

*Información del artículo**Recibido: 10/2022**Revisado: 11/2022**Aceptado: 12/2022**Información del autor*

* Docente del grupo de investigación Competitividad Empresarial del Programa de Administración de Empresas de la Facultad de Ciencias Administrativas. Corporación Universitaria Empresarial Alexander von Humboldt, Armenia, Quindío, Colombia.

*cmarin4@cue.edu.co

© 2022. Universidad La Gran Colombia. Este es un artículo de acceso abierto, distribuido bajo los términos de la licencia Creative Commons Attribution License 4.0, que permite el uso ilimitado, distribución y reproducción en cualquier medio, siempre que el autor original y la fuente se acrediten.

Cómo citar

Marín López, C. A. (2024). Red férrea del Pacífico como alternativa de desarrollo a las apuestas por el crecimiento sostenible en el sector turismo. *Contexto*, 11(1). <https://doi.org/10.18634/ctxj.11v.1i.1387>

Red férrea del Pacífico como alternativa de desarrollo a las apuestas por el crecimiento sostenible en el sector turismo

*César Augusto Marín López

Resumen

La red férrea del Pacífico ha tenido que enfrentar importantes desafíos, como la existencia de vastas áreas deterioradas por falta de mantenimiento y varios tramos inactivos debido a bajos niveles de inversión los cuales encontrarán en la presente investigación a partir de un análisis documental de algunos documentos claves como; el Plan Nacional de Desarrollo 2018 al 2022, la Política Nacional Logística (CONPES 3982), el libro “Desafíos del transporte ferroviario de carga en Colombia” y, por último, se revisó el Plan Maestro Ferroviario 2018.

Gracias a este análisis documental, se identifican algunas fuentes de ventaja competitiva con que cuenta la red férrea del pacífico para la movilización de pasajeros. Así mismo, el presente documento revisa el presupuesto total del Plan Estratégico de Turismo del Departamento del Quindío para los 10 años (2022-2032), como también los siguientes Planes del Valle del Cauca: Plan de Desarrollo 2020-2023 y Plan Estratégico Sector Turismo valle del Cauca 2018 – 2023.

Adicionalmente, en el documento se determinan las características del turista que frecuenta la región de influencia del proyecto férreo del pacífico, destacando que este turista está interesado en conocer diferentes formas de entender y vivir la vida mediante un intercambio cultural. Por consiguiente, se caracterizan los perfiles de turistas usuarios potenciales de la ruta del tren del pacífico.

Finalmente se hace un comparativo de las condiciones técnicas, de fomento estatal y territorio entre la Red del Pacífico y el Tren Maya del Estado de Tabasco. Así pues, este recorrido por las apuestas hacia una dinamización de la economía regional y local con foco en el transporte de pasajeros como sector turístico es lo que la presente investigación entrega para aportar con información al fortalecimiento de la competitividad de la región cafetera.

Palabras clave: Desarrollo económico y social, movilidad, turismo, transporte ferroviario.



Pacific railway network as a development alternative to commitments to sustainable growth in the tourism sector

Abstract

The Pacific railway network has had to face important challenges, such as the existence of vast deteriorated areas due to lack of maintenance and several inactive sections due to low levels of investment, which will be found in the present investigation based on a documentary analysis of some key documents. as; the National Development Plan 2018 to 2022, the National Logistics Policy (CONPES 3982), the book “Challenges of rail freight transport in Colombia” and, finally, the 2018 Rail Master Plan was reviewed.

Thanks to this documentary analysis, some sources of competitive advantage that the Pacific railway network has for the mobilization of passengers are identified. Likewise, this document reviews the total budget of the Strategic Tourism Plan of the Department of Quindío for 10 years (2022-2032), as well as the following Valle del Cauca Plans: Development Plan 2020-2023 and Tourism Sector Strategic Plan Cauca Valley 2018 – 2023.

Additionally, the document determines the characteristics of the tourist who frequents the region of influence of the Pacific railway project, highlighting that this tourist is interested in knowing different ways of understanding and living life through a cultural exchange. Therefore, the profiles of potential tourist users of the Pacific train route are characterized.

Finally, a comparison is made of the technical conditions, state development and territory between the Pacific Network and the Mayan Train of the State of Tabasco. Thus, this journey through the bets towards a revitalization of the regional and local economy with a focus on passenger transport as a tourism sector is what the present investigation delivers to contribute with information to strengthen the competitiveness of the coffee region.

Keywords: Economic and social development, mobility, tourism, rail transport.

Introducción

Dinamización de la economía regional y local, una forma competitiva de reactivación del tren turístico; este aspecto positivo es lo que la presente investigación busca como insumo que permita fortalecer la competitividad de la región cafetera a través de la red férrea del Pacífico, en especial el Quindío que ha esperado dos décadas para ver resultados.

Bien lo expreso el Gobernador del Quindío en reunión con su homóloga del Valle del Cauca “Lo más importante es tener un tren que nos una porque esa vía es un tema de región que nos destacaría a nosotros. Lo pensado es definir puntos claves como Cali por su oferta gastronómica, cultural y



de rumba; Buga por su turismo religioso; Buenaventura por el avistamiento de ballenas, playas y gastronomía, que incluiría a San Cipriano, mientras que en Quindío fortaleceremos la oferta de turismo del Paisaje Cultural Cafetero” (Chavaco, 2020).

De la mano de la reactivación de la red férrea del pacífico hacia el turismo, el tema de infraestructura para la logística de transporte viene siendo otro gran anuncio, pues el Tren del Pacífico es una de las promesas de desarrollo para el Quindío que en su primera vez se advirtió que estaría listo en diciembre de 2013, pero hoy este proyecto, que acortaría los tiempos en el transporte de carga entre La Tebaida y Buenaventura además de un atractivo turístico, se encuentra en completo abandono. Desde el 2016, la red férrea quedó sin terminar y los rieles que hoy van desde Quindío Zona Franca y recorren parte del Valle del Cauca se encuentran al sol y al agua, llenándose de óxido y maleza.

La reactivación de la red férrea nacional constituye una necesidad para la competitividad de Colombia y representa una alternativa en su apuesta por el crecimiento sostenible, en especial para el turismo de la región. En ese sentido, el Gobierno nacional el 23 de noviembre de 2020 presentó el Plan Maestro Ferroviario como estrategia que busca reactivar el modo férreo del país e impulsar la economía. De darse esta estrategia, el Plan Maestro estima beneficios como: promoción turística entre los departamentos del Valle del Cauca y del Quindío, reducir costos en un 26% para el año 2030 y tiempos de las cadenas logísticas; atraer inversión extranjera; fortalecer los servicios de transporte de mercancías, materias primas y personas e incrementar los índices de competitividad del país, ya que la migración hacia sistemas de transporte ferroviarios de pasajeros permitirá mejorar las condiciones del transporte público al reducir problemáticas asociadas con la congestión vehicular, la siniestralidad vial y la contaminación ambiental, aportando a la disminución de emisiones de gases de efecto invernadero, un paso importante hacia el crecimiento sostenible.

La red férrea del pacífico y su relación con las prácticas de ocio y turismo se reflejan en los trenes turísticos que, a través de sus recorridos, conectan paisajes culturales y naturales. La infraestructura de transporte actual es fundamental para la práctica turística y han tenido una importancia significativa en el desarrollo internacional del turismo. Este transporte en tren debe ser parte esencial de la propia experiencia turística. Al igual que los cruceros, los trenes turísticos son claros ejemplos de destinos en sí mismos, donde transporte y turismo se unen en un servicio simultáneo. Además de esta importancia, estudiar en conjunto el transporte férreo de mercancías y al turismo tienen como propósito conocer datos económicos y de impacto social y medioambiental.

En este orden de ideas, la investigación ofrece repuestas a preguntas específicas relacionadas con: ¿Cuál es el contexto turístico de la región del área de influencia de la red férrea del pacífico?, ¿Cuáles son las fuentes de ventaja competitiva con que cuenta la red férrea del pacífico para la movilización de pasajeros? De darse la reactivación del tren del Pacífico, ¿se identifican las proyecciones económicas del gobierno nacional y departamental para fomentar el turismo circundante a la red férrea del pacífico? ¿cuáles son las características del turista que frecuenta la región de influencia del proyecto férreo del pacífico?

Como resultado la pregunta problémica reflexiona en lo siguiente: ¿Cuáles son las condiciones



técnicas, de fomento estatal y territorio de la red férrea del Pacífico como alternativa de desarrollo a las apuestas por el crecimiento sostenible en el sector turismo?

Desarrollo de tema

Contexto turístico de la región del área de influencia de la red férrea.

Desde el punto de vista de la importancia nacional de la industria turística para cualquier país interesado en su desarrollo y desde el punto de vista del papel que juega en la vida económica, social y política, ningún gobierno debe olvidar el control y dirección de su tráfico turístico; la formulación de una política turística claramente definida orientada hacia el desarrollo del tráfico turístico procedente de regiones cercanas y la promoción de relaciones comerciales enfocadas a las inversiones locales de capital deben estimular el crecimiento económico y que puede convertirse en una herramienta efectiva para frenar la pobreza de las regiones en vía de desarrollo. Así pues, analizar el contexto turístico de la región del área de influencia de la red férrea del pacífico se marcó como el primer gran objetivo de la presente investigación.

Como resultado de este análisis del contexto a continuación se hace la identificación de planes y proyectos de desarrollo diseñados en el ámbito nacional relacionados con el fortalecimiento de la red férrea y planes de promoción turística incorporando la red férrea de los departamentos del Valle del Cauca y Quindío.

Se comienza entonces con el Plan Nacional de Desarrollo 2018 al 2022 “Hacia un Pacto por Colombia, con Legalidad, Emprendimiento y Equidad para Todos” del gobierno de Iván Duque Márquez. El documento está constituido por 212 páginas, se encuentran 20 metas que se propusieron para transformar a Colombia y en la meta # 17 se encuentra “Aumentar en más del doble la red férrea en operación comercial en operación: llegar a 1.077 km”. En el título del plan dedicado a Pactos Transversales se tiene “Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional”. De los cuatro objetivos en este pacto se evidencian dos marcados hacia la red férrea: Fortalecer el transporte de carga y pasajeros, mejorar la seguridad de los usuarios y de la carga, y la calidad de la información para la toma de decisiones. Reducir los tiempos de viaje y los costos a través de la eficiencia e integración de los modos de transporte (aéreo, marítimo, fluvial, férreo, carretero) (DNP, 2018). Ahora bien, el corredor a que hace alusión los resultados en cuanto a movilidad de pasajeros es el de la Dorada-Chiriguana. Como resultado se tiene que durante lo corrido del 2022 se han transportado 42488 pasajeros (DNP, 2022). Sobre la red férrea del Pacífico no existe dato alguno.

