



Pontificia Universidad
JAVERIANA
Cali

[VIGILADA MINEDUCACIÓN, Res. 12220 de 2015]

Los Bloqueos en la Vía Panamericana: Un Reto para la Actividad Empresarial de Popayán

Juan Pablo González Cuadros

Pontificia Universidad Javeriana Cali
Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas
Cali
2024



Pontificia Universidad
JAVERIANA
Cali

[VIGILADA MINEDUCACIÓN, Res. 12220 de 2015]

Los Bloqueos en la Vía Panamericana: Un Reto para la Actividad Empresarial de Popayán

Juan Pablo González Cuadros

Directora:

Mg. María Fernanda Hernández Cabrera

Pontificia Universidad Javeriana Cali
Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas
Cali
2024

Tabla de contenido

Resumen	4
Presentación del Problema	5
Vacío del Conocimiento	9
Objetivos.....	10
Objetivo general	10
Objetivos específicos.....	10
Estado del arte.....	11
Metodología	21
Desarrollo	22
1. Características de la economía del Departamento del Cauca	22
2. El transporte en la actividad empresarial	25
3. Entrevistas a los representantes de las empresas.....	26
4. Uso del ferrocarril como alternativa	29
Conclusiones y Recomendaciones	32
Referencias.....	34
Anexos.....	45

Tabla de Figuras

Figura 1. Trayectoria del IMAE Cauca	15
Figura 2. Mapa de los principales puntos de bloqueo	17

Lista de Anexos

Anexo A. Formato de las entrevistas	45
Anexo B. Línea del tiempo.....	47

Resumen

El transporte de carga es esencial para el desarrollo económico y social, puesto que conecta a productores y consumidores en distintos sectores. Sin embargo, en Colombia, la falta de infraestructura adecuada y la presencia de bloqueos en vías como la Panamericana limitan su eficiencia, afectando tanto la competitividad como el acceso a mercados regionales. Estos bloqueos, provocados por movimientos sociales, generan interrupciones en las cadenas de suministro, incrementan los costos logísticos y afectan a empresas de sectores clave como alimentos, transporte y construcción. Los estudios revelan que estas interrupciones empeoran la escasez de bienes básicos y elevan los precios de materias primas, impactando a empresas en el departamento del Cauca.

El presente trabajo identifica las repercusiones generadas por los bloqueos en empresas de Popayán, destacando los costos operativos y la pérdida de competitividad. Mediante entrevistas, se evidencia los problemas en las operaciones logísticas y el incremento en precios de insumos afectan negativamente las ganancias de las empresas. Los resultados muestran la necesidad de mejorar la infraestructura vial y lograr negociar soluciones para mitigar el impacto de las protestas en la economía regional.

Palabras Clave: Protestas, transporte, bloqueos, Popayán, Cauca, sector empresarial, economía, manifestaciones, competitividad, desabastecimiento, infraestructura vial, empresas, infraestructura, desarrollo económico, vía panamericana.

Presentación del Problema

El transporte es uno de los pilares fundamentales del desarrollo de cualquier nación, pues facilita las actividades económicas y sociales, al permitir el movimiento de personas, bienes y servicios de un lugar a otro. Debido a lo anterior, este sector tiene una gran influencia en todas las áreas económicas, por lo que, si se ve afectado por alguna causa externa, tendrá un impacto en las demás actividades económicas.

En Colombia, el transporte es fundamental debido a la diversidad geográfica y cultural del territorio, que requiere de una buena infraestructura y conectividad para integrar las diferentes regiones y potenciar sus ventajas competitivas.

En el caso de la ciudad de Popayán, capital del departamento del Cauca, esta cuenta con dos vías de acceso principales: la vía aérea y la vía terrestre. Por un lado, la vía aérea se realiza a través del aeropuerto Guillermo León Valencia, que tiene capacidad para recibir aviones de pequeño y mediano alcance para vuelos nacionales, principalmente, conectado con Bogotá. Por otro lado, la vía terrestre se realiza a través de la carretera Panamericana, que atraviesa la ciudad de sur a norte y la conecta con los departamentos del Valle del Cauca y Nariño. Muestra de la importancia de esta vía es que en el año 2022 se movilizaron a través de la Panamericana más de 28.610 toneladas de productos agrícolas, lo que representó un importante flujo comercial para la ciudad (PlasaColombia, 2024).

Sumado a lo anterior, la carretera Panamericana es la mayor red de carreteras de América Latina, pues vincula a casi todos los países con un tramo unido de carretera, excepto por el tapón de Darién entre Colombia y Panamá. La relevancia de esta vía radica en su papel como facilitador del comercio regional, al unir mercados y facilitar el comercio. Como señala Quintero-Ospina (2020), el componente vial es un punto muy importante para hablar de desarrollo de un país, ya que desencadena el buen o el mal rendimiento económico y facilita la conexión y el crecimiento de una nación. No obstante, los bloqueos en la Panamericana obstaculizan este flujo comercial, dificultando la exportación de

productos y la importación de insumos. Como consecuencia se produce un impacto doble: por un lado, las empresas productoras no pueden comercializar sus productos finales y adquirir las materias primas necesarias para continuar con sus operaciones; por otro lado, los consumidores finales enfrentan una reducción en la oferta de productos y un aumento en sus precios, tanto de bienes finales como de aquellos utilizados en la producción de otros bienes.

Popayán, al ser la capital, es la ciudad más grande del departamento, por lo que funciona como centro comercial del Cauca y punto de interés de todo el sur occidente del país. En esta ciudad la actividad comercial es dinámica y diversa, ya que cuenta con grandes centros comerciales, tiendas minoristas y mayoristas, mercados tradicionales y una amplia variedad de servicios comerciales. Con todo, fuera de estas actividades económicas en la ciudad, entre enero y septiembre del 2024, se importaron más de 247.066 toneladas métricas (DANE, 2024). Así pues, si el transporte en la ciudad no funciona con normalidad, la economía sufre de dos maneras, por un lado, la actividad comercial se ve afectada y, por el otro, la ciudad tiene problemas para abastecerse con los productos que importa.

El sector del transporte es fundamental para el desarrollo económico y social de la ciudad, ya que genera empleo, ingresos y transporta bienes que satisfacen las necesidades de la población. Sin embargo, también enfrenta grandes desafíos y amenazas que pueden afectar su productividad. Uno de los desafíos más importantes para el transporte son las protestas sociales que se dan sobre las vías principales de la región, pues bloquean el tránsito terrestre y causan demoras en los tiempos de esta actividad económica.

Estas manifestaciones ciudadanas buscan reivindicar derechos, exigir cambios o expresar oposición al gobierno y otros actores, pueden adoptar formas pacíficas o tornarse violentas, y producen diversos efectos en la sociedad. Entre sus impactos positivos, estas protestas fortalecen la democracia al dar visibilidad a problemas sociales y movilizar recursos, facilitando así la construcción de discurso público. Constantemente, los movimientos sociales se hacen presentes en el espacio público, reclamando al Estado

garantías fundamentales de libertad, seguridad, igualdad ante la ley y no discriminación, además de derechos esenciales como la subsistencia, la salud, la educación y condiciones ambientales seguras (Schuster, 2005). Sin embargo, los efectos negativos de las protestas incluyen la degradación del orden público, violaciones de derechos humanos, vandalismo, saqueos y bloqueos de tráfico. Un buen ejemplo de esto es el caso de México en 2017 en el llamado “gasolinazo”, cuando el aumento de precios en gasolina y diésel provocó una serie de protestas que, además de manifestaciones públicas, se presentaron saqueos a tiendas de autoservicio y otros comercios, los cuales se expandieron rápidamente, superando en número y velocidad de propagación a las protestas iniciales, lo que reflejó el impacto de estas movilizaciones en el orden público y la estabilidad comercial del país (Velador y Herrera, 2021).

En varios casos, las movilizaciones sociales resultan beneficiosas para la comunidad, como lo evidenciamos en Bolivia. En noviembre de 1999 hasta el 11 de abril del 2000 tuvo lugar “La Guerra del Agua” (Vargas & Córdova, 2004). Exactamente en la ciudad de Cochabamba se empezaron una serie de protestas en contra de la privatización del abastecimiento de agua potable municipal, el gobierno de Hugo Banzer vendió a un consorcio internacional la compañía municipal de agua, y esta misma decretó aumentos de entre el 30% y el 300% en las facturas. “Bajo esta premisa, luchó para eliminar la amenaza de un contrato y una ley retrógrada y atentatoria y para afirmar el carácter social del agua” (Kruse y Vargas, 2000). Las personas salieron a las calles mostrando su descontento ante esta situación, lo cual generó una presión contra el gobierno y terminó en el abandono de la empresa al servicio de distribución de agua, y se transfirió a la administración pública bajo control social. Este movimiento produjo una protesta unánime en casi toda la ciudad, en la que se cuestionaron las alzas injustificadas de las tarifas y la violencia de la represión.

Además de las protestas, otra situación que afecta la movilidad dentro del país son los desastres naturales, en el municipio de Rosas -Cauca- en el año 2023 se produjo un gran deslizamiento de tierra que afectó al transporte de carga y mercancía desde el

Ecuador y sur del país; el deslizamiento de la tierra se produjo el 9 de enero del 2023 y se habilitaron vías el 20 de enero, causando así un embotellamiento de más de 400 camiones y tractocamiones, lo que obstaculizó el abastecimiento a nivel nacional (Castillo et al., 2023). Fueron 11 los días que esta vía estuvo estancada y los transportadores de carga reportaron pérdidas de hasta \$20.000 millones de pesos lo cual (Colprensa, 2023), afecta a la economía nacional, ya que el 97% de toda la infraestructura de transporte se basa en carreteras y viaductos terrestres, por lo tanto, no existe otra manera de movilizar estos productos por otros medios.

