica para abordar el problema de fondo del transporte. Al no resolver la raíz de la problemática, perpetúan la ineficiencia y la insatisfacción de la población, limitando el verdadero desarrollo del distrito.

Plan estratégico del distrito de Cañazas

En transporte y movilidad: "En Cañazas operan dos compañías de transporte, TRANCASA S.A., que opera desde Cañazas-Santiago, y la

Compañía San Javier S.A., quienes realizan traslados hacia la capital" (Cañazas, 2025). El sistema de transporte y movilidad de Cañazas depende de compañías y taxis, mientras su red vial es deficiente, con la mayoría de caminos en mal estado.

Plan estratégico del distrito de La Mesa

En transporte y movilidad: "El Distrito de La Mesa tiene servicio de transporte de pasajeros disponible para el público en general. Registrado bajo la asociación con personería jurídica, se identifica mediante la sigla UTRAMESA, que significa Unión de Transportistas Mesanos, constituidos desde el 22 de junio de 1993. No cuenta con una edificación con oficina" (Alcaldía, 2025). La descripción del transporte en La Mesa revela un sistema informal y precario, carente de infraestructura física. La ausencia de una terminal o una oficina formal limita la capacidad de gestión y control, dejando el servicio en manos de una asociación que, aunque organizada, no tiene el respaldo de una estructura adecuada para garantizar la eficiencia y la calidad para los usuarios.



Plan estratégico del distrito de Las Palmas

El instrumento no registra información sobre la existencia de la Terminal de Transporte ni empresas concesionarias que explotan el servicio de transporte colectivo en el distrito e interdistrital (Palmas, 2025). De acuerdo con el Plan Estratégico Distrital de Las Palmas, es cierto que el documento no contiene información sobre una Terminal de Transporte ni sobre empresas concesionarias que operen servicios de transporte público en el distrito. Sin embargo, esto no significa que no existan servicios de transporte.

Plan estratégico del distrito de Montijo

En transporte y movilidad marítima: "Montijo cuenta con una estructura marítima en Puerto Mutis en el corregimiento de Costa Hermosa, uno de los principales atracaderos que lleva a locales y foráneos a diferentes comunidades costeras del golfo de Montijo y del Parque Nacional Coiba. Actualmente, en esta pequeña comunidad que una vez fue solo de pescadores, encontramos restaurantes

que brindan un menú variado de productos del mar para todos los gustos y precios competitivos como área turística, suministro de gasolina que pretenden llenar las expectativas básicas de los turistas y locales que visitan el área. Puerto Mutis. No hay evidencia sobre la terminal de transporte en el distrito ni las empresas que explotan el servicio de transporte" (Montijo, 2025). El texto revela una contradicción: a pesar de su función como "principal atracadero" para el turismo y la conexión local, el plan estratégico de Montijo no reconoce formalmente a Puerto Mutis como una terminal de transporte marítimo ni identifica a las empresas que operan el servicio. Esta omisión subraya una falta de planificación y regulación oficial en una infraestructura crucial para el desarrollo económico y turístico del distrito.

Plan estratégico del distrito de Río de Jesús

No hay evidencia sobre la terminal de transporte en el distrito ni las empresas que explotan el servicio de transporte (Jesús, 2025).



La omisión de una terminal de transporte y las empresas de servicio en el plan de Río de Jesús es crítica. Esta falta de información evidencia una desconexión entre la planificación estratégica y la realidad operativa del transporte público. Sin un registro formal, es imposible regular, mejorar o proyectar una red de movilidad eficiente, lo que limita el desarrollo y la accesibilidad para los ciudadanos.

Plan estratégico del distrito de Santa Fe

"Actualmente, la terminal cuenta con dos empresas de servicio formalizadas, TRANSFUSA y TRANSANSA; ambas proveen una flota de buses que facilitan la movilización a cientos de personas que habitan en el Distrito. No obstante, según los datos obtenidos..." (Santa Fé, 2025).

El Plan Estratégico de Santa Fe reconoce la existencia de dos empresas de transporte formalizadas, TRANSFUSA y TRANSANSA. Sin embargo, la continuación del texto indica que su servicio, a pesar de ser vital, no es suficiente. Esta dicotomía sugiere una brecha entre la formalidad

del transporte y la realidad de las necesidades de la población, lo que limita una movilidad verdaderamente efectiva.