Continuando con la revisión y análisis documental, se tiene la Política Nacional Logística (CONPES 3982) donde con este documento se reconoció a la logística como un pilar estratégico de la competitividad del país y se establecieron estrategias para consolidar un sistema logístico nacional articulado, que apoye la generación de alto valor agregado de bienes, a través de la optimización de la estructura de costos asociada a su distribución. Sin embargo, el reto está en consolidar un sistema logístico nacional eficiente relacionados con el limitado desarrollo del transporte intermodal, los tiempos elevados en los procesos de importación y exportación y la debilidad institucional para la toma de decisiones de política y proyectos de competitividad en logística.



El documento menciona que en el modo férreo, en el año 2013, se declaró de importancia estratégica la rehabilitación de los corredores férreos La Dorada-Chiriguaná y Bogotá-Belencito, por medio del Documento CONPES 3748 Importancia estratégica de la rehabilitación de los corredores férreos La Dorada-Chiriguaná y Bogotá-Belencito¹⁰, construido con el objetivo de rehabilitar la infraestructura férrea afectada por la ola invernal de 2010 y 2011, y consolidar la red estructurante que conecte los centros productivos con los puertos del Caribe.

De forma complementaria, en el marco de la cooperación que ha realizado el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en este modo de transporte, en el 2016 se publicó el libro Desafíos del transporte ferroviario de carga en Colombia, en el cual se identifican los desafíos, obstáculos y retos para la reactivación del sistema férreo en el país. Este documento describe claramente algunos aspectos de interés relacionados con la red férrea de Pacífico perteneciente al corredor del Cauca el cual hace parte del sistema ferroviario colombiano. Este corredor comprendía completar las vías férreas desde Ipiales, en la frontera con Ecuador, hasta Cartagena. De este ambicioso corredor se construyó sólo el sector entre Popayán y Cali (1914–1925), entre Cali y Cartago (1916–1923) y, finalmente, la conexión a Medellín (1946), unos 600 kilómetros de los 1.400 propuestos (BID, 2016).

A los anteriores temas de administración se le agrega los temas de vanguardia técnica del ferrocarril. Un tema recurrente de debate cuando se analiza el futuro de los ferrocarriles de Colombia es si el sistema debe continuar empleando la trocha angosta yárdica (914 milímetros) o si debe migrar a la trocha estándar (1.435 milímetros). Para el ferrocarril del Pacífico la situación de ajustes tomaría más tiempo y requeriría de mayores inversiones, teniendo en cuenta que en este momento el nivel de tráfico es nulo, lo que dificulta su viabilidad; además los vagones y locomotoras heredados del ferrocarril nacional están en desuso y descuidados.

Ilustración 1. Estado del parque de locomotoras



Fuente: Marín, César. 2022. Estado de las locomotoras. Elaboración propia.

Por último, una cooperación técnica entre el BID y el Gobierno de Colombia en el año 2018 se encomendó el Plan Maestro Ferroviario. Este Plan establece la hoja de ruta y principal eje de política pública con los lineamientos técnicos, económicos, normativos, regulatorios e institucionales, para reactivar el modo férreo y potenciar sus ventajas competitivas.



Un tema importante y que compete a la investigación es el servicio ferroviario de pasajeros y que según (Presidencia de la República de Colombia., 2020) los sistemas férreos de pasajeros no resultan autosostenibles, ya que los ingresos por concepto de la tarifa que se cobra a los usuarios no cubren, en la mayoría de los casos, los costos de operación y mantenimiento, ni tampoco los costos de capital de la infraestructura y del material rodante. En estas situaciones, los gobiernos se ven en la necesidad de asumir aportes para cubrir estos costos o incentivar corredores con tráfico férreo mixto (pasajeros y carga). Pero, en Colombia, el artículo 14 de la Ley 86 de 1989 prohíbe que la Nación destine recursos para cubrir los costos de operación, administración y mantenimiento de los sistemas de transporte de pasajeros, por lo que cualquier costo de operación que no esté cubierto por la tarifa al usuario, debe ser asumido por los gobiernos locales.

Es aquí donde se identifica un primer proyecto férreo de pasajeros y mixto (pasajeros y carga) del departamento del Valle del Cauca llamado “Tren de cercanías del sur del Valle del Cauca” correspondiente a un tramo inicial de Jamundí, Cali, con un recorrido de 24 kilómetros y se extendería luego a Yumbo y Palmira en un trayecto de 72 kilómetros. La primera inversión sería de 2,8 billones de pesos y movilizaría 70 mil pasajeros al día, así como carga con una longitud de 72 Km.

Por otra parte, desde 2018 la iniciativa de un tren de cercanía que uniera Manizales, Pereira y Armenia con el Valle del Cauca, quedó planteada en la creación de la Región Administrativa y de Planificación RAP Eje Cafetero. El proyecto requiere un estudio de prefactibilidad que cuesta alrededor de 9 mil millones de pesos, de los cuales, a instancias de la RAP, la Financiera Nacional de Desarrollo propuso aportar el 80%. El estudio permitirá establecer su viabilidad técnica y financiera, de acuerdo con el trazado y el movimiento de pasajeros y carga. Aunque este último no hizo parte del Plan Maestro Ferroviario del gobierno Duque, es tarea a nivel regional hacerlo incluir.

Teniendo en cuenta a (Rodriguez, 2022) esta línea ferroviaria uniría las zonas industriales de los tres departamentos y sus capitales, es decir que conectaría a Malterías con Manizales y a esta con Pereira y Armenia y la Zona Franca del Eje Cafetero en La Tebaida, uniendo también a la capital de Risaralda con su zona franca en La Virginia, esto sin descartar la posible extensión de los rieles hasta Cartago. Su longitud aproximada es de 145 kilómetros y movería alrededor de ciento veintitrés mil pasajeros por día y dos millones de toneladas de carga al año con una inversión de 4,68 billones de pesos, que aumentaría a 5,2 billones de prolongarse hasta Cartago. La iniciativa traería beneficios sociales, económicos y ambientales expresados en ahorros en tiempos de desplazamiento, descongestión de la autopista del Café y de los centros urbanos.

Finalmente, en el Plan Estratégico Regional - PER. RAP Pacífico se evidencia en el punto “eje de infraestructura y conectividad para la integración y la competitividad regional”, el interés demostrado por diferentes mesas de trabajo en fortalecer la infraestructura para la movilidad de carga y pasajeros Departamental y Regional. Aunque no se evidencia en el documento una propuesta clara de conexión férrea con el eje cafetero.

Ahora bien, el conocimiento de la demanda del transporte de viajeros resulta relevante, tanto para las decisiones relativas a la inversión en infraestructuras como para el diseño y planificación de la



oferta de servicios de transporte de pasajeros. El tema es complejo, por cuanto la demanda entre dos puntos; que son origen y destino de una ruta, depende de muchos factores: unos son relativos a la propia necesidad de transporte entre esos dos puntos; población, ingresos, derrama económica, dinámica comercial, industriales y de servicios. Mientras que otros factores dependen de la oferta de transporte en términos del costo y precios del transporte, tiempo de viaje e intervalo de tiempo entre despachos, frecuencias ofrecidas.

Por otra parte, para tomar decisiones relativas a la oferta de un servicio concreto, no interesa únicamente proyectar el total de viajeros que se van a mover entre dos puntos, sino cuántos viajeros van a emplear el servicio de transporte, y lo que es más relevante, cuál es la sensibilidad de esta demanda a las variaciones que se puedan introducir en una oferta concreta, en términos de tiempo, de viaje, precio, frecuencia, comodidad, sistemas de venta de pasajes. Además de conocer la demanda global en una ruta en un periodo de tiempo, en términos de temporadas turísticas. Así pues, para el dimensionamiento de la infraestructura y para alcanzar la eficiencia de los servicios, es preciso conocer la distribución de la demanda en el tiempo, ya que ésta suele estar caracterizada, como se decía anteriormente, por una elevada estacionalidad.

En la determinación de la demanda también es relevante los aspectos socioculturales y conductuales tenidos en cuenta por un posible viajero al realizar un desplazamiento. Estos son: decisión de viajar. Elección de destino. Elección del modo de transporte. Elección de itinerario, si hay varios posibles entre los dos puntos. Por otra parte, haciendo uso de variables macroeconómicas, la demanda de movilidad está relacionada en cierto modo con el PIB y el nivel de ocupación de la población. De igual manera es importante considerar para el objetivo en estudio de la presente investigación, que el comportamiento del consumidor sobre la demanda del transporte en tren en términos de su decisión de viajar o no, puede apoyarse en la Formulación de Valor por esfuerzo que para las empresas de servicios férreo son claves para su propuesta. Es decir, la demanda de transporte será mayor cuanto más valor aporte al viajero que se dispone a viajar y cuanto menor sea el esfuerzo de todo tipo que se requiera para obtener este valor. El valor que tiene un desplazamiento para una persona está asociado, por lo general, al tipo de actividad que va a realizar en el destino: si se trata de unas vacaciones muy deseadas después de un largo tiempo de trabajo, igualmente tendrá el viaje un gran valor.

Si a lo anterior se revisa el valor del tiempo para el pasajero, este concepto juega un papel importante en las valoraciones socioeconómicas de los futuros proyectos de transporte y en ellas su propósito principal es convertir en unidades monetarias las reducciones de tiempo producidas como consecuencia de la introducción de una mejora de la oferta de transporte para tenerlas en cuenta en la evaluación coste-beneficio de las inversiones en infraestructuras.