Con esto se demuestra la importancia del transporte, puesto que cualquier fallo, genera grandes problemas económicos, políticos y sociales para la población de la zona. Ahora bien, en Colombia, la mayor parte del transporte es por vía terrestre, según el Ministerio de Transporte, en el 2019 este tipo de transporte fue el más representativo dentro del total de movilización de carga, con un 97,4 % de participación; seguido el modo fluvial con el 2,5 %, y el modo aéreo con un 0,1 %. En este sentido, al ser el terrestre el modo predominante de transportar mercancías dentro de la nación, situaciones como bloqueos de vías y deslizamientos se convierten en un problema económico importante para cualquier ciudad de Colombia.

Así pues, es una necesidad de primer orden encontrar diferentes maneras de transportar mercancías, para reducir los costos y, de esa forma, aumentar la eficiencia. El departamento del Cauca, específicamente, cuenta con una serie de problemáticas que le impiden un óptimo desarrollo del comercio y del transporte de productos. Para empezar, históricamente el departamento ha vivido disputas con las tribus indígenas del departamento. Además, por su topografía, el transporte de carga se hace difícil y costoso. Asimismo, los bloqueos impiden el transporte de insumos y productos agrícolas, lo que puede conducir a la escasez de alimentos y a un aumento de los precios. En consecuencia, los problemas estructurales del sistema de transporte en el Cauca afecta otros sectores como el agrícola, el comercial y el turístico.

Vacío del Conocimiento

A pesar de la relevancia del transporte para la economía del Cauca y la importancia de la vía Panamericana en la movilización de bienes y recursos, existen pocos estudios que analicen a fondo, desde la visión de los empresarios y comerciantes, cómo los bloqueos en esta vía afectan el desarrollo de diferentes actividades económicas de la región. Estos bloqueos, provocados tanto por conflictos sociopolíticos como por desastres naturales, limitan el flujo de bienes y servicios generando costos adicionales. Sin embargo, la literatura actual no explica suficiente sobre el efecto de estas interrupciones en las operaciones empresariales.

Además, es limitada la información sobre cómo las empresas en el Cauca se adaptan para superar estos desafíos y cómo perciben sus efectos en términos de rentabilidad y competitividad. Aunque los bloqueos afectan directamente la capacidad de las empresas para cumplir con plazos y abastecerse de insumos, no se ha explorado en profundidad **¿De qué manera los bloqueos afectan al sector empresarial del Cauca y cuáles son sus repercusiones?**

Objetivos

Objetivo general

Este trabajo busca identificar las repercusiones generadas por los bloqueos en el departamento del Cauca, analizando sus efectos en el sector empresarial.

Objetivos específicos

1. Describir las principales características de la economía del Departamento del Cauca.
2. Demostrar la importancia del transporte en la actividad empresarial del Departamento del Cauca.
3. Analizar las percepciones de los representantes empresariales sobre los efectos de los bloqueos en sus operaciones.
4. Proponer soluciones potenciales para abordar estos obstáculos.

Estado del arte

El transporte de carga es una actividad económica indispensable para el funcionamiento de las sociedades en la actualidad. Su rol fundamental está en que, en un mundo sustentado en el intercambio de bienes y servicios, esta industria permite conectar a los consumidores y productores de todos los sectores económicos (López y Pardo, 2019).

Para que el transporte de un país tenga un funcionamiento óptimo es crucial contar con una infraestructura eficaz, que permita la conexión entre regiones y la entrada al mercado de comunidades menos desarrolladas. La calidad y expansión de las infraestructuras de transporte en un país influyen decisivamente en su economía, contribuyen a disminuir brechas sociales y reducen la pobreza. Al respecto, Durán y Saavedra (2014) enfatizan que la inversión en infraestructura es un factor clave en la política de reducción de la pobreza, destacando la importancia de que el Estado priorice este tipo de proyectos. En pocas palabras, un sistema de transporte eficiente permite a las empresas llevar sus productos y servicios al mercado, aumenta las opciones de los consumidores y facilita el desplazamiento de los trabajadores (Foro Económico Mundial, 2011).

Ahora bien, el Foro Económico Mundial [FEM] incluye entre sus retos que limitan la competitividad de América Latina el escaso desarrollo de las infraestructuras. Colombia no es una excepción, según el mismo FEM, el país aún tiene problemas de seguridad; además, es necesario mejorar la regulación, facilitar una asignación eficiente de recursos e invertir en el desarrollo de infraestructura de transporte (Foro Económico Mundial, 2011).

Debido a su flexibilidad, accesibilidad y capacidad para adaptarse a diferentes condiciones geográficas y económicas, el transporte terrestre es una de las formas más utilizadas de transportar mercancías. Sin embargo, este tipo de transporte también está expuesto a los efectos de los movimientos sociales¹, que pueden interrumpir el flujo normal

¹ Entenderemos por movimiento social a un grupo relativamente organizado de individuos que, a través de la protesta y otras herramientas, busca el cambio en algún aspecto de la sociedad.

de la circulación vial. Este tipo de interrupciones pueden tener consecuencias perjudiciales para el crecimiento económico y productivo del país; así pues, para el desarrollo económico es importante contar con una red de carreteras adecuada y vehículos en buenas condiciones para lograr una eficiente sincronización entre productores, comerciantes, industriales y consumidores. En este sentido, el transporte facilita la ejecución de la ley económica de oferta y demanda, donde traslada un bien desde un lugar origen u oferta, a un lugar destino de quien demanda el bien (Caicedo, 2014).

Por otro lado, por la importancia del transporte terrestre en Colombia, es esencial examinar cómo los cambios sociales lo afectan. Por ejemplo, durante el paro nacional del 2021, el Valle del Cauca no fue el único, sino también ciudades principales como Bogotá, Medellín y departamentos como el Cauca. Sobre todo, en el departamento del Valle se desarrolló la estrategia de construcción colectiva de una ruta de concertación y garantías para llegar a un acuerdo y ponerle fin al estallido social en Colombia. Se destaca también que los cierres de carreteras y caminos públicos tuvieron un impacto en los municipios cercanos que unen al Valle del Cauca con el sur y centro del país

Según la Real Academia Español [RAE], “paro” es la interrupción de las actividades colectivas por iniciativa de algún grupo social o de una autoridad, y al implicar esa interrupción de actividades también implica la interrupción de la actividad laboral por parte de los trabajadores, tal como se define “huelga” según la misma RAE. En Colombia, se han registrado diversos paros y bloqueos sobre las principales vías del país; el departamento del Cauca es uno de los más afectados, debido, sobre todo, a los diferentes bloqueos de grupos indígenas.

Existen diversos estudios que nos muestran, cómo en países de nuestra región sufren problemas similares. En 2019, el intento de eliminar los subsidios a la gasolina extra en Ecuador fue revertido rápidamente debido a la presión social, como resultado de protestas y disturbios que incluyeron saqueos, detenciones y víctimas (Carrillo & Castillo, 2022). Nuevamente en junio del 2022, entre las razones están la eliminación de los

subsidios a los combustibles, lo que provocó un aumento en los precios de los combustibles y demás productos básicos, la implementación de reformas laborales y fiscales que terminaron perjudicando los trabajadores y la clase media (Mogollón, 2022). Estas medidas generaron un fuerte descontento en la sociedad ecuatoriana, lo que llevó a protestas y al bloqueo de carreteras y calles en todo el país, incluyendo el centro de Quito. Vemos que estas problemáticas son bastante similares con el contexto de Colombia. El estudio hecho por Mogollón (2022), arrojó que el flujo de clientes normales se vio afectado en un 97,06% de los establecimientos encuestados durante el paro nacional, además menciona que el 93,38% de los establecimientos encuestados vieron cancelados pedidos durante las fechas del paro nacional y no contaron con el stock suficiente para los días posteriores a la movilización, lo que sugiere que la interrupción del flujo de productos y suministros también afectó a los comerciantes.

Entre abril y junio de 2021, Colombia vivió un estallido social liderado por diversas protestas, especialmente en Santiago de Cali, motivadas por el agotamiento del sistema democrático y la creciente desigualdad social, lo que evidenció la incapacidad del gobierno para atender las demandas ciudadanas mediante el diálogo y la negociación (Cifuentes-Leiton et al., 2023).

Inició el 28 de abril del año 2021, mostrando el descontento de gran parte de la ciudadanía con múltiples repercusiones. Primero, hubo un desabastecimiento de bienes básicos como gasolina, alimentos y materias primas, lo cual provocó problemas para la movilidad y el abastecimiento de alimentos y otros productos. Segundo, el 77,3% de las empresas presentaron un incremento en los costos de insumos en las materias primas (ACOPI, 2021), lo que sugiere que la economía pudo verse afectada por la interrupción de la cadena de suministro y la disminución de la producción. Sumado a esto, los bloqueos de carreteras y vías públicas, una forma de protesta pacífica utilizada por los manifestantes, afectaron a las propias comunidades y a personas de los sectores más pobres, que, aunque apoyaron el movimiento, algunos tomaron distancia y discutieron la necesidad de su

levantamiento. Por otro lado, la represión y la violencia por parte de las fuerzas de seguridad aumentaron, lo que generó preocupación y malestar en la población (Álvarez, 2022).

