



EVOLUCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DEL
VALLE DEL CAUCA

AUTORES:

JOSÉ ALEJANDRO GIL

DANIELA QUINTERO CHAVES

DIRECTORES DE PROYECTO:

JULIO CÉSAR ALONSO

ESTEFANÍA SERRANO

UNIVERSIDAD ICESI

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS

ECONOMÍA Y NEGOCIOS INTERNACIONALES

SANTIAGO DE CALI

2019

TABLA DE CONTENIDO

LISTADO DE ILUSTRACIONES	3
RESUMEN	4
ABSTRACT.....	4
INTRODUCCIÓN	5
MARCO TEÓRICO.....	8
PUERTO	10
AEROPUERTOS	18
FERROCARRIL	25
CARRETERAS.....	29
CONCLUSIONES	35
Bibliografía	36

LISTADO DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Panorámica de caseríos del puerto de Buenaventura. _____	11
Ilustración 2 Muelle en el puerto de Buenaventura _____	15
Ilustración 3 Hidroavión en Calipuerto, hoy Cavasa. _____	19
Ilustración 4 Muelle Internacional del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón. _____	21
Ilustración 5 Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón. _____	22
Ilustración 6 Vuelos que departen desde el Alfonso Bonilla Aragón. _____	23
Ilustración 7 Vuelos que llegan al Alfonso Bonilla Aragón. _____	24
Ilustración 8 Tren listo para salir de la estación de Palmira hacia Santiago de Cali. _____	25
Ilustración 9 Ferrocarril del Pacífico descendiendo al valle por el kilómetro 154 _____	27
Ilustración 10 Santiago de Cali, Ferrocarriles del Pacífico, vuelve el tren. _____	28
Ilustración 11 Construcción de la vía Cali-Buenaventura. _____	34

LISTADO DE TABLAS

Tabla 1 Porcentaje de hogares a nivel municipal que sufren privación según variable _____	12
Tabla 2 Indicadores del grado de integración al mercado mundial de los países latinoamericanos. _____	30
Tabla 3 Producción cafetera por departamentos, 1874-1932. _____	31
Tabla 4 Evolución de la infraestructura en Colombia. _____	33

RESUMEN

El presente trabajo tiene como finalidad mostrar la evolución de la infraestructura del Valle del Cauca por medio de cuatro principales determinantes: Puerto, Aeropuerto, Ferrocarril y Carreteras. Esto teniendo en cuenta una ardua revisión de literatura de libros, artículos, periódicos, bases de datos, entre otros.

La metodología usada en el documento es en parte descriptiva y analítica, pues se da un recuento de la evolución de los determinantes mencionados anteriormente, desde sus inicios hasta la actualidad; por otra parte, se utilizaron distintas bases de datos para analizar los principales cambios, mejoras y problemas presentados en los diferentes enfoques.

Palabras claves: Infraestructura, Valle del Cauca, Puerto, Aeropuerto, Ferrocarril, Carreteras.

ABSTRACT

The purpose of this paper is to show the evolution of the infrastructure of the department of Valle del Cauca, through four main determinants: Port, Airport, Train and Highways. This done with an arduous literature review of books, articles, newspapers, data bases, etc.

The methodology used in this paper is part descriptive and part analytic, since it is given a description of the evolution of the determinants mentioned previously, from the start to the present; on the other hand, different data bases where used to analyze the main changes, improvements and troubles present on each approach.

Keywords: Infrastructure, Valle del Cauca, Port, Airport, Train, Highways.

INTRODUCCIÓN

El Valle del Cauca es uno de los departamentos más importantes de Colombia, este se ha caracterizado por tener grandes ingenios azucareros y una de las poblaciones más extensas del país. Además, por tener una locación estratégica y el puerto más importante de toda la nación, es el departamento con una de las mejores infraestructuras del país, la cual permite su integración con las principales zonas de producción y consumo del país.