Por otra parte, la variable frecuencia para el pasajero es otro aspecto clave para pensar en una propuesta de alto valor en proyectos de reactivación de la línea férrea para pasajeros. Una baja frecuencia obliga al pasajero perder tiempo esperando a la oportunidad de viaje. La reflexión expuesta sobre el comportamiento del consumidor debe complementarse con una idea adicional que resulta de gran importancia a la hora de anticipar la demanda y analizar su comportamiento.



El tema es de actualidad en la medida que se está diseñando, construyendo o mejorando líneas de tren.

Conviene subrayar que la experiencia muestra que la aparición de nuevas formas de transporte representa un cambio sustancial de la oferta de movilidad y a consecuencia de ello aparece una demanda inducida por el servicio. Esta demanda aparece por la mejora en el tiempo de viaje, también puede proceder de una reducción de tarifas o de un aumento de frecuencias que suponga una reducción del tiempo de espera. Así se puede evidenciar nuevos tipos de viajeros: aquellos viajeros que antes viajaban en otro modo y cambian por el atractivo de la nueva oferta. Y también aparecen los nuevos viajeros, que utilizan el servicio y que de otra forma no hubieran viajado. Estos últimos se distinguen en ocasiones entre viajeros de primera generación, que pasan a utilizar el nuevo servicio inmediatamente después de su puesta en funcionamiento y viajeros de segunda generación, que pasan a utilizar el servicio más adelante, tras cambiar sus hábitos de movilidad, e incluso a veces de residencia.

Fuentes de ventaja competitiva con que cuenta la red férrea del pacífico para la movilización de pasajeros (desarrollo del segundo objetivo)

En materia de infraestructura férrea, Colombia es uno de los países más rezagados del mundo y el hecho de mantener los trazados existentes abandonados y sumado al deterioro en aumento lo hace muy poco competitivo en comparación con los estándares internacionales y se limita la eficiencia en la operación frente a otros modos de transporte. El flujo de mercancías y el transporte de pasajeros tienen tendencia a aumentar considerablemente y es urgente recuperar y modernizar el sistema férreo para que el país pueda hacer un frente competitivo ante estos nuevos retos. La reconstrucción y renovación del sistema férreo, es indispensable para el desarrollo económico del país. En ese orden de ideas determinar las fuentes de ventaja competitiva con que cuenta la red férrea del pacífico para la movilización de pasajeros es el segundo objetivo de la presente investigación.

Para abordar este segundo objetivo es clave recordar el tema de competitividad y se define como la capacidad de satisfacer al máximo a los consumidores que, para la presente investigación, son los turistas y viajeros de tren. Sin lugar a duda, Michael Porter aporta el concepto de ventaja competitiva la cual establece el éxito o fracaso de la empresa desde lo microeconómico, en este caso, los organismos que han tenido en su poder el manejo de la red férrea del pacífico. Además, (PORTER, 2007) plantea que las empresas competitivas hacen regiones (ciudades y territorios) competitivas y, por lo tanto, naciones poseedoras de esta cualidad.

De igual forma, el modelo del Informe Mundial de Competitividad (IMC) generado por World Economic Forum (WEF) y el International Institute for Management Development (IMD) de Suiza publicaron una clasificación de la competitividad en 8 factores, siendo de interés para la investigación dos factores; el factor relacionado con “Infraestructura” el cual trata “La calidad y disponibilidad de la infraestructura existente versus el nivel y el ritmo de desarrollo del país”. Es claro entonces, que una infraestructura bien desarrollada, incluyendo la disponibilidad de recursos naturales y sistemas económicos funcionales, contribuyen a la actividad económica, así como también, el gobierno debe preocuparse de la infraestructura si no existe esquemas privados para tal efecto.



El segundo factor de interés para la investigación es “La Administración” donde la clave es el grado en que las empresas son manejadas en forma innovadora, responsable y beneficiosa, pues quienes compiten son las empresas y no las naciones.

Es de interés traer el modelo de “Competitividad Sistémica” el cual permite incluir de manera expresa el papel del gobierno y de la gestión pública. Esta se ubica dentro de modelos de desarrollo endógeno que surgen en un contexto globalizado marcado por unas políticas de ajuste; centra su visión en el rol principal de las instituciones y en los actores presentes y partícipes en el territorio. Así pues, la competitividad no ocurre solo a nivel de empresas y sectores, sino también en redes intra e interempresariales, dependiendo del encadenamiento mercantil global específico, aspecto que se ha venido observando en el tema de la red férrea del Pacífico y que brilla por su ausencia.

En consecuencia, es necesario hablar de las actuales fuentes de ventaja competitiva y, para empezar, la denominada Red Férrea del Pacífico cubre 498 Km, en el tramo Buenaventura – Cali – Zarzal – La Tebaida en los departamentos de Caldas, Quindío, Risaralda y Valle. Inicialmente la concesión se había adjudicado a Tren de Occidente S.A. y en la actualidad la tiene la empresa Ferrocarril del Pacífico. A continuación, se detalla el tramo y su longitud.

Tabla 1. Longitud Red Férrea del Pacífico

Tramo	Longitud
Buenaventura – Cali	174
Cali – Cartago	173
Cartago – La Felisa	111
Zarzal – Tebaida	40
Total	498

Fuente. Marín, César. 2022. Elaboración propia

Pero, infortunadamente la línea férrea del Pacífico ha tenido problemas casi desde el momento en que se concesionó. Desde el 2010 se ha evidenciado a través de medios de comunicación las inconformidades de organismos que han manejado la operación respecto a los bajos ingresos recibidos, el incumplimiento de los ofrecimientos de los Gobiernos de turno, las deudas acumuladas con la operación y la pérdida de patrimonio. Algunos de estos organismos incluso llegaron a proponerle al Estado que les permitiera renunciar al contrato.

Actualmente, la línea férrea del Pacífico se encuentra en muy mal estado, encontrándose con deslizamientos en algunos sectores, algunas de las estaciones en abandono, otras en comodato u ocupadas sin permiso, además de un deterioro general de las locomotoras, vagones y vía férrea teniendo como resultado una parálisis total de la operación comercial, afectando la competitividad



de las regiones en cuanto a la movilización de carga y pasajeros, además de la conectividad del comercio entre Buenaventura y el centro del país.

Como evidencias de esto, se realizó una observación participante y recopilando memorias gráficas las cuales se muestran a continuación se toma como punto de referencia los principales destinos turísticos y dentro de ellos se hace un reconocimiento de las estaciones, además de recursos, atractivos turísticos, y el estado de la vía férrea a lo largo de los trayectos principales y de interés para la presente investigación. Los principales trayectos son:

- Trayecto Buenaventura - Cali. Este trayecto tiene las siguientes características:

Buenaventura km 0, Córdoba 20, Cisneros 55, Caldas (Hoy Dagua) 82, Lomitas 109, Bitaco 120, La Cumbre 129, Yumbo 158, Puerto Isaac 161, Cali km 174.

En este trayecto se resalta una serie de destinos turísticos muy reconocidos por sus recursos y atractivos como son la Reserva Forestal húmeda de los ríos Escalerete y San Cipriano los cuales cuentan con: quebradas y ríos claros y mansos, paisajes y vistas panorámicas, reservas forestales, tren rudimentario (brujitas un transporte local por la vía férrea. Si bien las brujitas son una muestra de creatividad, son también artefactos muy rudimentarios. Las brujitas básicamente consisten en motocicletas a las que los lugareños les adaptaron tabloncillos y ruedas metálicas para que rueden por la vía férrea), senderos naturales, derivados lácteos, alojamiento en posadas campesinas. De igual manera se han diseñado actividades como: senderismo o trekking, pesca artesanal, baño de río, neumating, camping y cabalgatas.

Como accesos, se observa que, desde Cali, 1 hora y media por la vía a Buenaventura hasta el corregimiento de Córdoba desde donde por vía férrea se llega en 'brujitas' (recorrido de 20 minutos aproximadamente) hasta la Reserva Natural. Córdoba es como el terminal de transportes de las brujitas.

Ilustración 2. Brujitas. Corregimiento de Córdoba



Fuente: Toro, Nicolas. 2019. Las brujitas son motos adaptadas a los rieles de la vía del tren. Semana Rural. <https://semanarural.com/web/articulo/las-brujitas-son-el-medio-de-transporte-en-el-que-se-llega-a-una-reserva-natural-en-el-mar-pacifico-/1122>



La Reserva Natural Río San Cipriano, es un importante y hermoso bosque tropical en el cual se encuentran senderos, cascadas y charcos aptos para clavar y caretear, pero, sobre todo bañado por uno de los ríos más hermosos del Valle del Cauca (que lleva el mismo nombre), gracias a sus aguas totalmente cristalinas.

De igual manera el río San Marcos y Sabaletas es un curso de aguas mansas y cristalinas. Se llega por vía terrestre desde el peaje Loboguerrero. Recorriendo 40 minutos se encuentran el retén y el desvío que conduce al río Sabaletas, donde aparte de la diversidad de fauna y flora y la práctica de la pesca, se disfruta de la gastronomía a base de mariscos que ofrecen los lugareños. Cerca de allí (a 10 minutos) está el río San Marcos. La vegetación del entorno es típica de las selvas pluviales. Se observan aguas cristalinas con playas de río.

Continuando con los sitios turísticos de este primer trayecto de interés, se pasa al ecoturismo por las represas del río Anchicayá con atractivos para la observación de fauna endémica, reconocimiento de especies vegetales y contemplación del paisaje. Como actividades se ha diseñado un acceso a la represa por la vía antigua Cali-Buenaventura, desviándose por la carretera al mar vía al corregimiento Queremal del municipio de Dagua.

Es de notar en el trayecto aspectos culturales como los siguientes: una población afrodescendiente preparada para brindar los servicios básicos de alimentación y guianza por los diferentes senderos naturales ya organizados. El río es apto para la pesca tradicional y la recreación. Pernoctar allí genera una sensación fuera de lo común, ya que los lugareños se constituyen en posaderos. Presenta además algunas zonas apropiadas para acampar, rodeadas de frondosa vegetación.

Adentrándose en las selvas andinas y subandinas están valles altos como los de Calima, Restrepo y La Cumbre en la cordillera Occidental. Los visitantes pueden disfrutar de días calurosos y noches frías, paisajes transformados por la práctica de la ganadería y cultivos de flores y café.