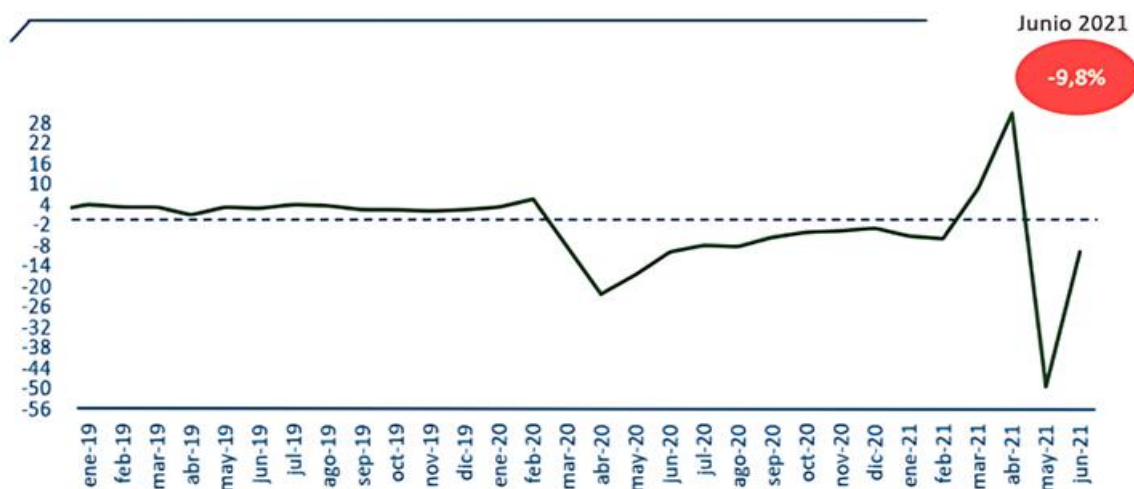
En la ciudad de Cali, por ejemplo, los bloqueos afectaron de forma considerable a los sectores empresariales y comerciales, algunas empresas, incluso, se vieron obligadas a cerrar sus negocios debido a la imposibilidad de transportar sus productos (Álvarez, 2022). De acuerdo con la encuesta realizada por Fenalco (2021) la situación de los bloqueos dejó unas pérdidas de casi 1.2 billones de pesos solo en el Valle del Cauca. Por otro lado, Melo et al. (2021) consideran que los bloqueos en las principales vías de Cali, como las que van hacia el puerto de Buenaventura y la Panamericana, convirtieron a la ciudad en una especie de territorio sitiado y aislado del resto del país (p.108). Además, menciona que el bloqueo es una acción política eficaz, pero que puede volverse en contra de los actores que lo utilizan. Un buen ejemplo de esto es la ciudad de Cali, donde muchas personas que originalmente apoyaban el paro rechazaron los bloqueos por la escasez de suministros básicos (Melo et al, 2021).

Otro ejemplo a tener en cuenta es la destrucción y la oposición a la reactivación del peaje en Tunía, que refleja la compleja situación en la zona. El día 2 de mayo del 2021, el grupo indígena CRIC decidió dañar la infraestructura del peaje, quemando las oficinas y casetas de este, el día 14 de mayo del 2021 se derribó el techo de la infraestructura, cortando todo paso para el transporte de la región (El Tiempo, 2021). Por su parte, el consejero mayor del Consejo Regional Indígena del Cauca [CRIC] Mauricio Capaz, comenta que la mala gestión del dinero recolectado por el peaje no se ha visto en las necesidades de la vía ni de la comunidad, sino que se ha visto un enriquecimiento de la empresa privada que lo maneja (CRIC, 2022).

El Consejo Regional Indígena del Cauca² es una organización que agrupa a más del 90% de las comunidades indígenas del departamento del Cauca. Fue fundado en Toribío el 24 de febrero de 1971 por siete cabildos y resguardos indígenas (CRIC, s.f.). En los últimos 10 años, el CRIC ha sido protagonista de gigantescas movilizaciones³ y ha demostrado una gran capacidad de resistencia durante los paros vividos en Colombia (CRIC, s.f.).

Figura 1

Trayectoria del IMAE Cauca



Nota. La figura muestra la tasa de crecimiento anual del IMAE, desde 2019 a junio de 2021. Fuente: Informe Bimestral Mayo-Junio IMAE Cauca (2021)

El paro nacional de 2021 generó efectos significativos en la economía del Cauca, por las afectaciones mencionadas que marcaron ese periodo. Según el Indicador Mensual de Actividad Económica [IMAE] (2021), el cual permite conocer si la actividad económica del departamento se está acelerando o desacelerando (Vidal et al., 2015), muestra que, durante el mes de mayo de 2021, se registró una caída sin precedentes de más del 50% (ver figura 1) en la actividad económica del departamento, una disminución que superó incluso la caída experimentada durante la cuarentena estricta de 2020 debido a la pandemia (IMAE, 2021).

² El CRIC, como autoridad tradicional de los pueblos indígenas del Cauca, lidera negociaciones con el Estado. Su Congreso Regional Indígena toma decisiones sobre políticas, proyecciones económicas, sociales, culturales, territoriales, ambientales y jurídicas. Además, nombra consejeros para un periodo de dos años.

³ Su lucha se basa en los pilares fundamentales de unidad, tierra y cultura, buscando la autonomía y la defensa de los derechos fundamentales y específicos de los pueblos indígenas.

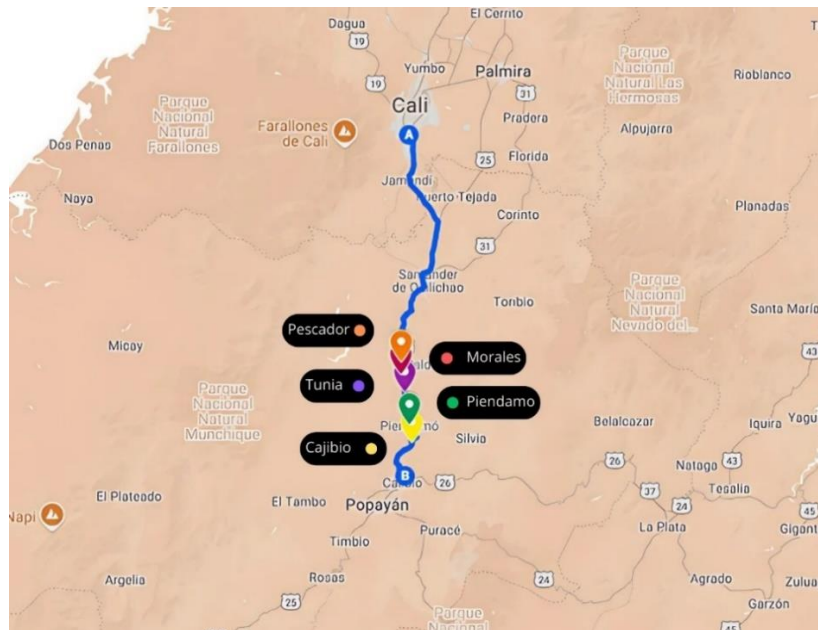
Esta caída reflejó la magnitud de los efectos negativos de las protestas y bloqueos en la región. A pesar de esta grave contracción, el informe también señala una recuperación en junio, lo que sugiere que, aunque las pérdidas fueron considerables, la economía del Cauca mostró una capacidad de resiliencia ante la crisis. Esta recuperación, sin embargo, no reduce los efectos del paro en la economía del departamento.

Logramos observar en la figura 1 que, aunque el departamento del Cauca también se vio gravemente afectado por el paro nacional del 2021, a diferencia de Cali, su capital, Popayán, está en cierta forma habituado a los bloqueos de vías. Montano (2017) comenta que en Popayán desde la década de los 70 y 80 se registran bloqueos de forma constante por parte de campesinos, indígenas y afrocolombianos. Melo et al. (2021), al respecto menciona que, durante el paro nacional de 2021, en el norte del Cauca, a las demandas específicas de la movilización se sumaron la de los indígenas relacionadas con asuntos de tierras y acuerdos incumplidos por gobiernos anteriores, por lo que, manifestantes pertenecientes al CRIC llevaron su protesta hasta Bogotá. Sin embargo, la protesta se fue tornando más violenta y descontrolada, el autor también menciona que la quema de cultivos de caña y las amenazas a ingenios y empresas del Norte del Cauca llevaron a la suspensión de la producción por varios días (Melo et al., 2021). Aunque hubo una variedad de pueblos indígenas que participaron en el Paro Nacional, la mayor parte fue de los resguardos indígenas Nasa en los municipios del norte del Cauca (los cuales hacen parte del CRIC).

Con el propósito de reconocer los principales puntos donde se presentan el mayor número de bloqueos, y así identificar los puntos de conflicto repetitivos donde se requiere un mayor apoyo a las comunidades afectadas, se realiza un mapa basado en la recopilación de noticias.

Figura 2

Mapa de los principales puntos de bloqueo



Nota. La figura muestra los principales puntos de bloqueo dentro de la vía Panamericana que comunica Cali-Popayán. Fuente: Elaboración Propia (2024).

Se observa en la figura 2 los municipios donde más se presentaron los bloqueos por las protestas, municipios ubicados cerca de la ciudad de Popayán. Esto se da con el propósito de incrementar la presión, puesto que al verse más afectada la capital del departamento, se tendrá más atención de las autoridades. Además, otro indicador económico que nos ayuda a comprender la dinámica económica del departamento es el recopilado por la Cámara de Comercio del Cauca (2022), donde se identifican los municipios que reportan una menor creación de unidades productivas, se destaca que los municipios de Cajibío y Piendamó, tan solo crean 161 y 661 matrículas respectivamente, que al compararse con las 10.317 creadas por Popayán, se muestra la gran brecha que existe entre municipios.

Desde un panorama general, los bloqueos afectan al departamento en varios sentidos. Para empezar, la inflación anual en mayo y junio del 2024, aunque cedió, sigue siendo un reto en lo relacionado al transporte, pues se mantiene muy por encima del nivel nacional, a razón de los bloqueos sobre la vía panamericana (IMAE, 2024). No solo eso,

durante el paro indígena (20-21 agosto 2024) y el paro camionero (2 y 5 de septiembre de 2024) el abastecimiento de alimentos que ingresó a Popayán se redujo en un 17.9% y 19.4%, respectivamente, afectando sobre todo carnes, granos, cereales, lácteos, huevos y pescados (IMAE, 2024). Esta reducción generalizada del abastecimiento generó un incremento considerable en los precios mayoristas de los alimentos en la ciudad, afectando a la población.