El presente documento se realizó con la intención de recopilar y analizar de manera más concreta la evolución de cuatro enfoques de la infraestructura en el departamento. Vale la pena resaltar que existen pocos documentos que compilen de forma agregada el por qué estos cuatro enfoques son fundamentales para lograr el presente del Valle del Cauca, como uno de los departamentos claves en el desarrollo del país.

La metodología utilizada a lo largo de la investigación fue principalmente descriptiva y analítica, pues se realizó una extensa revisión de literatura a lo largo de la realización del documento. De igual manera, se analizaron diferentes bases de datos durante el periodo de estudio teniendo en cuenta para cada enfoque abordado en el documento.

El principal objetivo de esta investigación es mostrar la evolución de la infraestructura del Valle del Cauca por medio de cuatro principales determinantes: Puerto, Aeropuerto, Ferrocarril y Carreteras. Con esto queremos explicar el impacto social y económico de estas cuatro obras a nivel regional y nacional, además mostrar el proceso cronológico acontecido con los cuatro determinantes principales y organizar los antecedentes históricos de infraestructura recopilados en el presente documento.

Con el fin de evaluar lo anterior, en primer lugar, se aborda el puerto de Buenaventura. Desde la época de la colonia ya se empezaba a tener una modesta actividad portuaria en Buenaventura. No obstante, sólo cobraría importancia hasta después de la apertura del Canal de Panamá en 1914, gracias a que su cercanía le garantizaba un fácil acceso a los mercados del atlántico, promoviendo e intensificando el acelerado crecimiento de este puerto colombiano. Otro aspecto importante que tuvo gran influencia en su progreso fue la inauguración del Ferrocarril del Pacífico. Adicionalmente, se hará mención de la condición social de la ciudad de Buenaventura la cual contrasta radicalmente con la prosperidad del Puerto, teniendo en cuenta el impacto que generó su proceso de privatización, así como el plan de mejora que actualmente se encuentra en ejecución.

En segundo lugar, se expone un recuento de la historia de los aeropuertos en el Valle del Cauca, en donde se han presentado varios puertos aéreos en distintas locaciones del departamento, pero no se destacaron lo suficiente como el Alfonso Bonilla Aragón, el aeropuerto más importante de la región. Por este motivo, a lo largo del capítulo se da un recuento de cómo llegó a ser el más importante y cuál ha sido su evolución hasta la actualidad, en donde se analiza el comportamiento de los vuelos que pasan por el aeropuerto.

En tercer lugar, se analiza el Ferrocarril del Pacífico desde sus inicios en el siglo XX, y cómo los diferentes eventos políticos y económicos afectaron tanto positiva como negativamente la evolución de este en la región. También se explica su decadencia y la esperanza de volver a utilizar las vías férreas existentes para futuros proyectos tanto en la capital como en sus alrededores.

Por último, se analiza el medio de transporte más importante en el país, las carreteras. Su historia viene desde hace dos siglos, cuando se vio la necesidad de mejorar los caminos existentes debido a su precario estado. Es, por tanto, que en el transcurso del siglo XX se desarrollaron progresos viales hasta sobrepasar al ferrocarril como principal medio de transporte en Colombia, pues fue mucho más eficiente y asequible.

MARCO TEÓRICO

Según la Sociedad Americana de Ingenieros Civiles (ASCE) por sus siglas en inglés, cuando se habla de infraestructura, se hace referencia a las carreteras, puentes, aeropuertos y represas con que cuenta la ciudadanía. Este término hace también referencia a todas aquellas redes que se pueden ver fácilmente como los puertos, las líneas de transmisión eléctrica y a los trenes o ferrocarriles, pero también aquellas que no como las tuberías de agua potable y aguas residuales que se encuentran bajo tierra. El progreso en la infraestructura va de la mano con mejoras en la calidad de vida de una nación y representa un pilar que impulsa el crecimiento económico.