Ilustración 3. Estación la Cumbre



Fuente: Arias M, Alejandro A. 2020. Estación de ferrocarril La Cumbre.

El municipio de La Cumbre tiene un clima tropical seco, sus atractivos turísticos parten precisamente del patrimonio arquitectónico e histórico como es la línea de Ferrocarril. Cuenta con teatros y



museos como el Museo Sol de Luna. También se podrán apreciar petroglíficos indígenas los cuales se encuentran en la zona rural de este municipio Timbío, Pavitas, Bitaco, Chicoral, la María entre Jiguales y Pavas, siendo así un hallazgo arqueológico. Además, el parque de La Cumbre y la práctica del ecoturismo gracias a que cuenta con varios charcos con aguas cristalina. Es importante destacar sus aspectos culturales, La Cumbre celebra sus fiestas de las Flores Tropicales ya que cuenta con muchas variedad de flores exóticas, por el apropiado clima que tiene en ventaja para la diversidad de la flora, tales como Heliconias, Anturios y Orquídeas.

No menos importante es que La Cumbre cuenta con una adecuada infraestructura de Hoteles además de las diversas Fincas para Alquiler, haciendolo un destino obligado a visitar. De igual forma con la gran posibilidad de un acercamiento con la naturaleza se encuentran diferentes Zonas de Camping e increíbles Glamping, con todas las comodidades para una velada romántica. Finalmente, como actividad turística está la Pesca Deportiva en Vijes. Cuenta en su alrededor con conocidos Lagos de Pesca de Tilapia, Cachama y Bocachico.

Para finalizar este primer trayecto, de acuerdo con la observación realizada en el marco de esta investigación se llega a Cali, especialmente se visita la estación de ferrocarril, nombrada Alfredo Vásquez Cobo la cual se construyó entre los años 1949 y 1953. Su inauguración se efectuó el 12 de octubre de 1953.

Ilustración 4. Estación de Ferrocarril Cali. Museo Muli.



Fuente: Marín, César. 2022. Estación Ferrocarril Cali. Museo Mali. Elaboración propia.

Se destacan dos murales hechos por Hernando Tejada en su interior, quién tardó cerca de 4 años en el proceso de creación; abarca un lote de 16 000 m² y fue declarado monumento nacional en 1994.



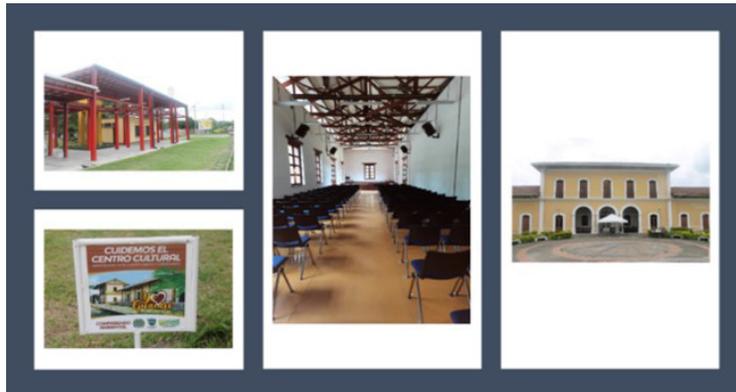
Ilustración 5. Murales Estación de Ferrocarril Cali



Fuente: Marín, César. 2022. Murales Estación Ferrocarril Cali. Elaboración propia.

Como se había mencionado párrafos atrás, algunos tramos y algunos edificios están siendo utilizados como museos, salones de convenciones, centros de enseñanza o utilizadas para oficinas públicas. Otras estaciones se encuentran abandonadas, invadidas por población vulnerable y otras son establos para ganado.

Ilustración 6. Estaciones como centros de convenciones, educación u oficinas públicas.



Fuente: Marín, César. 2022. Estaciones Ferrocarril Guacari y Buga. Elaboración propia.

Ilustración 7. Estaciones abandonadas

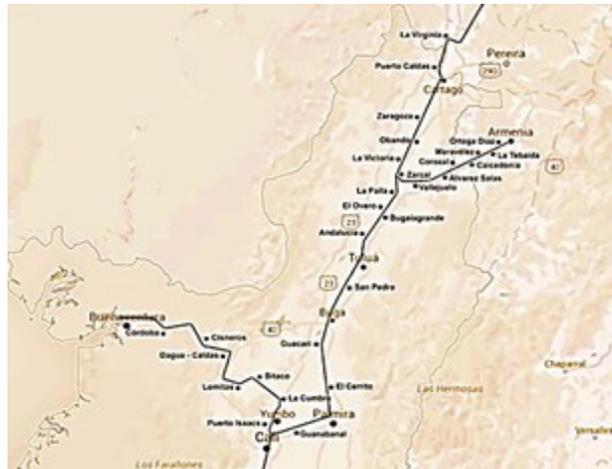


Fuente: Marín, César. 2022. Estaciones Ferrocarril. Álvarez Salas. Andalucía. Corozal. Elaboración propia.



- Trayecto Cali – Derivación Zarzal. Cali km 174, Guanabanal 185, Palmira 199, El Cerrito 217, Guacarí 226, Buga 241, San Pedro 254, Tuluá 265, Andalucía 275, Bugalagrande 280, La Paila 295, Zarzal 304, Vallejuelo 315, Álvarez Salas 321, Corozal 342, Caicedonia 370, Maravelez 401, La Tebaida 441, Ortega Díaz 486, Armenia km 543.

Ilustración 8. Red de ferrocarril. Tramo Trayecto Cali – Derivación Zarzal.



Fuente: Secretaría de Cultura del Valle del Cauca. Imagen recuperada de documental “Ferrocarril del Pacífico y sus Estaciones”. https://www.youtube.com/watch?v=Y_IAWy36fml

La idea de recuperar la vía férrea del pacífico en especial la que va desde el puerto de Buenaventura hacia la Tebaida es porque desde el punto de vista de la logística del transporte es una ciudad que ha construido una de las mejores plataformas portuarias del país convirtiéndose en un atractivo competitivo inicial para el país. Ahora, desde el punto de vista del transporte de pasajeros, a lo largo de la línea férrea las personas podrán disfrutar de una región cargada de magia y color que ha encontrado en el turismo una nueva oportunidad, llevando en cada experiencia una historia enraizada en la cultura de sus habitantes.

Dentro de muchas propuestas contempladas por la Gobernación del Valle del Cauca se encuentra el tren de cercanías con un tramo de 24 km entre Cali-Jamundí y su estación central tendrá su funcionamiento en la antigua estación del tren donde actualmente están las oficinas de Metrocali. Se tiene pensando que este proyecto transporte en promedio entre 61.000 y 240.000 personas cada día mediante 86 vehículos del tren de 40 metros de longitud, con capacidad para 345 o 350 pasajeros.

Dentro del mismo proyecto del tren de cercanías, está incluida la construcción de una variante férrea de 15 kilómetros en el tramo El Cerrito-Yumbo, siendo una alternativa que contemplan la Gobernación del Valle y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) para liberar el corredor férreo entre Cali y Palmira. El tren de cercanías o tren tranvía, permitirá agilizar la movilidad entre la capital del Valle y al menos siete municipios vecinos.



Adentrándonos en la presente ruta férrea, se hace reconocimiento de la estación de ferrocarril de El Cerrito. El municipio de El Cerrito es conocido como la “Ciudad Cariño” siendo una región totalmente agrícola e industrial; además de esto, Santa Elena, El Cerrito es punto de encuentro para el Ecoturismo y el Turismo de Aventura. Este municipio es conocido cultural, turística y económicamente porque en su jurisdicción se encuentra la Hacienda El Paraíso, lugar donde trascurrieron los hechos de la novela María obra maestra del escritor vallecaucano Jorge Isaacs, lugar que se ha convertido en un sitio turístico de naturaleza y caña de azúcar. De igual manera la Hacienda Piedechinche recrea en su Museo de la Caña todo el proceso evolutivo de la industria del azúcar y muestra toda la importancia de ésta en el departamento y en el país.

Así mismo se celebra el Festival Isaaciano de la Cultura Artística Colombiana en Mayo; una importante manifestación folclórica y cultural de las regiones colombianas y en la Semana Santa los lugareños preparan una de las procesiones más lindas del departamento. También parte de su territorio pertenece al Parque Nacional Natural Las Hermosas. Se ubica al oriente de Cali la capital del departamento a unos 47 km de distancia.

Según (Diario de Occidente, 2013), la estación férrea de El Cerrito entró a hacer parte de las primeras en el Valle del Cauca para ser atendida mediante convenio entre el Inviás y el Ministerio de Cultura con el fin de evitar su deterioro, en el marco del Plan Nacional de Recuperación del Patrimonio Nacional. La inversión efectuada de acuerdo con el informe de gestión red férrea nacional subdirección red terciaria y férrea (INVIAS, 2012) fue de \$37.849.413.00

Ilustración 9. Estación ferrocarril El Cerrito.



Fuente. Elaboración propia sobre mapa de Google Map.

En cuanto a la siguiente estación férrea de este trayecto está la de Guacarí. La estación del Ferrocarril en el Valle del Cauca es otro espacio restaurado para el goce de los vallecaucanos y turistas, como parte del proyecto que espera poner en funcionamiento nuevamente el tren del Pacífico. Esta estación es un gran centro cultural con un salón taller para desarrollar actividades artísticas y un salón polivalente como auditorio. Cuenta además con iconos que representan a Guacarí, como la estatua en homenaje a la cocinera tradicional Luz Margarita Arango, el músico Luis Carlos Ochoa y el fallecido Tobías Cuero, famoso por su fiambre.



En Guacarí oficialmente llamado San Juan Bautista de Guacarí el mestizaje es música, por eso se viste de danza en el marco de su festival internacional cuando se mueve al ritmo de cientos de bailarines. En el río Guabas, la naturaleza también baila en miles de colores y sus aguas invitan al descanso. El patrimonio arqueológico hallado en los corregimientos Guabas, Canangua y Guacas sector plano del municipio de Guacarí se caracteriza por la existencia de importantes yacimientos arqueológicos, pertenecientes a sociedades que ocuparon este medio ambiente durante el período prehispánico han permitido conocer importantes aspectos socioeconómicos y religiosos de la “Sociedad Cacical de Guabas”, variante meridional de la denominada “Cultura Quimbaya Tardío de Guabas”, que existió entre 700 y 1400 después de Cristo aproximadamente.