En este contexto, durante el seminario de economía regional realizado en la Pontificia Universidad Javeriana Cali, Sierra (2024) expuso aspectos relevantes sobre el departamento. Se destacó la pérdida de relevancia del sector industrial en 2023, donde se evidencia una reducción del 2% en su participación dentro del PIB del Cauca en comparación con el año anterior. Por otro lado, un dato alarmante es que durante enero y agosto de 2024 se presentaron 49 bloqueos (Sierra, 2024). En general, los bloqueos afectan el transporte, el abastecimiento de alimentos, el comercio y la industria local (IMAE, 2024).

Ahora bien, al respecto de los bloqueos, Isabela Victoria Rojas, directora ejecutiva de la Sociedad de Agricultores y Ganaderos del Cauca, comenta: “En 2018, Alpina se fue del puente viejo de Popayán y se perdieron 200 empleos. En el 2019, Avícola San Marino se fue de Cajibío y se perdieron 140 empleos”. Además, Rojas declaraba en ese momento que huevos Kikes anunció que abandonan su planta del norte del Cauca porque tienen en ayuno a unos cinco millones de gallinas y no han podido salir a vender millones de huevos, lo que significará la pérdida de 1.600 empleos (Martínez-Mahecha, 2021). De esta forma, se puede ver que el departamento del Cauca es uno de los más afectados, pues tiene pocas empresas constituidas y aun así estas empresas buscan irse, ya que no es viable las pérdidas y problemas del proceso que conllevan 20 días de paro en promedio anual del departamento (Martínez-Mahecha, 2021).

Las afectaciones económicas en la región del Cauca como resultado de los bloqueos indígenas son evidentes y preocupantes. Las protestas sociales en esta región se

remontan a las décadas de los años 70 y 80, cuando comenzaron a organizarse en torno a problemas de vivienda y servicios públicos (Moreno, 2005). Aunque estas demandas buscaban mejorar la calidad de vida de las comunidades campesinas, las movilizaciones han evolucionado, y en los últimos años, las protestas y bloqueos han impactado de manera directa el desarrollo económico. Al respecto, Martínez (2022) destaca que el bloqueo de vías ha restringido la llegada de nuevas industrias, limitando así el crecimiento económico y la inversión en el Cauca, lo cual refleja el efecto negativo que estas movilizaciones pueden tener en la economía.

La posibilidad de alcanzar acuerdos entre el gobierno y las comunidades en Colombia es posible. Un ejemplo de este tipo se presentó en el 2013, cuando el gobierno, bajo la presidencia de Juan Manuel Santos, se enfrentó al paro cafetero en el que se exigían soluciones ante la crisis agraria que afectaba al sector. Tras días de protestas y negociaciones, se logró un acuerdo que incluyó subsidios para la producción de café (Nieto et al, 2014), evidenciando que, aunque la situación sea compleja, la resolución de conflictos mediante el diálogo y las negociaciones es una alternativa viable.

Sin embargo, la recurrencia de los bloqueos y sus consecuencias económicas muestran la necesidad de ser analizados, tal como señala Sebastián Cruz Girón (2021), la interrupción de las cadenas de suministro es un aspecto crítico para la operación de empresas como Metrex S.A. ubicada en Popayán. Además, este tipo de situaciones genera un contexto de incertidumbre económica que afecta no solo el funcionamiento de las empresas, sino también la toma de decisiones de inversión. La inversión, como lo indica Esparza (2010), tiene gran importancia para el crecimiento económico, bienestar de la comunidad y estabilidad, pero también puede traer una serie de escenarios inesperados tanto negativos como positivos, por lo que requiere un análisis para el diseño de políticas económicas adecuadas. De hecho, la volatilidad e incertidumbre generada por bloqueos recurrentes aumenta el riesgo percibido por los inversionistas, lo que podría desalentar la

inversión privada, especialmente cuando las condiciones del entorno económico se vuelven más inciertas (Vizúete, 2024).

Por tanto, es pertinente y oportuno realizar un estudio enfocado en las repercusiones de los bloqueos sobre las operaciones empresariales en el Cauca, mostrando las experiencias de empresas representativas de sectores claves afectados por la situación, teniendo en cuenta la relevancia que desempeña el transporte como soporte de la actividad productiva.

Metodología

Para realizar el análisis de los efectos de los bloqueos en la vía Panamericana sobre las operaciones de empresas en Popayán, se utilizará una metodología cualitativa, tal como sugiere Hernández et al. (2020), dado que este proyecto pretende explorar las percepciones de los empresarios frente al fenómeno a trabajar. A su vez, se hará uso del diseño descriptivo, ya que busca describir y entender los efectos de las interrupciones en la cadena de suministro, la rentabilidad y la competitividad de las empresas (Arias & Covinos, 2021).

Esto se hará por medio de una entrevista semiestructurada (ver Anexo A), la cuál es una técnica de recolección de información que se destaca por tener la capacidad para capturar la percepción de cada individuo, al permitir que los entrevistados manifiesten sus experiencias con sus propias palabras (Corbetta, 2003). Esta entrevista se llevó a cabo mediante preguntas diseñadas para recopilar información sobre los sectores seleccionados (comercio, alimentos, construcción y transporte), los cuales fueron resultado de una revisión bibliográfica respecto al impacto de los bloqueos en la vía panamericana, el impacto en las empresas y sus debidas medidas para minimizarlo; así como preguntas que se realizaron mediante el proceso de la entrevista para indagar de forma más específica frente a conceptos o situaciones que el entrevistador vio necesarias en el momento de aplicación. Esta técnica facilita una mejor comprensión y auténtica de sus testimonios, lo que permite obtener una visión detallada de las experiencias vividas y de las estrategias implementadas por los representantes de cinco empresas, estratégicamente seleccionados por su representatividad en la estructura productiva de la ciudad. Además, se plantea un análisis comparativo de los datos obtenidos en las entrevistas para identificar patrones comunes y particularidades sectoriales.

Adicionalmente, con el objetivo de definir la situación económica y de infraestructura vial en el Cauca, se recopiló información sobre las subregiones y las características de sus actividades económicas, de igual manera sobre el estado actual de la infraestructura de transporte y su importancia para el desarrollo.

Este análisis no solo permitirá comprender la magnitud de las afectaciones, sino que también contribuirá con recomendaciones y alternativas viables que puedan ayudar a mitigar el impacto negativo de los bloqueos.

Desarrollo

1. Características de la economía del Departamento del Cauca

El Cauca tiene una extensión de 3.050.900 hectáreas, lo que representa un poco más del 2.5% del territorio nacional. El departamento está dividido en 42 municipios, que se organizan en seis subregiones: norte, centro, pacífico, oriente, sur y macizo (Gamarra, 2007). La mayoría de su población hace parte del sector rural y está caracterizada por una multiculturalidad étnica (Cardona et al., 2020). Además, el departamento tiene altos niveles de violencia, pobreza y desigualdad en la distribución de tierras (Gamarra, 2007).

Su economía se basa, principalmente, en la producción agrícola e industrial de productos como café, fique, caña de azúcar, caña panelera, papa, maíz, yuca, frijol, tomate y mora. Asimismo, la ganadería y derivados de productos cárnicos y lácteos han adquirido gran importancia en la economía del departamento (Dorado et al., 2024). Por otro lado, los servicios lideran el PIB departamental, seguidos por la industria manufacturera, en la que destaca, además de lo ya mencionado, la fabricación de papel y cartón. Igualmente, durante los últimos años ha aumentado el sector terciario, tanto en la parte pública como la privada, muestra de esto es que para 2020 una de las principales actividades económicas fue el comercio, con un 12.91% de participación del PIB departamental (Villada, 2020).

Por otro lado, las subregiones son otro eslabón importante para entender la economía del departamento. Un buen ejemplo son las zonas francas, en las que hay más de 100 empresas medianas y grandes, pues se ubican en municipios como Puerto Tejada, Villa Rica, Santander de Quilichao y Caloto, los cuales hacen parte de la subregión norte (Villada, 2020). En este sentido, no sorprende que la subregión norte sea la que más aporta al valor agregado departamental, seguida por la subregión centro, dado que en ellas se

concentran las actividades relacionadas con el sector agroindustrial y, en menor medida, el de comercio y servicios (Cardona et al., 2020). De esta forma, la brecha entre subregiones es significativa, pues la Norte y Centro participan en un 43% y 39% en el valor agregado departamental, respectivamente; mientras que, por otro lado, las subregiones Oriente, Pacífico, Bota Caucana y Macizo presentan un aporte mínimo a este valor agregado (Cardona et al., 2020).

Algunas de las explicaciones para esto están en las condiciones de infraestructura y desarrollo. Las subregiones Norte y Centro son las que presentan mayor infraestructura vial, pues en ellas se concentra la mayor proporción de actividad productiva del departamento y los dos centros urbanos más importantes, Popayán y Santander de Quilichao. Asimismo, estas dos subregiones presentan la mayor cobertura en la educación media, capacidad de uso de sus suelos y cobertura de servicios sociales (Cardona et al., 2020). En general, la dotación de suelos aptos para la actividad agrícola y ganadera, de alta fertilidad, sumado a la disponibilidad de carreteras y la influencia de la economía del valle del cauca - especialmente en el norte-, resultan en una adecuada explotación de los recursos económicos en estas regiones (Gamarra, 2007).

Ahora bien, como se vio antes, el sector rural es muy importante en el departamento. La gran mayoría de los suelos están clasificados con fertilidad baja o muy baja; por otro lado, las tierras fértiles tienen usos pecuarios y agrícolas y se encuentran en el norte del departamento. En esta misma línea, gran parte del departamento no tiene vocación productiva, el 36.41% son suelos destinados a conservación mientras que un 25.11% se deben destinar a producción y protección forestal; es decir, más de la mitad de los suelos del departamento tienen limitantes productivos (Gamarra, 2007). No solo es eso, sino que el 90% de las tierras intervenidas por el hombre tenían problemas de uso, en especial de sobre utilización, solo el 4.35% del departamento está siendo utilizado de acuerdo con sus aptitudes productivas. Dos buenos ejemplos son que para 2007, 1) municipios como Caloto, Balboa, Villa Rica, Bolívar y Rosas, tenían un 95% de suelos con problemas de

aprovechamiento y 2) aunque solo el 2% del departamento tiene vocación al pastoreo extensivo, casi un 30% de las tierras del departamento son dedicadas a esta actividad (Gamarra, 2007). En general, los municipios con vocación a la agricultura, pero suelos no tan fértiles, ubicados sobre todo en las subregiones Pacífico, Oriente, Sur y Macizo, presentan mayores niveles de pobreza (Gamarra, 2007).