Los ferrocarriles de carga, por ejemplo, son los encargados de transportar todo aquello que las personas quieren y necesitan para vivir: comida, agua, energía, ropa. El rol del transporte ferroviario de cargas ha sido vital en el mercado global. En Colombia, se estima que aproximadamente el 90% de las vías Férreas han sido abandonadas y las que se operan funcionan con locomotoras de mitad del siglo pasado. Lo que representa un reto para el Estado en pro de mejorar la competitividad del país basada en este tipo de transporte.

Sin embargo, es importante tener en cuenta que la infraestructura depende de los legisladores y los ciudadanos para que su voz sea escuchada y no se quede rezagada o simplemente se deteriore hasta desaparecer. Debido a que es algo que nos pertenece a todos, es algo por lo que toda la ciudadanía debería trabajar. (ASCE, 2017)

Estos sistemas tienden a ser inversiones de alto costo y son vitales para el desarrollo económico y la prosperidad de un país. Los proyectos relacionados con mejoras de infraestructura pueden ser financiados públicamente, en forma privada o mediante asociaciones

público-privadas. En este apartado se desarrollará el concepto de cuatro de los principales determinantes que enmarcaron la evolución de la infraestructura del Valle del Cauca.

Puerto: Los puertos son interfaces entre los distintos modos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado. En suma, son áreas multifuncionales, comerciales e industriales donde las mercancías no solo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas. En efecto, los puertos son sistemas multifuncionales, los cuales, para funcionar adecuadamente, deben ser integrados en la cadena logística global. Un puerto eficiente requiere no solo infraestructura, superestructura y equipamiento adecuado, sino también buenas comunicaciones y, especialmente, un equipo de gestión dedicado y cualificado y con mano de obra motivada y entrenada. (Cámara Colombiana de la Infraestructura, 2012)

Aeropuerto: Todo aeródromo especialmente equipado y usado regularmente para pasajeros y/o carga y que, a juicio de la UAEAC, posee instalaciones y servicios de infraestructura aeronáutica suficientes para ser operado en la aviación civil. (Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil)

Ferrocarril: Se utiliza para mover carga muy pesada, toneladas de mercancía y se complementa por ser un transporte cada vez más seguro a nivel internacional. El tren o ferrocarril recorre rutas debidamente delineadas entre vías que pueden recorrer una gran cantidad de países y ejecuta esos viajes sin problemas de congestionamiento. Una gran ventaja con que cuenta el sistema ferroviario, es, la estabilidad en precios, capacidad de carga más grande que un camión y es altamente eficiente para mercancía a granel. (Pacinternational, 2016)

Carreteras: De acuerdo al artículo 2° del Código Nacional de Tránsito. Ley 769 del 2002, se define como: vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad. (Ministerio de transporte, 2019)

PUERTO

Los puertos han jugado un papel fundamental y determinante a lo largo de la historia, gracias a que traen consigo desarrollo económico al facilitar el comercio. De allí, surge el rápido progreso de Cali, específicamente, a raíz de Buenaventura como factor de desarrollo, no sólo durante el período colonial, sino que se sigue manteniendo hasta nuestros días.

Buenaventura fue fundada a mediados del siglo XVI, el 14 de julio de 1540 por Pascual de Andagoya. Antes de convertirse en la ciudad que actualmente es, tuvo que padecer un proceso de reconstrucción ya que fue destruido por los pueblos indígenas antes de 1600. Durante la mayor parte de su historia, fue un pequeño pueblo con un clima cálido y húmedo, además de contar con pocas rutas de transporte confiables.

Es el puerto más importante de Colombia al acumular el 60% (a 2017) del comercio exterior del país y al poseer una participación del 33% en el transporte de las exportaciones, siendo esta la participación más alta del país. Debido a su privilegiada locación, es considerado la puerta al mercado asiático, pues se trata del puerto del continente americano más cercano, justamente, a dicho mercado. Así mismo, la apertura del Canal de Panamá en 1914 impulsó el crecimiento y trajo consigo prosperidad para el Puerto de Buenaventura dada su cercanía, lo que le garantizaba un fácil acceso a los mercados del Atlántico.