Por otra parte, Guacarí es poseedor de uno de los monumentos históricos más antiguos del Valle del Cauca “ La Casa Cural” construida en 1600, por el cura encomendero Francisco Javier Holguín. Allí se realiza “El Festival Latinoamericano de Danzas Folclóricas”, uno de los más importantes en este género en Colombia. Entre los sitios que se pueden disfrutar se encuentra un humedal del río Cauca destino ecológico decretado reserva natural llamado Madre Vieja Videles, ubicada por el corregimiento de guabas a 15 kilómetros del parque principal de Guacarí. Guacarí hace también parte del proyecto Territorio Paraíso, siendo un trabajo en equipo en su primera fase entre la gobernación del Valle a través de las secretarías de Turismo y de Cultura y la Corporación Destino Paraíso la cual reúne a los municipios de Palmira, Buga, El Cerrito, Guacarí y Ginebra.

Ilustración 10. Estación ferrocarril Guacarí.



Fuente: Marín, César. 2022. Estación Ferrocarril. Guacarí. Elaboración propia.

Por lo que se refiere a la estación férrea de Buga, este Patrimonio Arquitectónico de la nación, inicio su construcción el 23 de abril de 1920 por la Compañía del Ferrocarril del Pacífico. Esta es declarada “Bien de Interés Cultura” (BIC) de la Nación por el Ministerio de Cultura. Posee una arquitectura colonial, y todos los espacios externos e internos son atribuidos a una función o actividad específica. Su distribución arquitectónica contiene amplias salas de espera, zonas de abordaje de pasajeros, taquillas, adecuados baños y áreas administrativas, en su interior presenta una excelente iluminación generada por las diversas puertas que posee a lo largo de sus paredes. Además, hace parte de la

edificación la Plazoleta Exterior en donde se encuentra diseñado y pintada en el piso la Rosa de los Vientos.

Actualmente la estación de ferrocarril del pacifico en Buga se encuentra con un uso orientado a oficinas del estado, donde no es posible el ingreso a la mayoría de sus instalaciones y donde se presentan en algunas ocasiones actividades culturales como las exposiciones de artesanos y presentaciones de danza al igual que la casa de la cultura, así que se encuentra allí una academia de baile. Aun así, siendo uno de los edificios más emblemáticos, que marcaron un importante punto de desarrollo económico para la ciudad, hoy en día es un lugar con poco protagonismo y falta de apropiación; actualmente se encuentra en un espacio sin vitalidad con problemáticas relacionadas con el deterioro del espacio público, el abandono de muchas de las edificaciones como la antigua terminal de transporte que son utilizadas por los habitantes de la calle para residir, lo que convierte el lugar en una zona peligrosa, además de la presencia de lotes de uso industrial que están relacionados a la escasa actividad en determinadas horas del día, propiciando el abandono de algunas zonas del sector debido a este uso. (Oliveros & Bocanegra, 2017)

Ahora bien, es de anotar que Buga “Ciudad Señora” entró a ser parte de la Red de Pueblos Patrimonio de Colombia, selecto grupo de 16 municipios del país en tener este título pues el Ministerio de Cultura y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, con el apoyo del Fondo Nacional del Turismo, declararon al municipio de Guadalajara de Buga como Patrimonio Cultural y Religioso de Colombia. Por lo tanto, Buga es un centro turístico, colonial y religioso de gran importancia a nivel nacional. Ciudad Cuatricentenaria y una de las ciudades más antiguas de Colombia.

Buga está rodeada por diferentes atractivos turísticos, dentro de ellos y quizás el más importante de esta hermosa ciudad es la Basílica del Señor de los Milagros, siendo el lugar más visitado en el Valle del Cauca. También está el Monumento El Faro de Buga, Faro que señala la Ruta Buga - Buenaventura, la cual, en su época generó progreso para este municipio. Guadalajara de Buga está a 35 minutos del Lago Calima, otro de los sitios turísticos importantes del departamento del Valle del Cauca, visitado por turistas para practicar los innumerables deportes acuáticos que brinda el destino turístico.

Sobre el río Guadalajara existe un puente colonial que fue construido en 1897. Este icono de la arquitectura bugueña se considera uno de los puentes más hermosos de la región, dada su estética y su entorno natural. El puente de la libertad cuenta con 200 metros de longitud. También, se dice que su construcción estuvo a cargo del ingeniero alemán Joseph Binder, quien dirigió la construcción de la Basílica del Señor de los Milagros de Buga. En el año 2015 se incluyó como un Bien de Interés Cultural Nacional por el Ministerio de Cultura.

Otro de los atractivos es el Teatro Municipal de Buga, joya arquitectónica que empezó a construirse en 1919 y finalizó en 1922. Este teatro cuenta con una arquitectura neoclásica republicana, que lo convierte en una de las construcciones más interesantes del municipio.

Sus espacios culturales también son reconocidos, es así como cada año este lugar recibe a los mejores músicos y cantantes del país en su Festival Nacional e Internacional Intérpretes de la Canción, Festibuga. Este emblemático festival, se viene realizando desde 1971.



Ilustración 11. Estación ferrocarril Buga.



Fuente: Marín, César. 2022. Estación Ferrocarril. Buga. Elaboración propia.

Por lo que se refiere a la estación férrea de Tuluá, esta fue demolida, comentario efectuado a los investigadores por un vecino de la zona. Actualmente en ese espacio se encuentra una terminal de transportadores de carga llamada Lidertrans Ltda. De igual manera, en la página de (El Tiempo, 1995) se encuentra un artículo con el nombre de “Desaparecerán 5 estaciones del ferrocarril”, donde su autor menciona que “quedarán fuera de servicio las estaciones de El Cerrito, Tuluá, Lomitas, Córdoba y La Cumbre; mientras que las estaciones de Cali, Dagua, Buenaventura, Cisneros, Buga, Palmira y Zarzal serán fortalecidas”

Es de destacar que Tuluá cuenta con cerca de 53 atractivos turísticos clasificados como patrimonio cultural vivo, patrimonio mueble, patrimonio inmueble y patrimonio ambiental listado que se encuentra en la página de la gobernación del Valle del Cauca¹.

La siguiente estación es la de Andalucía, km. 275. Como se ha venido evidenciando, la obsolescencia funcional de las estaciones de tren ha llevado a su evidente deterioro, observándose en la Estación de Andalucía. La política pública en Colombia no ha definido qué hacer con algunas de las estaciones de tren, pero de que existen posibilidades del cambio de uso como alternativa de conservación de las estaciones procurará que la memoria colectiva y la identidad de los pueblos donde se conserven las estaciones no se condenen al olvido.

Es de anotar que Andalucía es conocida como la “Capital de la Gelatina” ya que posee un parador turístico llamado “Parador Blanco de la Gelatina”, ubicado a lado y lado de la doble calzada o carretera Panamericana en donde el municipio ofrece a los visitantes y turistas disfrutar de “la gelatina blanca y negra”. De igual manera, se destaca el corregimiento de Campoalegre, por sus fincas recreativas y parcelas demostrativas de cultivos de cítricos y la madre vieja La Bolsa en la vereda Madre vieja.

1 <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:apx2hMo0YbgJ:https://www.valledelcauca.gov.co/loader.php%3FServicio%3DTool-s2%26ITipo%3Ddescargas%26IFuncion%3Ddescargar%26idFile%3D58205&cd=29&hl=es&ct=clnk&gl=co>



Ilustración 12. Estación ferrocarril Andalucía.



Fuente: Marín, César. 2022. Estación Ferrocarril. Andalucía. Elaboración propia.

Por el tramo férreo del pacífico, se llega a Bugalagrande km. 280. La Estación del Ferrocarril de Bugalagrande fue inaugurada el día 7 de agosto del año 1923. Para el 2007, esta estación se encontraba en abandono, pero el 13 de septiembre 2019, se dio a conocer las renovaciones que se llevaron a cabo en sus instalaciones, gracias al Ministerio de Cultura.

La vocación comercial de Bugalagrande se debe a que está bañado por tres ríos importantes (Cauca, La Paila y Bugalagrande) que lo hicieron parte de la ruta del desarrollo. El municipio se destaca por la alfarería, por la capilla doctrinera del Overo que data del siglo XVII y por el festival gastronómico que se lleva a cabo durante las Fiestas del Retorno, en agosto, en las que se dictan talleres de cocina.

En Bugalagrande tiene su asiento la multinacional Nestlé de Colombia S.A., fábrica establecida hace más de 80 años en este territorio siendo una de las mayores generadoras de empleo y desarrollo económico tanto para el municipio, como para toda la región Centro-Vallecaucana.

Cada año en el mes de agosto, generalmente su segundo fin de semana, se realizan las “Fiestas del Retorno” y “El Festival de Bandas” ofreciendo un sinnúmero de actividades recreativas, culturales, concursos y artistas de diversos géneros musicales, acogiendo muchos turistas que llegan al municipio a disfrutar del festival y de sus comidas típicas

Ilustración 13. Estación ferrocarril Bugalagrande.



Fuente: Marín, César. 2022. Estación Ferrocarril. Bugalagrande. Elaboración propia.



Llegando al Corregimiento de la Paila km. 295, en jurisdicción del Municipio de Zarzal - Valle del Cauca, existen dos construcciones donde anteriormente funcionaba la Estación de Pasajeros del Ferrocarril. Actualmente la Estación se encuentra en estado de necesidad de recuperación, siendo un bien de interés nacional. Existe la Sentencia 1459 de 2012 Consejo de Estado, respecto a la DEFENSA DEL PATRIMONIO PUBLICO - Deberes de las entidades territoriales / Monumentos Nacionales y de los Bienes de Interés Cultural de Caracter Nacional - Principio de concurrencia en la conservación del patrimonio cultural. Se hace referencia a que Mediante Decreto 746 de 1996 (abril 24), se declaró Monumento Nacional el Conjunto de las Estaciones del Ferrocarril del país.