Para entender más a fondo los principales elementos de la economía del departamento se puede comparar el desempeño de sus sectores en 2020 y 2024. Para empezar, durante el primer trimestre del 2020, el departamento tuvo una desaceleración en su crecimiento con un 0.3%, relacionada, sobre todo, al impacto económico de las medidas de confinamiento por el Covid-19 (IMAE, 2020). Con todo, el crecimiento no fue negativo gracias a sectores como el público, el industrial y el agrícola (IMAE, 2020). La industria, por ejemplo, tuvo mejor comportamiento ese trimestre que el promedio nacional con un 0.1% frente al -2.1% (IMAE, 2020). Por otro lado, sectores como el comercio, el turismo, la construcción y el sector externo tuvieron una fuerte desaceleración; el indicador relacionado a la construcción, por ejemplo, registró una caída de 43.6% y las exportaciones de café decrecieron 18.7%.

Ahora bien, durante el 2020 el crecimiento se ubicó en 1.2% y 0.3% más en comparación a los niveles de mayo y junio de 2023, un resultado positivo, pero que reporta valores discretos de crecimiento (IMAE, 2024). Las principales razones de este contraste son, en el aspecto positivo, una recuperación del comercio, la actividad empresarial, las compras internas y el buen desempeño del sector agrícola. Las importaciones del departamento, por ejemplo, aumentaron con relación al promedio nacional, junto a sectores como el de construcción (IMAE, 2024). Sin embargo, la caída de la industria y el gasto público departamental afectaron el crecimiento durante este periodo. El primer asunto, específicamente, es importante, pues el departamento parece estar pasando por un proceso de desindustrialización, detrimento que se explica por una contracción generalizada de actividades industriales de mayor relevancia a nivel nacional, como elaboración de azúcar y

fabricación de productos farmacéuticos (IMAE, 2024). Así pues, es claro que la industria, aunque importante, pierde relevancia para la economía departamental, mientras que sectores como el comercio, la construcción y el turismo aumentan su cuota en las cuentas del departamento.

2. El transporte en la actividad empresarial

El transporte es fundamental en el crecimiento económico de un país, una buena infraestructura permite crear economías de escala, conecta los sitios de concentración de las industrias, reduce costos, aumenta la eficiencia del aparato productivo y permite que los bienes alcancen nuevos mercados (Gómez, 2016). En este sentido, es importante que los países cuenten con una infraestructura adecuada, no solo por los beneficios, sino también porque el transporte de mercancías es uno de los costos logísticos más elevados y constituye una proporción representativa de los precios de los productos (Delgado y Ríos, 2016).

En Colombia, la movilización de mercancías ha experimentado múltiples cambios, como consecuencia de transformaciones en la infraestructura de transporte terrestre. El país pasó de movilizar el 33% de sus mercancías en ferrocarril a tener un modelo en el que las carreteras dominan el 98% del movimiento de carga (Gómez, 2016). Sin embargo, aunque la gran mayoría de infraestructura de transporte son carreteras, solo 11,8% están pavimentadas y más del 50% está en mal estado (Gómez, 2016). Esto es problemático, pues de cada COP \$100 de venta, una empresa, en promedio, debe invertir COP \$15 en logística, siendo el transporte el que más contribuye a este costo, con un 37% de participación (Mestizo, 2021); así pues, si las vías son de mala calidad, se tienen que tomar desvíos, lo que genera un sobre costo para las empresas (Gómez, 2016). Estos problemas se evidencian en los 14 paros realizados por transportadores desde el 2006 hasta el 2021, por temas como altos costos asociados a la ineficiencia de la operación, medios ineficaces de comunicación entre actores de la cadena productiva y descompensación de los viajes realizados (Mestizo, 2021).

Ahora bien, en el Cauca la infraestructura vial es igual de importante para la economía, pues permite elevar la participación de los municipios en el valor agregado departamental. De esta forma, las subregiones del departamento que presentan mejores condiciones son Norte, Centro y Sur, debido a que por estas pasa la vía Panamericana, que facilita el tránsito de sus productos a todo el país, lo que fortalece los mercados regionales, actividades asociadas al turismo y la demanda de servicios (Cardona et al., 2020). Por otro lado, las regiones Oriente, Pacífico, Bota Caucana y Macizo, que aportan muy poco al valor agregado del departamento, tienen una nula infraestructura vial, lo que imposibilita el transporte y el acceso a los mercados de bienes y servicios (Cardona et al., 2020).

En esta misma línea, en la ciudad de Popayán el transporte de mercancías es esencial. Por ejemplo, a pesar de que es una ciudad relativamente pequeña, hay una actividad de transporte de carga considerable movido sobre todo por las constructoras. Así pues, Mestizo (2021) encontró que en el año 2021 había 254 volquetas en la ciudad, encargadas de mover los materiales y el 89.42% de sus encuestados manifestaban en algún momento haber necesitado mover carga, lo que refleja que hay un mercado grande para este sector. No obstante, el sector de construcción no es el único que necesita del transporte, almacenes de cadena como Jumbo, Éxito y Olímpica u otros negocios como ferreterías, mueblerías y plazas campesinas requieren de este servicio para enviar (traer) mercancía hacia (desde) otras ciudades (Delgado y Ríos, 2016).

3. Entrevistas a los representantes de las empresas

Ahora nos enfocaremos en analizar las repercusiones económicas de los bloqueos en la vía Panamericana sobre las operaciones de empresas ubicadas en la capital del Cauca, Popayán. A través de un estudio de caso cualitativo, se examinan las experiencias de “Colombina”, una multinacional de alimentos que opera en más de 90 países, “Continental Bus”, empresa dedicada al servicio público de transporte terrestre de pasajeros, tres empresas Caucanas como lo son “Pasabocas del Cauca”, con más de 32 años de recorrido, con ventas a nivel nacional, “Multiplásticos”, especializada en la

producción de todo tipo de empaques de plástico y por último una empresa dedicada a la construcción y consultoría de obras civiles, empresas importantes en los sectores del transporte, la construcción y los alimentos, mismos que constituyen pilares fundamentales para la economía de la región.

Se busca comprender, de forma aproximada, los mecanismos a través de los cuales estas interrupciones en la infraestructura vial afectan la cadena de suministro, los costos de producción, la rentabilidad y, en última instancia, la competitividad de las empresas. Debido a los bloqueos recurrentes en la vía Panamericana, resultado de los conflictos entre el gobierno y el CRIC, la ciudad sufre disrupciones significativas de forma constante en el flujo de bienes y servicios. Estas interrupciones tienen consecuencias directas sobre la actividad económica local, pues restringen el acceso a otros mercados y generan externalidades negativas que se propagan a lo largo de toda la cadena de valor.

El análisis comparativo de las entrevistas revela un patrón recurrente de impactos negativos derivados de los bloqueos en la vía. Más allá de las particularidades sectoriales, emergen una serie de afectaciones transversales que merecen ser destacadas. En primer lugar, las interrupciones en la infraestructura vial generan disrupciones significativas en las cadenas de suministro, lo que se traduce en retrasos en la entrega de insumos y productos finales, así como en incrementos en los costos logísticos. Tal como nos comentó el representante de Colombina: “Nuestra operación se basa en un equilibrio donde tenemos una capacidad de almacenamiento, pero también una capacidad de recibo y despacho, entonces si el despacho se bloquea yo seguiré recibiendo y recibiendo, por lo que tendría que conseguir una bodega externa”. Esta situación desequilibra las operaciones logísticas de las empresas, generando costos adicionales por almacenamiento externo y dificultando la planificación de la producción.

Además de los desafíos logísticos y los costos adicionales de almacenamiento, las empresas se ven afectadas por la escalada de los precios de las materias primas. En el caso de la empresa de construcción, la subida en el costo de los insumos básicos, como los

agregados pétreos y los materiales de ferretería, ha generado una presión significativa sobre sus márgenes de ganancia. La escasez de materiales y el aumento en los costos de transporte, debido a los bloqueos y la restricción en el suministro de gasolina, han dificultado la continuidad de las obras y encarecido el costo final de los proyectos. Del mismo modo, “Multiplásticos” ha experimentado un incremento en los precios de sus materias primas debido a las dificultades logísticas y la mayor demanda en el mercado, además menciona que, aquellos días que se mantiene el bloqueo, sus ventas tienden a disminuir hasta un 50%. Esta situación resalta la importancia de una cadena de suministro eficiente, ya que una cadena de suministro ineficiente puede generar sobrecostos que disminuyen la competitividad de una empresa en el mercado (Condor & Galarza, 2024).

A pesar de estas dificultades, se intenta adoptar estrategias para cumplir con sus obligaciones. Un ejemplo de ello lo encontramos en el sector de la construcción, donde, a pesar de la escasez de materiales, la empresa mantiene el pago a sus trabajadores. De igual manera, Continental Bus han implementado políticas de compensación para los pasajeros afectados por interrupciones en el servicio: “Si el cierre ya lleva de 10 horas a 12 horas, se hace la devolución al vehículo que vengan en tránsito, es decir, se devuelve de \$25.000 a \$35.000 a cada pasajero dependiendo del trayecto. Si se ve una posible solución o un inicio de diálogo, se entrega un auxilio de alimentación para aquellos pasajeros que llevan ya varias horas en cada vehículo”. Estas prácticas reflejan un compromiso tanto con los empleados como con los clientes, y demuestran la adaptabilidad de las empresas ante circunstancias cambiantes.