Plan estratégico del distrito de Atalaya

En transporte y movilidad: "En el distrito de Atalaya se cuenta con una terminal de transporte" (Atalaya, 2025). El plan estratégico de Atalaya afirma que el distrito tiene una terminal de transporte, pero no ofrece detalles sobre su estado, operación o las empresas que la utilizan. Esta falta de información evidencia una visión incompleta, limitando cualquier análisis o mejora en la movilidad.

Plan estratégico del distrito de Mariato

"El sector transporte brinda servicios de manera colectiva y selectiva, no se cuenta con una Terminal de transporte en Llano Cativa, cabecera. En el transporte colectivo, a cargo de la empresa concesionaria Transporte Mariato, S.A. (TRAMSA)... Cabe resaltar que el cuadro de red vial



siguiente está actualizado hasta el 2022, por lo que no refleja los cambios viales que se han dado en la actualidad" (Mariato, 2025).

El plan de Mariato destaca la ausencia de una terminal de transporte en su cabecera, un déficit de infraestructura clave. Aunque identifica a TRAMSA, la empresa concesionaria, la falta de una actualización en la red vial del documento hasta el 2022 sugiere una planificación deficiente. Esto evidencia una desconexión entre el diagnóstico y la realidad del transporte, limitando la toma de decisiones informada.

Análisis de la movilidad y el transporte en Veraguas

Los planes estratégicos de los distritos de Veraguas revelan un panorama de movilidad fragmentado y con serias deficiencias

Distritos como Santiago y Soná cuentan con terminales, lo cual a simple vista parecería una ventaja. Sin embargo, en Santiago, la terminal Santiago se encuentra saturada, un claro indicio de que el crecimiento de la población ha superado la capacidad de

la infraestructura. Por su parte, en Soná, la presencia de dos terminales (Terminal San Cristóbal y San Isidro y Terminal Transur) sugiere una duplicidad de esfuerzos en lugar de una red integrada y coordinada.

En San Francisco, aunque se menciona una "terminal", el sistema coexiste con un transporte informal de pick-ups adaptados, lo que indica una falta de regulación y una dependencia de soluciones improvisadas para cubrir la demanda. En el caso de Atalaya, el plan simplemente afirma la existencia de una terminal sin proporcionar detalles cruciales sobre su funcionamiento, lo que hace imposible evaluar su impacto real en la movilidad del distrito.

Una de las repeticiones más evidentes en los planes es la ausencia de información sobre terminales de transporte o empresas formalizadas. Este vacío se manifiesta claramente en distritos como Río de Jesús y Las Palmas, donde los documentos oficiales no registran datos sobre el transporte colectivo.

Esta falta de información es especialmente preocupante en Montijo,



donde el importante Puerto Mutis es reconocido como un atracadero clave, pero no es formalmente designado como una terminal marítima. Esta omisión muestra una falta de reconocimiento y regulación oficial de una infraestructura vital para el turismo y la economía local. De manera similar, en La Mesa, el servicio de transporte recae en una asociación (UTRAMESA) sin una oficina o terminal física, lo que refleja un sistema precario y vulnerable.

Aunque algunos distritos mencionan a sus empresas de transporte, las descripciones a menudo revelan problemas subyacentes. Por ejemplo, en Santa Fe, se identifican a TRANSFUSA y TRANSANSA como empresas formalizadas, pero el plan reconoce que el servicio no es suficiente para la población, sugiriendo una brecha entre la formalidad y la eficiencia real. De la misma forma, el plan de Mariato identifica a TRAMSA como la empresa concesionaria, pero su validez se ve comprometida por el hecho de que el cuadro de la red vial no ha sido actualizado desde 2022, evidenciando una planificación desfasada.

La repetición de esta problemática en los planes estratégicos de Veraguas, que en teoría deberían ser una guía para el futuro, subraya una falta de planificación proactiva. En lugar de anticipar el crecimiento y las necesidades, las autoridades distritales parecen limitarse a documentar una realidad que, en muchos casos, ya es deficiente o incompleta. Esto crea una barrera para el desarrollo económico, ya que un sistema de transporte ineficiente afecta directamente el comercio, el turismo y la calidad de vida de los ciudadanos.