En ese sentido, la ciudad cuenta con grandes oportunidades gracias al puerto, pero a pesar de ello, y de hacer parte de uno de los Departamentos más prósperos de Colombia, como es el Valle del Cauca, gran parte de estas oportunidades no se aprovechan debido a la problemática social, económica y de seguridad de la zona, lo que configura a Buenaventura

como uno de los municipios más pobres del país, siendo reconocido por tener una de las poblaciones más desiguales y violentas de Colombia.



Ilustración 1 Panorámica de caseríos del puerto de Buenaventura.

Fuente: ERICH BART (1925). Panorámica de caseríos del puerto de Buenaventura, 1925 & 102502.
BUENAVENTURA: Biblioteca Departamental Jorge Garces Borrero. Fondo Archivo del Patrimonio
Fotográfico y Fílmico del Valle del Cauca.
Recuperado de: <http://hdl.handle.net/123456789/9422>

Según datos reportados por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), el indicador de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) se sitúa en 36.04%, mientras el correspondiente a todo el Departamento del Valle del Cauca se encuentra en 24,72%. Por otra parte, la incidencia de la Pobreza Multidimensional (IPM) es de 66.53%, lo que se traduce en 215.412 pobres por IPM con datos del censo vigente 2005. Para el Valle del Cauca la cifra es de 38.78%. Realizando zoom sobre las variables que componen el índice de pobreza Multidimensional, se pueden observar cifras alarmantes (ver Tabla 1).

Tabla 1 Porcentaje de hogares a nivel municipal que sufren privación según variable

Municipio	Buenaventura
Bajo logro educativo	69,41%
Analfabetismo	25,18%
Inasistencia escolar	11,20%
Rezago escolar	35,24%
Barreras de acceso a servicios para cuidado de la primera infancia	25,41%
Trabajo infantil	4,13%
Alta tasa de dependencia económica	55,35%
Empleo informal	94,36%
Sin aseguramiento en salud	49,07%
Barreras de acceso a servicio de salud	11,63%
Sin acceso a fuente de agua mejorada	24,26%
Inadecuada eliminación de excretas	35,95%
Pisos inadecuados	2,93%
Paredes inadecuadas	27,85%
Hacinamiento	25,33%

Fuente: DANE

En ese orden de ideas, pese a tener uno de los puertos más importantes del pacífico, la ciudad de Buenaventura cuenta con características socio-económicas deplorables, reportando las cifras más altas del país en cuanto a homicidios, desapariciones forzadas, desplazamiento forzado, secuestro, entre otros, teniendo en cuenta también, que existen fuentes de ingresos alternas al puerto para la ciudad como la agricultura y la pesca, aunque, claramente, dichas actividades no llegan a tener la misma participación en su economía.

En 1916 se inició la construcción del Terminal Marítimo de Buenaventura. Dado el complicado desplazamiento desde Buenaventura hasta Cali, se decide iniciar la construcción de la carretera Simón Bolívar en 1926, la cual fue utilizada para el transporte de carga y

pasajeros. En este Puerto, el sector privado cuenta con aproximadamente el 83% de participación y el sector público con el 17% restante.

En la medida en que avanzaba la construcción del ferrocarril, el puerto también tuvo modificaciones. Inicialmente, el transporte de mercancías se daba a través de canoas o planchones, pero esto debió ser sustituido prontamente por un muelle por razón del fuerte rezago que esto estaba implicando. Para tal obra el gobierno firmó un contrato en 1912 con la firma de Londres “S. Pearson and son Limited”. Las obras proyectadas y el alto costo de las inversiones hicieron dudar de la escogencia de Buenaventura como puerto principal, por lo que apreció Bahía Málaga como una mejor opción.

En oposición, la naciente burguesía caleña reclamó mediante la prensa y la administración departamental que el puerto internacional fuera Buenaventura y no Bahía Málaga. Estos negociantes caleños propietarios de casas comerciales, de ingenios azucareros, de periódicos, de compañías de navegación y de otras actividades, presionaron para la construcción de un nuevo muelle.