Ilustración 14. Estación ferrocarril Corregimiento La Paila. Zarzal. Valle del Cauca



Fuente: Google. Recuperado el 24 de enero de 2023. <https://mapio.net/pic/p-12677338/>

Ahora bien, la estación férrea de Zarzal km. 304 es el siguiente destino. Para mayo del 2021 la Gobernación del Valle del Cauca y la Secretaría de Cultura Departamental, la estación del ferrocarril de Zarzal se convirtió en un Centro Cultural. Espacios para los artesanos zalarzeños y salón de danzas han venido siendo impulso para el patrimonio cultural y memoria histórica con el fin de brindar herramientas para que los artistas de este municipio puedan exhibir sus diferentes líneas de arte y cultura.

Zarzal es de territorio plano en su mayoría, bañado por el río Cauca, en el cual, desemboca el río La Paila. La economía de zarzal está basada en el cultivo extensivo de la caña de azúcar, de allí que se ha distinguido por ser la tierra que endulza a Colombia, tierra de los ingenios azucareros como el de Río Paila y La Fábrica de Dulces Colombina. Es de importancia resaltar el desarrollo de pequeñas empresas en los sectores de producción de alimentos y salud, además de pequeñas y medianas empresas en el sector metalúrgico y de distribuciones. También es de gran importancia su gran empuje comercial, ya que existen en el municipio gran cantidad de almacenes de ventas de productos de primera necesidad. Culturalmente, Zarzal tiene sus fiestas aniversarias como lo son: Dulces Fiestas de La Paila en mayo y El Encuentro de Coros en noviembre.



Ilustración 15. Estación ferrocarril. Zarzal. Valle del Cauca



Fuente: Marín, César. 2022. Estación Ferrocarril. Zarzal. Elaboración propia.

Respecto a la estación de la vereda Vallejuelo km. 315 del municipio de Zarzal hay pocos indicios dado que sufrió un menoscabo muy rápido. Es de destacar que Vallejuelo tiene actividades turísticas de gran interés como: rutas de Trekking y Senderismo, rutas de Marcha Nórdica y de mountain bike.

La estación férrea llamada Álvarez Salas km. 321, es otra de las estaciones en total abandono, donde se observa que, de su infraestructura solo se encuentra las paredes externas. En su interior, el investigador encontró un establo utilizado por los pobladores de sus alrededores. De igual manera se aprecian rieles ya cubiertos por tierra y maleza.

Ilustración 16. Estación ferrocarril. Álvaro Salas. Valle del Cauca



Fuente: Marín, César. 2022. Estación Ferrocarril. Álvaro Salas. Elaboración propia.

En Corozal km. 342 se llega a otra estación la cual hace parte del Plan Nacional de Recuperación de las Estaciones de Ferrocarril y a su vez hace parte del inventario de bienes de interés cultural del ámbito nacional. La estación se encuentra ocupada por pobladores de la zona y de igual manera se encuentra allí un espacio donde un grupo de oficiales de la policía habitan.



Ilustración 17. Estación ferrocarril. Corozal. Valle del Cauca



Fuente: Marín, César. 2022. Estación Ferrocarril. Corozal. Elaboración propia.

La estación Caicedonia km. 370, también hace parte del Plan Nacional de Recuperación de las Estaciones de Ferrocarril y a su vez hace parte del inventario de bienes de interés cultural del ámbito nacional. Tuvo una inversión de \$730 millones (Ministerio de Transporte, 2020), con la intención de restablecerla como bien de interés cultural del ámbito nacional, al tiempo que dinamiza la economía local con la generación de 30 empleos directos para la región. Actualmente esta estación se encuentra cerrada y sin evidencia de uso alguno.

Ilustración 18. Estación ferrocarril. Corozal. Valle del Cauca



Fuente: Marín, César. 2022. Estación Ferrocarril. Caicedonia. Elaboración propia.

Finalmente, la línea férrea llega al municipio de La Tebaida km. 441. En el 2004 la alcaldía del momento solicitó a Ferrovías y al Tren de Occidente adelantar trámites para realizar un comodato que permitiera recuperar la antigua estación del ferrocarril y desde allí avanzar en el proyecto del



Tren Turístico para el Eje Cafetero, así mismo, con la intención de convertir al municipio en puerto turístico.

De igual forma, para la gobernación del Quindío, se tenía como meta que la zona franca de La Tebaida, donde estaría ubicada la estación con el mismo nombre de este municipio quindiano y el puerto seco internacional sea el epicentro del comercio exterior colombiano. El municipio de la Tebaida es quizá el más estratégico de los municipios del Quindío, es el borde de conexión con el Valle del Cauca y es la puerta de bienvenida al territorio hoy reconocido como patrimonio de la Humanidad como paisaje cultura cafetero, sin embargo la ubicación de la estación esta visibilizada, el trazado de la red vial nacional prácticamente superpone su corredor vial sobre el corredor férreo, la edificación como tal ha sido desmantelada después del terremoto a fin de evitar ser ocupada por invasores que en su momento generaron un vecindario de inseguridad y propiciaban una zona de riesgo (Beltrán F, 2020)

Ilustración 19. Estación ferrocarril. La Tebaida. Valle del Cauca



Fuente: Identificación, caracterización y puesta en valor del patrimonio ferroviario en el Quindío. (Beltrán F, 2020) Estación Ferrocarril. La Tebaida.

La ubicación de la estación del ferrocarril es otro potencial económico pues está a dos cuadras de la vía Panamericana que cuenta con una oferta de restaurantes para los camioneros lo que le permitiría a la estación integrarse a una dinámica económica, turística y cultural. Y sobre todo en el sector del triángulo logístico del país. (Beltrán F, 2020).

Según (Beltrán F, 2020) en los entes gubernamentales locales se evidencia un desconocimiento del valor de la estación, como patrimonio y ninguna apropiación del patrimonio se tiene prevista. No consideran estratégica su intervención y nunca lo han incluido en un plan de inversiones. los tres últimos mandatarios, coinciden en que no tienen capacidad para desarrollar ningún proyecto ahí y esperan que sea el estado nacional quien lo haga.

La Tebaida cuenta con un clima cálido, estancias florecidas, chalés ambientados por una atractiva diversidad de aves, restaurantes campestres, fincas agroturísticas y calles bien trazadas, este municipio ha sido descrito como edén tropical del Quindío. En La Tebaida queda el Aeropuerto



Internacional El Edén, siendo sus paisajes la primera impresión de viajeros que usan la ruta aérea para llegar al Quindío. Cuenta con parajes naturales como el valle de Maravélez reconocidos por los aficionados a las caminatas y los paseos a caballo, entre otras actividades. Como todos los pueblos del Quindío, esta fue tierra de la tribu quimbaya, en la que enterraban a sus muertos en tumbas que, hasta hace muy poco, eran buscadas por los tesoros que albergaban.

Dado el tema de investigación relacionado con las líneas férreas, encontramos que algunos de los establecimientos hoteleros y parques temáticos han hecho uso de ellas para ofrecer experiencias a turistas como el Jeep férreo o Biciriel.

Culminado el desarrollo del presente objetivo sobre las fuentes de ventaja competitiva con que cuenta la red férrea para la movilización de pasajeros, es clave revisar la infraestructura respecto a locomotoras, estado de la línea férrea y sus rieles entre otros. La observación participante efectuada da cuenta que actualmente no se cuenta con locomotoras en funcionamiento y vagones para pasajeros acondicionados; al visitar el parque de locomotoras en Palmira, Cali y Jumbo se evidencia abandono y deterioro de ellas. Finalmente, a lo largo de la vía férrea visitada, se encontró en abandono y deterioro rieles, desvíos, puentes y durmientes.

Ilustración 20. Parque de locomotoras y vagones para pasajeros



Fuente: Marín, César. 2022. locomotoras y vagones para pasajeros. Elaboración propia.

Ilustración 21. Parque de locomotoras y vagones para pasajeros



Fuente: Marín, César. 2022. locomotoras y vagones para pasajeros. Elaboración propia.

Ilustración 22. Estado de Rieles



Fuente: Marín, César. 2022. Estado de rieles. Elaboración propia.

Ilustración 23. Abandono y deterioro de infraestructura férrea



Fuente: Marín, César. 2022. Abandono y deterioro de infraestructura férrea. Elaboración propia.

Analizar las proyecciones económicas del gobierno nacional y departamental para fomentar el turismo circundante a la red férrea del pacífico.

La investigación secundaria realizada para el cumplimiento de este tercer objetivo específico no ofrece resultados promisorios. Se inicia con la revisión del Plan Estratégico de Turismo 2022 – 2032 del departamento del Quindío y allí se encuentra que este documento en el capítulo 4 “Diagnóstico y Problema” toca en el tema sobre “Túnel de La Línea y solución definitiva para el tramo Calarcá - La Paila” el aspecto “Problemas con la línea férrea Buenaventura - La Tebaida”.

Por lo que se refiere a ese aspecto, los distintos concesionarios no han podido solucionar la dificultad que supone el ancho de la trocha para la rentabilidad de esta infraestructura ferroviaria, porque dificulta la circulación de contenedores y de vagones de alta capacidad. Este problema, que hace



poco rentables las concesiones, impide de paso la organización de un servicio turístico, entre el Valle del Cauca y el Quindío que añadiría atractivos a ambos departamentos, ya que con los ingresos derivados del turismo sería imposible el mantenimiento rentable de la infraestructura ferroviaria necesaria. Abordar con realismo estas dificultades de la infraestructura es el único camino para lograr una concreción del proyecto de ferrocarril turístico o reducir su alcance.

En ese orden de ideas, el Plan no contempla puntualmente un rubro para recuperar y promover el turismo bajo el fomento del uso del transporte férreo, pues en el objetivo dos de esta investigación se evidencia que no existe la infraestructura para ello. Aun así, el presupuesto total del Plan Estratégico de Turismo del Departamento del Quindío para los 10 años (2022-2032) fue proyectado en: \$ 28.903.603.588 (veintiocho mil novecientos tres millones, seiscientos tres mil quinientos ochenta y ocho pesos), provenientes del impuesto al registro (4%), recursos corrientes de libre destinación y recursos fruto de la gestión con los municipios, otras dependencias departamentales, gobierno nacional y cooperación internacional.