La necesidad de un ambiente controlado para la conservación de los productos es un desafío que enfrentan las empresas de alimentos. Por ejemplo, Colombina, ha experimentado dificultades en la conservación de sus productos debido a la falta de refrigeración en los vehículos de transporte. Tal como lo expresan: “Nosotros manejamos productos delicados como gomas o marmelos que generalmente deben ir en vehículos refrigerados, pero a Popayán se llevan más productos secos, por lo que dentro de estos

vehículos sin refrigeración también van estos productos delicados”. La exposición prolongada al sol y las altas temperaturas han provocado la deformación y el deterioro de estos productos, generando pérdidas económicas para la empresa. Sumado a esto, el gerente de Pasabocas del Cauca compartió que el Congreso Gastronómico de Popayán, se vio afectado por un bloqueo previo a su inicio, ya que los consumidores prefieren no viajar por el miedo de quedarse represados en la ciudad, revelando la afectación que pueden sufrir eventos importantes para el desarrollo del turismo en la región.

La incapacidad de cumplir con los plazos de entrega y la oferta de productos puede llevar a la pérdida de clientes y de la participación de mercado, impactando negativamente la competitividad empresarial y regional. Los retrasos en la entrega no solo generan insatisfacción en los clientes, sino que también pueden conducir a la pérdida de su confianza y, en última instancia, a que busquen alternativas en la competencia (Paternina & Sánchez, 2009). Esta situación se agudiza en mercados altamente competitivos como el de alimentos, donde los clientes tienen múltiples opciones y pueden cambiar fácilmente de proveedor. Tal como lo evidencia la experiencia de Colombina, la proximidad geográfica de competidores puede ser un factor determinante en la decisión de compra de los clientes.

4. Uso del ferrocarril como alternativa

Ahora bien, gracias a las experiencias compartidas por los representantes, es evidente como los retrasos en el suministro de insumos y productos afectan la competitividad, elevan los costos de producción y generan sobrecostos logísticos que dificultan la rentabilidad de sectores clave. Las interrupciones causadas por los bloqueos en la vía Panamericana resaltan un problema estructural que afecta no solo a las empresas, sino a toda la economía regional. Esto lleva a considerar la necesidad de soluciones logísticas alternativas que fortalezcan la resiliencia de las cadenas de suministro en momentos de crisis vial.

Frente a esta situación, se plantea tener en cuenta una posible reactivación del sistema ferroviario en Colombia como alternativa para el transporte de cargas industriales de gran volumen, el ferrocarril es el sistema terrestre más rentable. Estudios como el de Jaramillo (2001), muestra la ventaja económica del uso del ferrocarril respecto al uso del camión en terrenos ondulados y montañosos, en los cuales está compuesta el 52% de la geografía de Colombia, se evidencia una disminución de más del 50% en los costos totales en relación con el tonelaje/kilómetros (Jaramillo, 2001). Además, Emigdio Guzmán Santana, Gerente de Logística y Transporte de la Organización Corona (2000- 2016), comentó en una entrevista a Valero Farfán (2013) acerca del ferrocarril en Colombia:

“Viene mucho producto subsidiado y si El Estado lograra este tipo de inversiones – ferrocarril- automáticamente aumenta la competitividad del pequeño y el mediano productor y aun el gran industrial, porque reduciría el costo de fletes, los más caros que existen en la zona de Latinoamérica los tiene Colombia, con el agravante del costo del ACPM, el más costoso de Latinoamérica... entonces él –ferrocarril- sería ganadorsísimo y ganaríamos en competitividad”. (p. 81)

Del mismo modo, el uso del ferrocarril como medio de transporte terrestre no solo reduce costos, también ofrece beneficios ambientales. Según datos de la Agencia Europea de Medio Ambiente [AEMA], en 2018 el 25% de las emisiones de gases de efecto invernadero provienen del sector transporte. Sin embargo, dentro de este sector, el ferrocarril representa el 0,4% de las emisiones totales, muy por debajo de otros medios tradicionales, como la aviación (13%), el transporte marítimo y fluvial (14%) y, el transporte por carretera, que contribuye con el 72% de estas emisiones (AEMA, 2021). Estos datos demuestran que el tren es el medio que menos dióxido de carbono (CO₂) emite por kilómetro recorrido (Amigo, 2022). Adicionalmente, tiene una ventaja en cuanto a su eficiencia energética, esto gracias a que tiene una menor resistencia al rodamiento y una mejor aerodinámica (Gómez, et al., 2024).

Además de su bajo impacto ambiental, el ferrocarril ofrece una solución a la congestión vial, ya que un solo tren tiene la capacidad de carga de 40 camiones (Ossa, et

al., 2023), por lo que no se tendrán 40 camiones congestionando las vías de acceso ni contaminando la calidad del aire. Incluso en otras zonas del país, se han realizado estudios como el de Serrato (2020), en el cual se demuestra que la implementación de un tren de cercanías que conecte a los municipios cercanos al área metropolitana de Bogotá reduciría la congestión vehicular, y trae consigo un mayor bienestar y calidad de vida.

Desafortunadamente en Colombia se está desaprovechando esta opción, según el Ministerio de Transporte (2021), la red férrea administrada por el Invías (1734 km), el 99,7 % se encuentra inactiva. Teniendo en cuenta que entre Cali y Popayán existe una vía férrea de aproximadamente de 162 Km y no está siendo utilizada.

Así pues, la posible reactivación de un ferrocarril que comunique a Popayán-Cali no solo podría disminuir los efectos negativos mencionados en tiempos de bloqueos, sino que también representaría una inversión a largo plazo para mejorar la eficiencia de las cadenas de suministro (Comín, 1999). Aunque ninguna infraestructura está completamente libre de riesgos como bloqueos o daños en la infraestructura (Gaviria, 2021), un ferrocarril podría ofrecer ventajas en cuanto costos, velocidad, seguridad y con la tecnología actual impulsar el transporte sostenible (Vidal & Marín, 2022).

Conclusiones y Recomendaciones

En definitiva, se pueden establecer varias conclusiones. Primero, la economía del departamento del Cauca tiene entre sus principales pilares al sector agrícola y el industrial, que necesitan de una infraestructura adecuada para desarrollarse. De esta forma, para el departamento el transporte es un elemento fundamental en el desarrollo económico, sobre todo, a través de la vía panamericana por la que se movilizan gran cantidad de productos agrícolas anualmente.

Segundo, los bloqueos de vías principales y, particularmente, de la panamericana, generan multitud de problemas para la región, por ejemplo, la caída del 57% en la actividad económica del departamento durante los bloqueos de mayo de 2021. A largo plazo, estos bloqueos crean un ambiente poco favorable para las empresas y los productores agrícolas; además, aumentan el riesgo percibido por posibles inversionistas, lo que dificulta la llegada de nuevas industrias.

Tercero, los bloqueos al ser constantes, interrumpen el flujo de bienes y servicios para la ciudad de Popayán, restringen el acceso a otros mercados para sus empresas y generan externalidades negativas que se propagan por toda la cadena de valor. Para empezar, los problemas en la cadena de suministros se traducen en retrasos en la entrega de materias primas y productos finales, que aumenta los costos logísticos. Esto último lleva a, por ejemplo, un exceso en los inventarios que obliga a las empresas a aumentar en el costo de bodegas. Además, los bloqueos pueden generar escasez de materias primas, lo que genera una presión significativa en los márgenes de ganancia de las organizaciones y dificultan sus procesos. Por último, empresas que deseen traer sus productos a la ciudad pueden generar grandes pérdidas debido a los bloqueos, ya sea por el daño total de lotes de producto o por pérdida de clientes debido a los retrasos y la alta competencia.

Por otro lado, se pueden hacer tres recomendaciones generales. Primero, una alternativa a los problemas causados por los bloqueos está en la reactivación del sistema ferroviario, pues este es el sistema más rentable, lo que reduciría el costo de los fletes y, por

tanto, aumentaría la competitividad de las empresas. Segundo, es importante que los gobiernos negocien y busquen una salida de conciliación a los conflictos que tienen los grupos sociales que suelen bloquear las vías, enfocándose en problemas estructurales como el proceso de la inversión social. Por último, es importante que las empresas tengan planes de contención contra estos bloqueos recurrentes, para reducir las posibles pérdidas generadas por las externalidades negativas de estos eventos.

Referencias

- ACOPI. (2021). Impacto del Paro Nacional 2021. En el sector Mipyme. Recuperado de: <https://www.acopi.org.co/wp-content/uploads/2021/07/IMPACTO-DEL-PARO-NACIONAL-2021-EN-EL-SECTOR-MIPYMES-VF.pdf>.
- Agencia Europea de Medio Ambiente [AEMA] (2021). Transporte motorizado: tren, avión, transporte por carretera o barco, ¿cuál es el más ecológico? Recuperado de: <https://www.eea.europa.eu/es/highlights/transporte-motorizado-tren-avion-transporte>
- Álvarez-Rodríguez, A. A. (2022). El Paro Nacional en Colombia 2021: explosión social entre dinámicas estructurales y de coyuntura. Relevancia de la acción política y del diálogo en su desarrollo y transformación. Prospectiva. Recuperado de: <https://doi.org/10.25100/prts.v0i33.11864>
- Arias Gonzáles, J. L., & Covinos Gallardo, M. (2021). Diseño y metodología de la investigación. Enfoques Consulting EIRL, 1(1), 66-78.
- Caicedo, P. F. (2014). Análisis del sector transporte por carretera en la economía colombiana, dificultades y retos. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10654/11806>
- Cámara de Comercio (2022). Boletín no 2. Dinámica Empresarial Departamento del Cauca 2022. Recuperado de: <https://www.cccauca.org.co/micrositio/m-boletines-de-informacion-socioeconomica>
- Cardona-Arenas, C. D., Osorio-Barreto, D., & Sotelo-Zemanate, D. Y. (2020). Desempeño de las subregiones del departamento del Cauca y su contribución al desarrollo territorial (2015-2017). Revista Facultad de Ciencias Económicas: Investigación y Reflexión, 28(2), 161-179.