METODOLOGÍA

Para el desarrollo del presente artículo, se utilizó el Diseño de las Ciencias Sociales. La unidad de análisis es el distrito de la provincia de Veraguas. Se utilizó el análisis de la dimensión urbana de los Planes Estratégicos de Distrito, años 2024-2025. Se analizaron los planes distritales de la economía distrital de los 12 distritos de Veraguas: Atalaya, Calobre, Cañazas, La Mesa, Las Palmas, Mariato, Montijo, Río de Jesús, San Francisco, Santa Fe, Santiago y



Soná. El diseño de las ciencias sociales, con un paradigma cualitativo y un nivel de profundidad descriptivo, permite extraer de la dimensión del transporte la presencia o ausencia de terminales distritales y el nombre de la concesionaria del servicio de transporte. Esto permite una construcción de la estructura general interprovincial e interdistrital. Se utilizó la información del programa Excel.

RESULTADOS

Tabla N°1. Estructura general de las Terminales de Transporte.		Año: 2025
Distrito.	Descripción	
Atalaya	Cuenta con terminal .	
Calobre	Cuenta con infraestructura.	
Cañazas	Cuenta con Terminal de Transporte de	
La Mesa	No cuenta con Terminal	
Las Palmas	No cuenta con Termonal	
Mariato	Cuenta con Terminal en Llano Cativá.	
Montijo	*	
Río de Jesús	N cuenta con treminal.	
San Francisco	Terminal de transporte del distrito.	
	Cuenta Terminal de Santa Fe	
Santa Fe		
Santiago	Si cuenta con Terminal.	
y Soná	Cuenta con dos terminales: San Cristibal y San Pedro..	
Fuente :a autor base información de Plan Estrategico distrital Veraguas.		
Nota		
* No hay información disponible en el Plan Estrategico distrital.		

La Tabla N°1 sobre infraestructura de transporte es la columna vertebral del desarrollo económico y social, y su ausencia o presencia es un claro reflejo del nivel de servicio público en un territorio. En la provincia de Veraguas, el análisis de la existencia de terminales de transporte

por distrito revela una preocupante disparidad que va más allá de la simple estadística., sino que evidencia un patrón de desigualdad y, en algunos distritos, la deficiencia en la provisión de servicios esenciales. La ausencia de terminales de transporte en distritos como La Mesa, Las Palmas y Río de Jesús no es un simple inconveniente, sino una barrera estructural que limita el acceso de sus habitantes a oportunidades económicas, educativas y de salud. Desde una perspectiva económica, esta falta de conectividad reduce la movilidad de la fuerza laboral, incrementa los costos de transporte de bienes y servicios y desincentiva la inversión. Para un agricultor de Río de Jesús, la ausencia de una terminal formal se traduce en mayores dificultades para llevar sus productos a los mercados, lo que reduce su competitividad. Desde un enfoque legal y de derechos, la falta de una infraestructura adecuada constituye una deficiencia del servicio público que no garantiza el derecho fundamental a la movilidad y a la igualdad de oportunidades.

Por otro lado, la existencia de terminales en Santiago, Soná y Atalaya,



si bien es positiva, no es por sí sola una garantía de un servicio eficiente. En Santiago, la existencia de una terminal es previsible dada su condición de cabecera provincial. Sin embargo, el contraste con distritos vecinos subraya la concentración de recursos. La situación de Soná, que cuenta con dos terminales, resalta su importancia como eje logístico, pero a su vez plantea interrogantes sobre la calidad de las conexiones hacia las áreas rurales de su propio distrito y de los distritos vecinos.

Finalmente, la falta de información disponible en el Plan Estratégico Distrital de Montijo es la evidencia más evidente de la mala gestión del servicio. La ausencia de datos sobre una infraestructura crítica demuestra una falla fundamental en la planificación y la transparencia gubernamental. Sin información, no es posible evaluar, planificar ni asignar recursos de manera eficiente. La distribución de terminales de transporte de los 12 distritos en Veraguas es una radiografía de la geografía de la desigualdad en la prestación de servicios y una clara señal de que el desarrollo de la provincia debe

enfocarse en cerrar estas brechas para lograr un crecimiento inclusivo y equitativo.

Las concesionarias

El análisis de la Tabla N°2, que identifica las concesionarias de transporte en la provincia de Veraguas, revela una realidad crítica sobre la gestión del servicio público. Desde la perspectiva de la economía y la organización empresarial, la información contenida en esta tabla, o más bien, su ausencia, es un indicador contundente de las deficiencias en la planificación estratégica y la fiscalización.

Tabla N°2. Concesionarias del servicio de Transporte en provincia de Veraguas. Año 2025.