Continuando con la búsqueda de recursos para fomentar el turismo circundante a la red férrea del pacífico, en el Plan de desarrollo 2020-2023-Valle del Cauca, contexto estratégico, tema “macro problema y lógicas en las incidencias en el territorio” el estado de “la red patrimonial del Valle del Cauca” donde se examina que el eje focal de activos territoriales patrimoniales del Plan se analiza desde la concentración de tres tipos de valores territoriales: el Patrimonio Ambiental y Paisajístico, el Patrimonio Material conformado por bienes muebles e inmuebles, reconociendo a su vez dos ejes estructurantes históricos: el río Cauca y la red del ferrocarril. Pero en la línea de Administración y finanzas, encargada de las acciones para la consecución, gestión y administración de recursos para la realización del Plan de Desarrollo, no se observa estrategia alguna ligada a la red férrea.

Ahora bien, en el Plan Estratégico Sector Turismo valle del Cauca 2018 – 2023, se reconoce que en el Valle del Cauca y Cali no ha logrado en los últimos años concretar su evidente potencial turístico, en consecuencia, no se observa claramente acciones relacionadas con la línea férrea. Es de aclarar, que el tema del tren de cercanías del Valle del Cauca (el cual será ese vehículo que permitirá conectar mejor entre Cali, Palmira, Yumbo y Jamundí) es la apuesta más ambiciosa de la región en los últimos 15 años y el primero de este tipo que se plantea en conjunto con diferentes entidades territoriales del orden municipal y departamental. De hecho, en octubre del año 2022 se entrega a Sitren Gran Valle la gestión del proyecto que inicia su construcción en el 2024. Infortunadamente en el mismo año, el Gobierno Nacional, quien debería aportar alrededor de 20.000 millones de pesos a través de FONDES, dejó por fuera del Presupuesto Nacional del 2022 estos recursos.

Finalmente, es importante hacer mención que el Estado viene alistando más de \$20 billones para la ejecución de los proyectos de trenes de cercanías RegioTram de Occidente, RegioTram Norte, Tren de Cercanías del Norte del Valle, Tren Ligero de Rionegro, Tren del Eje Cafetero, Tren de Cercanías del Valle y Tren Regional del Caribe. De los anteriores, los primeros sistemas de trenes ligeros, no se contempla aún el Tren del Eje Cafetero, y por ende, los recursos de proyección para el fomento no son visibles.



Determinar las características del turista que frecuenta la región de influencia del proyecto férreo del pacífico

Según (Ramirez M, 2014), en las últimas dos décadas las gobernaciones de los departamentos de Santander y Quindío, las alcaldías locales, las universidades de las regiones y los empresarios locales se han comprometido con apostarle al desarrollo de esta industria, convirtiéndolo en su modelo de desarrollo económico. Ante ello, resulta necesario resaltar los esfuerzos de sus habitantes para mantener la posición privilegiada que han alcanzado en los últimos años como destino turístico.

En consecuencia, en el Quindío gracias a las tradicionales fincas cafeteras, aparece su principal atractivo; el turismo rural que ofrece la zona dada la cercanía a los cultivos de café. como razón para una nueva forma de hacer turismo, tomando como protagonista a Juan Valdez como Embajador Cafetero de Colombia ante el mundo. Es así como de la cultura cafetera ha surgido toda una infraestructura de servicios acercando a visitantes a vivir experiencias a través de las costumbres y las tradiciones.

En ese orden de ideas, para caracterizar el turista que frecuenta la región de influencia del proyecto férreo del pacífico se partirá de aquellos que les gusta recorrer el planeta sobre rieles, a fin de que las propuestas a pensar para ellos partan de motivaciones particulares, las preferencias sobre el tipo de actividades que realiza y los lugares que visitará. Por lo que se refiere a esos atractivos, esperan recorridos impresionantes en alturas, naturaleza e incluso monumentos y desean encontrar en este tipo de transporte férreo un equipamiento comparable al de un hotel de lujo, pues los ferrocarriles se convierten en un destino en sí mismos.

Este turista buscará recorridos históricos a una velocidad moderada (40 km/h) para poder deleitarse con los fabulosos paisajes urbanos, selva, bosque, montañas, valles... Llanuras, ascensos entre plantaciones de café, cítricos, caña de azúcar; ascensos y llegada entre magníficos puentes, esperando conocer a los lugareños asomados por la ventana, algunos poniendo casi en riesgo su vida y la cantidad de vendedores locales que pasan por los pasillos del tren vendiendo fruta cortada, refrescos, agua, gelatina y demás gastronomía de la región. Además, esperan encontrar al interior de los vagones un glamour, con locomotoras a vapor que le hagan recordar tiempos pasados y gran sorpresa a las nuevas generaciones trayendo a hoy los inicios de la época de la Revolución Industrial.

El turista hoy está interesado en conocer diferentes formas de entender y vivir la vida mediante un intercambio cultural. Busca contacto directo con la gente local, conversar con ellos, consumir sus alimentos típicos, apreciando así formas diferentes de ver la vida y si se le presenta la oportunidad hacer amistades.

De acuerdo al propósito de la investigación, es relevante que el perfil del turista, los oclotipos (actividad humana única, caracterizada por la búsqueda de la satisfacción, el placer, el descubrimiento y la socialización que permite analizar la experiencia desde el paradigma de los estilos de vida) y las motivaciones de viaje estén enfocados hacia productos turísticos patrimoniales dentro de la red férrea, la cual como se caracterizó en el desarrollo del objetivo #2 y donde se evidencia las terminales



ferroviarias, las estaciones del ferrocarril, los componentes complementarios anexos (fabricas, bodegas, hospitales, escuelas, barrios, casas, campamentos, hoteles), así como la infraestructura y diferentes construcciones civiles producto de las obras en contextos no urbanos, además de elementos funcionales (puentes, túneles) y también obras en contextos inmediatos o incluidos, como son los componentes complementarios (artefactos, bienes utilitarios o de arte) como bienes de interés cultural de la Nación.

Por consiguiente, a continuación, se caracterizan los perfiles de turistas usuarios potenciales de la ruta del tren del pacífico.

Perfil #1: realizan sus actividades en compañía de familiar o amigos. sus motivaciones son la naturaleza y la aventura, gustan de las caminatas, observación del paisaje y toma de fotografías, así también prefieren los deportes de aventura y extremos (actividades que están alrededor de la red férrea del pacifico), es decir, quieren estar en actividad permanente. Son mayoritariamente jóvenes tanto hombres como mujeres que no les agrada las actividades relacionadas con la lectura, prensa y revistas, así como los espectáculos, la noche y el entretenimiento.

Perfil # 2: les motivan principalmente la naturaleza y el relax, buscan descansar durante su viaje, contemplar el paisaje de su alrededor, tienen preferencia por la observación de flora y fauna, tomar fotografías, generalmente viajan en compañía de su familia; son mayoritariamente mujeres amas de casa y empleadas privadas, que durante su viaje no quieren saber de hobbies domésticos, negocios y multimedia; buscan estar alejados de la rutina.

Perfil # 3: hombres y mujeres equitativamente, de edad adulta que gusta del contacto con la naturaleza y conocimiento de la cultura y raíces del país, durante su viaje también quieren degustar de platos típicos, conocer sobre historia, disfrutar de la tranquilidad y paisajes de los sitios visitados, prefieren viajar con su familia o pareja. Por lo contrario, les desagrada las actividades relacionadas con el entretenimiento, negocios o leer prensa y revistas.

Estos perfiles valoran así todo lo que puede ofrecer la red férrea del pacífico; el relax está presente durante todo el recorrido, con un paisaje magnífico, pasando de la rutina citadina a un acercamiento con el área rural. En cuanto a la cultura está presente de igual manera durante todo el recorrido, pues en cada estación se puede compartir con pobladores de la zona, quienes permiten a los visitantes conocer sobre sus tradiciones, costumbres y arte. Es por ello por lo que los municipios por donde pasa el tren deben valorar también que los usuarios viajan en compañía de su familia, por lo que los entes encargados de este atractivo turístico deben crear distintas actividades que permitan la inclusión de todos los miembros.

El perfil del turista relacionando con las motivaciones de viaje debe contemplar oclotipos como: naturaleza, aventura, relax, cultura y raíces, siendo estos los motivos para que los visitantes hagan uso de los servicios turísticos ofertados en la red férrea del pacífico. Conocer el perfil de los turistas es de gran importancia para la creación o mejoramiento de los productos turísticos especializados, que en la actualidad son los de mayor preferencia turística para la región.



Conclusiones

El turismo se ha convertido en la última década en un eficaz instrumento de crecimiento socioeconómico para algunas regiones de países en desarrollo. Colombia quiere conquistar a miles de ellos con sus destinos turísticos, como los que ha posicionado en los últimos años en el departamento del Quindío. Este departamento, en torno a elementos únicos de su región como su biodiversidad en fauna, flora, climas, paisajes, gastronomía y culturas, han generado una experiencia sobresaliente en la industria de servicios turísticos en Colombia y digna de imitar por otras regiones.

Los buenos resultados son el común denominador al mirar el avance del sector turístico en el departamento del Quindío. Uno de los factores que debe determinar el progreso en la oferta de servicios turísticos es el trabajo conjunto del sector público y privado para fortalecer la calidad de los servicios. Otro factor que fortalece al turismo es el crecimiento de la oferta hotelera, la importancia de la profesionalización de los operadores turísticos y la ampliación de la oferta gastronómica. En este departamento, tanto el sector privado como las gobernaciones han estado comprometidos con el tema del turismo, han empezado a revisar criterios en torno a la competitividad en este sector es interesados en desarrollar una estrategia de mediano y largo plazo para que se ofrezcan nuevos proyectos turísticos innovadores. El departamento del Quindío basa su oferta de servicios agroturísticos y ecoturísticos en torno a la cultura del café. Esta zona cafetera es un área en la que el turismo internacional se ha desarrollado como actividad económica de impactos regionales con el agroturismo y el ecoturismo, para tal fin han sido de vital importancia las organizaciones y empresas del sector turístico en los municipios de Armenia, Calarcá, Circasia, Montenegro, Quimbaya y Salento, el Parque Nacional del Café y el Parque Nacional de la Cultura Agropecuaria - Panaca.