Carrillo Rios, K. J., & Castillo Guarango, A. Y. (2022). Análisis comparativo del subsidio a los combustibles en el Ecuador y su impacto en el PIB, periodo 2006–2020. Recuperado de:

<https://repositorio.utmachala.edu.ec/handle/48000/20166>

Castillo, J. M., Gonzalez, C. E., & Salas, D. (2023). Efectos generados al sistema alimentario por afectación en la Vía Panamericana en Rosas Cauca.

Recuperado de: <https://hdl.handle.net/10568/138183>

Cifuentes-Leiton, Diana Milec, et al. (2023). "Organizaciones de lucha social surgidas en el estallido social en Cali: repensando la organización." *Innovar* 33.90: e111448. Recuperado de:

https://www.jstor.org/stable/27301052?read-now=1&seq=7#page_scan_tab_contents

Colprensa (2023). Transportadores reportan perdidas de \$20.000 millones por cierre de la vía panamericana. *El Pais*. Recuperado de:

<https://www.elpais.com.co/colombia/transportadores-reportan-perdidas-de-20-000-millones-por-cierre-de-la-via-panamericana.html>

Comín, F. (1999). LOS EFECTOS ECONÓMICOS DEL FERROCARRIL SOBRE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA (1855-1935). Una definición de los efectos económicos del ferrocarril. (Universidad de Alcalá y Fundación Empresa Pública). Recuperado de:

<https://www.docutren.com/historiaferroviaria/Alicante1998/pdf/19.pdf>

Condor Resines, K. M., & Galarza Chuquillanqui, J. L. (2024). Optimización de la cadena de suministro en la importación de insumos médicos en World Diagnostic SAC, Lima. [pag.5] Recuperado de:

<https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/674738>

Consejo Regional Indígena del Cauca [CRIC]. (s.f.). Origen del CRIC. Recuperado de: <https://www.cric-colombia.org/portal/estructura-organizativa/origen-del-cric/>

Consejo Regional Indígena del Cauca [CRIC]. (s.f.). Territorio de Diálogo y Negociación. Recuperado de: <https://www.cric-colombia.org/portal/proyecto-politico/defensa-vida-ddhh-cric/territorio-de-dialogo-y-negociacion/>

Consejo Regional Indígena del Cauca [CRIC]. (2022). Un año después del estallido social comunidad celebra desmonte del peaje de Tunía. Recuperado de: <https://www.cric-colombia.org/portal/hay-que-desbloquear-el-pais/>

Corbetta, P. (2003). La ricerca sociale: Metodologia e tecniche. III Le tecniche qualitative. Bologna: Il Mulino.

DANE. (2024). Importaciones. Información septiembre 2024. Anexos Recuperado de: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional/importaciones>

Delgado Lombana, L. F., & Ríos Sandoval, J. M. (2016). Estudio de factibilidad para la creación de Cootracauca cooperativa de transportadores del cauca (turbos, camiones y minimulas) en la ciudad de Popayán (Doctoral dissertation, Uniautónoma del Cauca. Facultad de Ciencias Administrativas, Contables y Económicas. Programa de Administración de Empresas).

Durán, E., & Saavedra, E. (2014). Calidad de la infraestructura y pobreza en América Latina. Recuperado de: <http://fen.uahurtado.cl/wp-content/uploads/2010/07/I-306.pdf>

El Espectador (2023). Comunidades indígenas bloquean la vía Panamericana entre Popayán y Cali. Recuperado de:

<https://www.elspectador.com/colombia/mas-regiones/comunidades-indigenas-bloquean-la-via-panamericana-entre-popayan-y-cali/>

El País (2024). Continua bloqueada la vía Panamericana entre Cali y Popayán por protestas de comunidades indígenas. Recuperado de:

<https://www.elpais.com.co/colombia/amanecio-bloqueada-la-via-panamericana-entre-cali-y-popayan-por-protestas-de-comunidades-indigenas-3015.html>

El País (2024). Bloquean la vía Panamericana entre Cali y Popayán por protestas de comunidades indígenas. Recuperado de:

<https://www.elpais.com.co/colombia/bloquean-la-via-panamericana-entre-cali-y-popayan-por-protestas-de-comunidades-indigenas-0719.html>

El Tiempo (2021) Vía Panamericana entre Cali y Popayán está incomunicada por bloqueo de comunidades. Recuperado de:

<https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/incomunicada-via-panamericana-entre-cali-y-popayan-por-bloqueo-de-comunidades-829769>

El Tiempo (2021) Bloquean carretera Panamericana, entre Popayán y Cali.

Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/protesta-por-falta-de-mantenimiento-en-via-panamericana-en-el-cauca-717656>

Esparza, E. (2010). Los efectos de la incertidumbre macroeconómica sobre la inversión privada en Venezuela 1950-2007 (Doctoral dissertation, Tesis para optar el título profesional de Licenciado en Economía). Caracas: Universidad Católica Andrés Bello. Recuperado de:

<http://biblioteca2.ucab.edu.ve/anexos/biblioteca/marc/texto/AAR7661.pdf>

Gamarra-Vergara, J. R. (2007). La economía del departamento del Cauca:

concentración de tierras y pobreza. Documentos de Trabajo Sobre Economía

Regional y Urbana; No. 95. Recuperado de:

<https://repositorio.banrep.gov.co/items/a8efdfb0-70e4-480b-8ccf-5ec6c27d48d0>

Gaviria, E. A. M. (2021). Licencia social para operar y producción de dominación empresarial en la minería industrial 1. *Revista Kavilando*, 13(2), 172.

Recuperado de: <http://portal.amelica.org/ameli/journal/377/3773182010/html/>

Girón, S. C., & de Popayán, F. U. (2012). Desarrollo de un plan de continuidad de negocio bajo el esquema GTC-ISO 22313 para METREX SA. Recuperado de: <https://fupvirtual.edu.co/repositorio/files/original/0551201acf2c1968c990468eeb82dc9db8f4ac48.pdf>

Gobernación del Cauca (2022). Buenas noticias, avanza proyecto de la doble calzada Popayán – Santander de Quilichao. Recuperado de:

<https://www.cauca.gov.co/Prensa/SaladePrensa/Paginas/Buenas-noticias,-avanza-proyecto-de-la-doble-calzada-Popayán—Santander-de-Quilichao.aspx>

Gómez Rosales, C., Correa Amorocho, L. J., López Pedraza, M. A., & Torres Mariño, L. C. (2024). Estudio sobre la relación del sector de la logística de transporte de carga terrestre con la sostenibilidad Ambiental en Colombia (Bachelor's thesis, Especialización en Gerencia de Proyectos). Recuperado de:

<https://repository.universidadean.edu.co/handle/10882/13435>

Gómez Palacio, A. (2016). Evolución del transporte terrestre de carga en Colombia y su impacto en empresas del sector industrial del Valle de Aburrá (Doctoral dissertation, Universidad EAFIT). Recuperado de:

<https://repository.eafit.edu.co/items/3eada71e-91d6-4aa0-b5fa-85569a3b17eb>

Hernández-Sampieri, R., & Mendoza, C. (2020). Metodología de la investigación: las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta.

Indicador Mensual de Actividad Económica [IMAE] (2020). Informe del primer trimestre para el departamento del Cauca de 2020. Recuperado de:
<https://www.javerianacali.edu.co/imae/informes>

Indicador Mensual de Actividad Económica [IMAE] (2021). Informe bimestral para el departamento del Cauca Mayo - junio de 2021. Recuperado de:
<https://www.javerianacali.edu.co/imae/informes>

Indicador Mensual de Actividad Económica [IMAE] (2024). Informe bimestral para el departamento del Cauca mayo - junio de 2024. Recuperado de:
<https://www.javerianacali.edu.co/imae/informes>

Infobae (2024). Indígenas bloquearon la Vía Panamericana: comunidades se tomaron la carretera que conecta a Cali con Popayán. Recuperado de:
<https://www.infobae.com/colombia/2024/01/31/via-panamericana-esta-bloqueada-al-menos-cien-indigenas-se-tomaron-la-carretera-para-protestar-contr-el-gobierno/>

Infobae (2024). Acuerdos entre las comunidades del Cauca y el Gobierno permitieron el desbloqueo de la vía Panamericana en Villa Rica. Recuperado de: <https://www.infobae.com/colombia/2024/02/21/acuerdos-entre-las-comunidades-del-cauca-y-el-gobierno-permitieron-el-desbloqueo-de-la-via-panamericana-en-villa-rica/>

Impacto del paro nacional en el comercio de la ciudad de Cali. (2021, 19 de mayo). [Diapositivas]. Fenalco Valle del Cauca. Recuperado de:
<https://fenalcovalle.com/impacto-del-paro-nacional-en-el-comercio-de-cali/>

- Jaramillo, L. A. Z., & Ovalle, A. (2001). ¿Por qué no han sido exitosos los ferrocarriles en Colombia? Books, 1. Recuperado de:
<https://ideas.repec.org/b/ext/public/50.html>
- Kruse, T., & Vargas, H. (2000). Las victorias de abril: una historia que aún no concluye. OSAL, (2). Buenos Aires: CLACSO.
- López-Rodríguez, C. E., & Pardo-Rincón, S. D. (2019). El transporte de carga terrestre en el comercio internacional. Análisis comparativo entre Bogotá, Colombia y Santa Cruz de la Sierra, Bolivia. Ensayos de economía, 29(54), 89-114. Recuperado de: http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S2619-65732019000100089&script=sci_arttext
- Martínez-Mahecha, F. (2021, 22 de mayo). Una visión de la protesta que aísla al Cauca. El Tiempo. Recuperado de:
<https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/bloqueos-en-el-cauca-analisis-de-fernand-martinez-mahecha-590390>
- Martínez, C. A. G. (2022). Estudio de factibilidad para el montaje de una empresa productora y comercializadora de gránulo de caucho a partir de llantas usadas en la ciudad de Popayán.
- Mestizo Prado, N. C. (2021). Análisis de viabilidad para el desarrollo de una aplicación móvil que facilite la logística de transporte de carga a partir de una experiencia piloto en Popayán, Cauca (Doctoral dissertation, Uniautónoma del Cauca. Facultad de Ciencias Administrativas, Contables y Económicas. Programa de Administración de Empresas).
- Melo, M. E. I., Quevedo, C. H. O., Quilez, P. Q., & Gutiérrez, A. V. (2021). Pensar la resistencia: Mayo del 2021. Cali y Colombia. Universidad del Valle

Ministerio de Transporte de Colombia. (2021). Transporte en cifras Informe.