Distrito	Descripción
Atalaya	*
Calobre	TRANCASA./ TRANSPORTE DE CALOBRE.
Cañazas	Transporte Javier SA.Trancasa .
La Mesa	UTRAMESA/ Union Transportistas Mesanos.
Las Palmas	*
Mariato	Transportistas de Mariato.
Montijo	*
Río de Jesús	UTRARISA
San Francisco	TRANSFUSA
Santa Fe	TRANFUSA/TRANSANSA
Santiago	*
y Soná	UTRASUR./San Cristobal y San Isidro.
Fuente :a autor base información de Plan Estrategico distrital Veraguas.	
Nota. * No hay información en el Plan Estrategico de distrito.	

La ausencia de información sobre las concesionarias en los planes distritales clave como Atalaya, Las Palmas y Montijo es la crítica más severa que se puede hacer a los que aprobaron los Planes Distritales. Esta carencia no solo impide una evaluación



adecuada de la calidad del servicio, sino que también sugiere una desconexión entre la administración pública y los operadores privados (ATTT_/Operadores privados) . En un entorno de mercado, la transparencia y la disponibilidad de datos son fundamentales para garantizar la competencia, proteger a los consumidores y atraer inversiones. La falta de estos datos en los planes estratégicos distritales denota una falla en el marco regulatorio y una negligencia en la recopilación de información vital para la toma de decisiones.

Por otro lado, la simple identificación de una concesionaria, como TRANCASA en Calobre o Transporte Javier S.A. en Cañazas, no proporciona información sobre la eficiencia, la cobertura o la calidad del servicio que prestan. La mención de múltiples empresas, como en Santa Fe o Soná, podría indicar competencia, pero sin datos adicionales es imposible determinar si se trata de una competencia efectiva o de una fragmentación que lleva a la duplicidad y a ineficiencias. La ausencia de información detallada sobre las tarifas,

el estado de los vehículos y la puntualidad impide una evaluación crítica de si estas concesiones están sirviendo al interés público o si simplemente operan con un monopolio de facto.

La Tabla N°2 evidencia que los planes estratégicos de Veraguas adolecen de una visión integral y de datos robustos sobre el sector del transporte. La falta de transparencia y la superficialidad en la información sobre las concesionarias obstaculizan la capacidad de diseñar políticas públicas efectivas. Se requiere una reforma que priorice la recopilación de datos, la transparencia y la rendición de cuentas, para que las concesiones de transporte sean verdaderas herramientas para el desarrollo y no meros privilegios sin fiscalización.

DISCUSIÓN

El sistema de transporte fragmentado y opaco en la provincia de Veraguas, lejos de ser un pilar del desarrollo, se revela como un reflejo de las deficiencias en la planificación y la gestión pública. Las terminales y concesionarias, en lugar de actuar como



nodos de un sistema integrado, parecen ser elementos aislados e ineficientes.

La disparidad en la infraestructura es la primera crítica. La concentración de terminales en distritos como Santiago y Soná contrasta con la total ausencia de estas en La Mesa y Las Palmas. Esta brecha geográfica no solo genera una desigualdad en el acceso a los servicios, sino que también limita la movilidad de la fuerza laboral, incrementa los costos para los productores locales y obstaculiza el desarrollo económico en las áreas rurales.

La opacidad en la información sobre las concesionarias es igualmente preocupante. La falta de datos detallados en los planes estratégicos sobre quiénes operan y bajo qué condiciones impide una fiscalización efectiva. Esta falta de transparencia puede conducir a monopolios de facto, donde las empresas operan con poca o nula rendición de cuentas, lo que resulta en un servicio de baja calidad para los usuarios.

El transporte en Veraguas no es un sistema funcional, sino una colección de servicios fragmentados que

benefician a unos pocos y dejan al resto en una situación de desventaja. Para revertir esta situación, se necesita una reforma urgente que priorice la transparencia, la integración de las redes de transporte y una inversión estratégica que asegure que todos los ciudadanos tengan acceso a un servicio de transporte digno y eficiente.

CONCLUSIONES

El estudio revela que el sistema de transporte en Veraguas es una barrera para el desarrollo, no un facilitador. Los planes estratégicos distritales, que deberían ser la hoja de ruta para el progreso, demuestran la falta de una visión integral, de datos robustos y compromiso en la elaboración y aprobación merece ser reconsiderada. La disparidad en la infraestructura, con terminales concentradas en unos pocos distritos, limita la movilidad y crea desigualdades. Además, la opacidad sobre las empresas concesionarias y la falta de información detallada impiden una fiscalización efectiva y un servicio de calidad para los ciudadanos.