Hay que recordar que la instalación de las líneas férreas fue un verdadero avance para el país. Desde el año 1871, fecha en que se inauguró el primer ferrocarril desde Barranquilla hasta la aldea de Sabanilla, los ferrocarriles han surcado diversas tierras, llanuras y montañas, uniendo ciudades. Se puede decir, entonces, que al ritmo de la extensión de sus vías, estaciones y talleres se fundaron pueblos y se integró el territorio de este a oeste y de norte a sur. Los trenes fueron una herramienta estratégica para poblar y producir, un símbolo de modernidad y progreso.

La administración y gestión de los ferrocarriles ha enfrentado grandes retos; por un lado, el déficit del Estado causado por los dineros aportados a los entes operadores de trenes de la mano de la corrupción y equívocos manejos. Y, por otro lado, que debido a la poca o, en ocasiones, nula inversión, el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria se ha visto sumamente perjudicado. Eso tiene como única consecuencia que la red ferroviaria haya sufrido una considerable caída en la calidad de la vía férrea, en el servicio brindado y un retroceso en cuanto a tecnologías.

Se puede decir entonces que el Siglo XXI ha encontrado al sistema ferroviario colombiano no integrado a las actuales circunstancias que está atravesando el país, cuando este más lo necesita, ya sea por cuestiones económicas o por la dificultad de acceder a todo el territorio. Año tras año



se puede observar cómo ha existido una falta de planificación coherente e integrado al resto de los otros medios de transporte. Aproximadamente, hace 10 años que no es posible recorrer nuestro país en ferrocarril, en especial, la red férrea del pacífico.

Si bien, en Colombia, y en la red férrea del pacífico, el ferrocarril fue concebido como transporte de pasajeros y de carga, no tuvo como eje principal el turismo, salvo el traslado de personas menos favorecidas hacia otros municipios; por supuesto que no se puede olvidar que junto con esto existió el inicio al fomento de la actividad turística.

Para concluir se puede comenzar diciendo que las políticas de gobierno nacional, departamental y municipal varían siempre según los gobiernos de turno y por lo tanto no hay continuidad en las gestiones provocando de esta manera el deterioro de la actividad ferroviaria y por consecuencia del servicio turístico. Por tal motivo se debe ser consciente, que sin importar la condición de privado, estatal, centralizado o no, lo principal es que la gestión sea controlada y que se cumpla.

Por otro lado, si la red ferroviaria operable paso de 3.500 kilómetros a solo 245 kilómetros (concesión entre Chiriguaná y Santa Marta) aproximadamente, significa que existen miles de kilómetros de vías que no están siendo utilizadas, recordando siempre que algunas han sido abandonas y levantadas. Esto significa que hay un interesante despliegue de vías férreas, que unen puntos estratégicos de la geografía del Quindío y del Valle del Cauca, de manera tal que se puedan vincular.

Pero hagamos una reflexión en positivo. En grupo, debemos reafirmar la constatación de que a través del desarrollo de recuperar la red férrea del pacífico es posible ayudar a crear conciencia de la importancia de mantener, cuidar y hacer un uso responsable de los bienes de interés cultural existentes en esta zona. Y la convicción de que a través de ese trayecto es posible facilitar el afloramiento de una conciencia ética, que lleve a actuar pensando también en salvaguardar los recursos que cubrirán las necesidades de las generaciones futuras. Una conciencia ética tan necesaria siempre, pero especialmente útil en estos momentos para ayudar a superar las incertidumbres que se puedan generar en estos tiempos.

Cuanto mayor es la carga simbólica conferida a un bien de interés cultural de la nación (estaciones de tren), mayores y más ricas serán las posibilidades de su utilización futura en virtud de los significados que acumularon durante su historia, que merecen un esfuerzo especial para preservarlos y ponerlos a disposición de la población para usos futuros.

Referencias bibliográficas

Beltrán F, M. E. (2020). Identificación, caracterización y puesta en valor del patrimonio ferroviario en el Quindío. Esemptidiarchitettura Journal. [http://www.esempidiarchitettura.it/sito/journal_pdf/PDF 2020/2. EDA_2020_MARIA EUGENIO BELTRAN FRANCO.pdf](http://www.esempidiarchitettura.it/sito/journal_pdf/PDF%2020/2.EDA_2020_MARIA%20EUGENIO%20BELTRAN%20FRANCO.pdf)



- BID. (2016). Desafíos del transporte ferroviario de carga en Colombia.
- Chavaco, M. (2020). Valle y Quindío en la apuesta del Tren Turístico para la reactivación económica. Valle Invencible. <https://www.valledelcauca.gov.co/publicaciones/67909/valle-y-quindio-en-la-apuesta-del-tren-turistico-para-la-reactivacion-economica/>
- COMISIÓN ASUNTOS FRONTERA SUR. (2019). Ficha técnica del Tren Maya: aspectos, legislativos, ambientales, económicos y socio-culturales.
- CONPES. (2020). Política Nacional Logística (CONPES 3982). <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Economicos/3982.pdf>
- Diario de Occidente. (2013). Realizan inventario de estaciones férreas. <https://occidente.co/regionales/valle-del-cauca/realizan-inventario-de-estaciones-ferreas/>
- DNP. (2018). Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Resumen-PND2018-2022-final.pdf>
- DNP. (2022). Resultados Cuantitativos Indicador pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional. Portal SINERGIA-DNP. <https://sinergiapp.dnp.gov.co/#IndicadorProgEntEs/33/1600/5783>
- El Tiempo. (1995). Desaparecerán 5 estaciones del ferrocarril. <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-286014>
- Escudero Gómez, L. A. (2018). EL EXCURSIONISMO CULTURAL DESDE DESTINOS TURÍSTICOS URBANOS A SITIOS PATRIMONIALES: DE MADRID A TOLEDO // CULTURAL HIKING FROM URBAN TOURISTIC DESTINATIONS TO HERITAGE PLACES: FROM MADRID TO TOLEDO. Polígonos. Revista de Geografía, 30. <https://doi.org/10.18002/pol.v0i30.5667>
- Fonatur, S. de T. M. (2021). El Tren Maya nos Une. <https://www.trenmaya.gob.mx/>
- Fusté-Forné, F. (2018). Viajes en tren: el territorio y la comunicación de la identidad. Dixit, 28, 04. <https://doi.org/10.22235/d.v0i28.1577>
- Galvão Maia, L., & Dias, R. (2010). Turismo y patrimonio ferroviario: Un estudio sobre el Trem da Vale (MG) Brasil. Estudios y Perspectivas En Turismo, 19(3).
- González, V. A. (2003). Trenes turísticos. La puesta en valor del ferrocarril argentino, luego de su privatización. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgiclfefindmkaj/viewer.html?pdfurl=http%3A%2F%2Fnulan.mdp.edu.ar%2F1136%2F1%2Fgonzalez_va.pdf&clen=3419733
- INVIAS. (2012). INFORME GESTIÓN RED FÉRREA NACIONAL SUBDIRECCIÓN RED TERCIARIA Y FÉRREA. <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/servicios-al-ciudadano/proyectos-invias/red-terciaria-y-ferrea/934-informe-de-gestion-2012-1/file>



- Maldonado Mina, A., Benítez Bastidas, N., & Rhea González, S. (2016). Estandarización de la calidad turística en los emprendimientos de Salinas-Ibarra. *TURyDES. Revista de Investigación En Turismo y Desarrollo Local*, 9(20).
- Martínez- Estupiñán, Y. F., Martínez-Guerra, C., & Carrero-Monroy, O. (2019). De vías férreas a carreteras urbanas. Análisis para la ciudad de Barrancabermeja. *Revista Ingenio*, 16(1), 16–22. <https://doi.org/10.22463/2011642x.2345>
- Ministerio de Transporte. (2020). Con restauración de Estación Férrea Caicedonia, INVÍAS incentiva actividades artísticas y culturales en el Valle del Cauca. <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/8759/con-restauracion-de-estacion-ferrea-caicedonia-invias-incentiva-actividades-artisticas-y-culturales-en-el-valle-del-cauca/>
- Oliveros, B., & Bocanegra, J. (2017). Buga, Tras Los Rieles De Una Aventura Cultural- Revitalización De La Estación Del Ferrocarril Del Pacifico. <https://repository.ugc.edu.co/handle/11396/3563>
- Porter, M. (2007). Ventaja Competitiva. *Competitive Strategy*.
- Presidencia de la República de Colombia. (2020). Plan Maestro Ferroviario. Una estrategia para la reactivación y consolidación de la operación ferroviaria en el país. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Plan-Maestro-Ferroviano.pdf>
- Ramirez M, J. (2014). El turismo en el desarrollo regional: La experiencia de dos departamentos colombianos*. <file:///C:/Users/Camalo69/Downloads/Dialnet-ElTurismoEnElDesarrolloRegional-5983207.pdf>
- Rivera Pabón, T. (2021). Redes férreas y patrimonio industrial en la configuración urbano-territorial de Pereira: ciudad intermedia del Paisaje Cultural Cafetero. *Territorios*, 44. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.8319>
- Rodriguez, J. A. (2022). ¿Se aproxima el tren de cercanías al Eje Cafetero? <https://www.elquindiano.com/noticia/36620/se-aproxima-el-tren-de-cercanias-al-eje-cafetero>
- Semana. (2018). Mapa de las vías férreas en Colombia. *Semana*. <https://www.semana.com/este-es-el-mapa-de-las-vias-ferreas-en-colombia/585600/>
- Sobrino, Julián; Sanz, M. (2019). Pensando el patrimonio industrial. Los retos del siglo XXI. *Periferica*, 20. <https://doi.org/10.25267/periferica.2019.i20.11>
- Tamayo, T. (2017). Emprendimientos Inclusivos como Alternativa de Desarrollo en el Corredor Turístico Andes Centrales, Tren Ecuador. file:///C:/Users/Melita/Downloads/Case_1_1363900152.Pdf *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1689–1699. <http://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/15294/1/AC-ESPE-057955-R.pdf>
- Turistren. (2021). *Turistren*. <https://www.turistren.com.co/>