Ministerio de Transporte. Recuperado de:

<https://plc.mintransporte.gov.co/Estad%C3%ADsticas/Transporte-en-Cifras>

Mogollón Timbiano, M. M. (2022). Análisis del costo económico en el comercio al por menor del Centro Histórico de Quito por las protestas de junio de 2022.

Recuperado de: <https://repositorio.puce.edu.ec/handle/123456789/33419>

Montano Morales, J. E. (2017) Movimientos indígenas AICO y ASI en el Cauca (1990-2010). Universidad del Cauca. Recuperado de:

<http://repositorio.unicauca.edu.co:8080/bitstream/handle/123456789/3359/Movimientos%20ind%C3%ADgenas%20AICO%20y%20ASI%20en%20el%20Cauca%20%281990-2010%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Moreno, R. (2005). Movimientos étnicos en el norte del Cauca, una aproximación a sus diferencias y relaciones. Beca de Investigación CLACSO, sin publicar

Recuperado de: <https://biblioteca->

[repositorio.clacso.edu.ar/bitstream/CLACSO/11322/2/moreno.pdf](https://biblioteca-repositorio.clacso.edu.ar/bitstream/CLACSO/11322/2/moreno.pdf)

Nieto López, J. R., Osorio López, A. M., & Franco Jaramillo, J. E. (2014) El ciclo de protestas sociales en Colombia y la movilización agraria. OSAL, Observatorio Social de América Latina, 228-239. Recuperado de:

<https://portal.amelica.org/ameli/journal/68/6823014/6823014.pdf>

Ossa Veloza, L. V., Villa Angulo, L. P., & Torres Acosta, C. S. (2023). El ferrocarril, un complemento sostenible para el transporte de carga internacional en Colombia. Recuperado de:

<https://repository.ucc.edu.co/entities/publication/2b42ca41-851f-4703-8798-49f290e148a3>

Paternina Díaz, M. A., & Sánchez Ruiz, D. R. (2009). Estrategias de mejoramiento para la disminución de los retrasos en el proceso de producción de cuchillas industriales mediante un modelo de simulación. Recuperado de:

<https://www.redalyc.org/pdf/215/21518650004.pdf>

PlasaColombia (2024). Abastecimiento y kilómetros de viaje de los alimentos.

Recuperado de: <https://plasacolombia.com/abastecimiento-y-kilometros-de-viaje-de-los-alimentos/>

Quintero-Ospina, Y. (2020). Derivar lecciones de competitividad para la

infraestructura vial colombiana a partir del caso ecuatoriano 2007-2016.

Recuperado de:

<https://repositorio.uniagustiniana.edu.co/handle/123456789/1414>

Real Academia Española. (2023). Diccionario de la lengua española (23.^a ed.).

Recuperado de: <https://dle.rae.es/>

Schuster, F. (2005). Las protestas sociales y el estudio de la acción colectiva.

Schuster, Naishtat, Nardacchione y Pereyra (comp.). Tomar la palabra.

Estudios sobre protesta social y acción colectiva en la Argentina

contemporánea. Buenos Aires: Prometeo Libros Recuperado de:

https://www.academia.edu/download/75662614/Schuster_Protestas_sociales_y_accion_colectiva.pdf

Serrato López, J. S. (2020). Diseño de un equipamiento del sistema férreo en la

Estación del Tren de Cercanías, Madrid–Cundinamarca. Recuperado de:

<http://repository.unipiloto.edu.co/handle/20.500.12277/9734>

Sierra Suárez, L. P. (7 de noviembre de 2024). Seminario economía regional:

Internalización para el crecimiento. Pontificia Universidad Javeriana de Cali, Colombia.

The Pandemic Strikes: Responding to Colombia's Mass Protests: Crisis Group Latin America Report N°90, 2 July 2021. The International Crisis Group.

Recuperado de: <https://www.crisisgroup.org/latin-america-caribbean/andes/colombia/090-pandemic-strikes-responding-colombias-mass-protests>

Universidad Externado de Colombia. (2021). Sobre el paro nacional en Colombia 2021. Recuperado de: <https://www.uexternado.edu.co/ciencias-sociales-y-humanas/sobre-el-paro-nacional-en-colombia-2021/>

Valero Farfán, P. A. (2013). Construcción y restauración del sistema ferroviario al interior de Colombia para el transporte de mercaderías del sector externo del país (Doctoral dissertation, Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas). Recuperado de: http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/download/tpos/1502-0536_ValeroFarfanPA.pdf

Vargas, H., & Córdova, E. (2004). Bolivia: un país de re-configuraciones por una cultura de pactos políticos y de conflictos. En J. Seoane (Comp.), Movimientos sociales y conflicto en América Latina (pp. 85-102). Buenos Aires: CLACSO. Recuperado de: <https://core.ac.uk/download/pdf/35175663.pdf>

Velador, O. H. M., & Herrera, G. D. (2021). Protestas y saqueos ante el "gasolinazo" mexicano de 2017. HISTÓRIA UNICAP, 8(16), 300-322. Recuperado de: <https://www1.unicap.br/ojs/index.php/historia/article/view/1924>

Vidal Alejandro, P., Sierra, L., Dominguez, J., & Collazos Rodríguez, J. (2015). Indicador Mensual De Actividad Económica (IMAE) Para El Valle Del Cauca (Monthly Index of Economic Activity for Valle del Cauca). Borradores de

Economía, 900. Recuperado de:

https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2720536

Villada Ceballos, S. (2020). Análisis del desarrollo económico de la agricultura del pacífico, enfocado en el departamento del Cauca. Recuperado de:

<https://repository.ucc.edu.co/entities/publication/93f9d1e2-0b0d-4fb9-b031-b6a9360c2ecb>

Vizuite Paguay, J. K. (2024). Incertidumbre macroeconómica e inversión privada en Ecuador, periodo 2000-2020 (Bachelor's thesis, Universidad Nacional de Chimborazo, Riobamba, Ecuador). Recuperado de:

<http://dspace.unach.edu.ec/handle/51000/13284>

W Radio (2024) Comunidades bloquean la vía Panamericana en el norte y en el sur del Cauca. Recuperado de:

<https://www.wradio.com.co/2024/05/15/comunidades-bloquean-la-via-panamericana-en-el-norte-y-en-el-sur-del-cauca/>

W Radio (2023) Continúa el bloqueo de la vía Panamericana por comunidades entre Popayán y Cali. Recuperado de:

<https://www.wradio.com.co/2023/08/01/continua-el-bloqueo-de-la-via-panamericana-por-comunidades-entre-popayan-y-cali/>

Anexos

Anexo A. Formato de las entrevistas.

Formato de las entrevistas realizadas a los representantes de las empresas, además de las preguntas específicas para cada sector.

Formato de la Entrevista

Introducción:

- **Nombre del entrevistado:**
- **Cargo del entrevistado:**
- **Nombre de la empresa:**
- **Sector de la empresa:**
- **Fecha de la entrevista:**

La empresa

1. ¿Podría contarme brevemente sobre la historia de su empresa?
2. ¿A qué se dedica su empresa? ¿Cuáles son sus principales productos o servicios?
3. ¿En qué ciudades o regiones opera su empresa?
4. ¿Cuántos empleados trabajan en su empresa?

Impacto de los bloqueos en la vía Panamericana

5. ¿Podría describir en detalle cómo los bloqueos han impactado sus operaciones?
6. ¿Cuáles han sido los costos adicionales para su empresa como consecuencia de los bloqueos?

Medidas para minimizar el impacto

7. ¿Qué medidas ha tomado su empresa para mitigar el impacto de los bloqueos?
8. ¿Ha tenido que cambiar de proveedores debido a los bloqueos?
9. ¿Ha tenido que ajustar los precios de sus productos debido a los aumentos en los costos de transporte o la escasez de ciertos productos?

Preguntas adicionales del Sector Alimentos

Alimentos

1. ¿Cómo han afectado los bloqueos la cadena de suministro de alimentos en su empresa?
2. ¿Ha habido un impacto en la calidad de los alimentos que reciben debido a los bloqueos?
3. ¿Cuánto tiempo adicional han tomado los envíos de alimentos debido a los bloqueos?

Preguntas adicionales del Sector Construcción

Construcción

1. ¿Cómo han afectado los bloqueos la cadena de suministro de materias primas para la construcción?
2. ¿Ha habido un impacto en la calidad de los materiales de construcción debido a los bloqueos?
3. ¿Alguna obra ha sufrido retrasos significativos debido a la falta de materiales causados por los bloqueos?
4. ¿Cuánto tiempo adicional han tomado los envíos de materiales debido a los bloqueos?
5. ¿Qué impacto han tenido los bloqueos en la planificación y desarrollo de nuevos proyectos?

Preguntas adicionales del Sector Comercio (Multiplásticos)

Plásticos

1. ¿Ha habido un impacto en la calidad de los productos plásticos debido a los bloqueos?

Anexo B. Línea del tiempo.

Línea del tiempo en la que se hace un recorrido de algunos bloqueos sobre la vía panamericana que conecta a Popayán y a Cali entre 2021 a 2024, junto con la descripción y la magnitud de cada bloqueo.

Enlace: <https://view.genially.com/672e64d72f24e70b4352515f/interactive-content-timeline-corporativo-simple>