Para alcanzar el objetivo de un desarrollo equitativo, Veraguas debe implementar una reforma urgente de estos planes dejando de ser instrumentos para el desembolso de recursos del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF). Esto implica priorizar la recopilación de datos y la transparencia en la gestión de información del transporte. Se necesita una planificación regional integrada que conecte los distritos, garantizando que el transporte se convierta en un motor para el crecimiento económico y no un reflejo de las deficiencias administrativas.

REFERENCIAS

Fé, A. S. (10 de junio de 2025). Plan Estrategico Indicativo del Distrito de Santa Fé. Obtenido de Gobierno : https://www.gacetaoficial.gob.pa/pdfTemp/30297_B/GacetaNo_30297b_20250610.pdf

Alcaldia, L. M. (30 de abril de 2025). PlanEstretegico Indicativo Distrito La Mesa. Obtenido de Gobierno: https://www.gacetaoficial.gob.pa/pdfTemp/30268_A/111603.pdf

Atalaya, A. d. (30 de abril de 2025). Plan Estrategico Indicativo de Atalaya. Obtenido de Gobierno : https://www.gacetaoficial.gob.pa/pdfTemp/30268_A/GacetaNo_30268a_20250430.pdf

Calobre, A. (17 de febrero de 2025). EL PLAN ESTRATÉGICO DISTRITAL INDICATIVO DEL MUNICIPIO DE. Obtenido de Gob: https://s3-legispan.asamblea.gob.pa/legispan/GACETAS/2020/2025/30267-A_2025.pdf

Cañazas, A. (30 de abril de 2025). Plan Estarategico 2024-25. Obtenido de Gobierno: https://www.gacetaoficial.gob.pa/pdfTemp/30299_A/112723.pdf

Farancisco, M. d. (2 de mayo de 2025). Plan Estartégico. Obtenido de <https://www.gacetaoficial.gob.pa/>: https://www.gacetaoficial.gob.pa/pdfTemp/30269_B/112024.pdf

INEC. (28 de agosto de 2025). Instituto Nacional de Estadística . Obtenido de INEC: https://www.inec.gob.pa/publicaciones/Default3.aspx?ID_PUBLICACION=1311&ID_CATEGORIA=5&ID_SUBCATEGORIA=38



Jesus, A. R. (27 de febrero de 2025).

Plan Estartpegico Dsitrital 2024-24. Obtenido de Gobierno: https://www.gacetaoficial.gob.pa/pdfTemp/30328_B/113476.pdf

Mariato, A. d. (23 de julio de 2025). Plan Indicativo de Mariato. Obtenido de Gobierno : https://www.gacetaoficial.gob.pa/pdfTemp/30328_B/113477.pdf

MEF. (1 de Marzo de 2022). GUÍA METODOLÓGICA PARA LA FORMULACIÓN DE PLANES ESTRATÉGICOS DISTRITALES. Obtenido de WWW.MEF.GOB.Pa : <https://www.mef.gob.pa/wp-content/uploads/2024/05/5.-GUIA-PED-VF-Mayo-6.22.pdf>

Montijo, A. d. (6 de mayo de 2025). PLAN ESTRÁTEGICO INDICATIVO DISTRITA MONTIJO. Obtenido de gOBIERNO: https://www.gacetaoficial.gob.pa/pdfTemp/30271_C/111921.pdf

Palmas, L. (21 de marzo de 2025). Plan Estretegico Indicativo. Obtenido de

Gobierno:

https://www.gacetaoficial.gob.pa/pdfTemp/30324_A/112321.pdf

Santiago, M. d. (2 de mayo de 2025). Plan Estratégico. Obtenido de <https://www.gacetaoficial.gob.pa/>: https://www.gacetaoficial.gob.pa/pdfTemp/30269_B/111914.pdf

Soná, M. d. (2 de mayo de 2025). Plan Estratégico. Obtenido de <https://www.gacetaoficial.gob.pa/>: https://www.gacetaoficial.gob.pa/pdfTemp/30269_B/111581.pdf

Tuñón, E. (31 de agosto de 2025). Reactivación de la Economia de la porvincia de Veraguas . Obtenido de Revisdta Cientifica y de salud: <https://revistavitalia.org/index.php/vitalia/article/view/737/1777>

Tuñón, E. (31 de agosto de 2025). Revista Vitalia. Obtenido de Revista Científica y Académica.: <https://revistavitalia.org/index.php/vitalia/article/view/438/805>