En 1919 se ejecutaron estas labores, gracias a un empréstito otorgado al gobernador de la época Ignacio Rengifo por un millón de dólares. El préstamo tuvo como fin la compra de materiales, maquinarias y elementos necesarios para la construcción del muelle. En compañía de constructores estadounidenses, el ingeniero Gabriel Garcés quien fue elegido como director de la obra, realizaría su entrega en 1923, un muelle moderno en hormigón armado con hierro y dotado de bodegas, el cual fue el primer embarcadero moderno hecho en el país denominado Muelle Rengifo en honor al gobernador.

Al principio de la Colonia, Cali fue la principal ciudad del suroccidente colombiano, pero al poco tiempo de fundada, la Corona decidió trasladar la administración colonial a Popayán. Al finalizar el siglo XVIII y comienzos del XIX, las rivalidades entre Cali y Popayán por el dominio de la provincia se acentuaron. Cali, que controlaba el puerto de Buenaventura, fue la ciudad más importante, pero empezó a decaer cuando los gobernantes tuvieron que desplazarse a Popayán, lo cual generó un fuerte disgusto en la élite caleña.

Sin embargo, la importancia de Cali no sólo radica en su posesión del puerto, sino por contar con un sector de importante poderío económico a su alrededor como lo es el Valle del Cauca, que, a su vez, manejaba una excelente relación con Buga, Cartago, Anserma y Caloto. La unión de estas ciudades configuraba un núcleo económico mucho más importante que el de Popayán, ciudad que, según la visión de la población vallecaucana, solo contaba en su haber el control político del territorio. Esto despertó cierto clima de mutuo rencor entre la élite vallecaucana y la élite de Popayán.

La tensión aumentó a principios del siglo XIX debido a los enfrentamientos entre los caleños y la gobernación de Popayán al evidenciarse que Cali no estaba dispuesto a seguir bajo el mando de Popayán, lo que sería el punto coyuntural que dio inicio a las guerras de independencia encabezadas por Cali, mientras Popayán le daba continuidad a su tendencia realista, brindando su entera lealtad a la Corona.



***Ilustración 2** Muelle en el puerto de Buenaventura*

Fuente: Romero, J. C. (1999). Muelle en el Puerto de Buenaventura. Buenaventura, Valle del Cauca: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/123456789/68727>

A partir de 1928, después de haberle realizado importantes mejoras al puerto, este se iba posicionando cada vez más a nivel internacional, no sólo debido a su calidad sino también porque allí transitaban buques de todas partes del mundo, lo que le permitió funcionar como sede de una fuerte actividad comercial y de intercambio. En 1933, la Raymond Concrete Pile asume la administración del Puerto, pero con la ley 80 de 1939, se le otorgó al gobierno la facultad para realizar ampliaciones de este y acondicionarlo de manera tal que permita un adecuado flujo portuario. Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, la necesidad de industrialización para los países de Latinoamérica crecía a pasos agigantados, y Colombia no era la excepción. Entre 1945 y 1959 se inicia un leve avance hacia la conversión a un país semi-

urbano, escenario que permitió mayor acceso a servicios públicos e infraestructura vial además de significativos aumentos en las tasas de alfabetismo, junto con un importante cambio en la estructura productiva. Esta situación permitió la ejecución de importantes transformaciones físicas y administrativas al Puerto, implementadas por la empresa Puertos de Colombia (COLPUERTOS) creada en 1959, un organismo autónomo con la suficiente liquidez y solvencia para organizar y dirigir los terminales, en ese sentido, “la política portuaria pública complementaba el proceso de modernización nacional”. (Aurora Moreno, 2013)

Sin embargo, la toma de malas decisiones en cuanto a una excesiva planta de personal y un inapropiado uso del espacio físico dio origen una deficiente producción de la empresa que terminaría desencadenando a comienzos de los años 90 una crisis no sólo administrativa sino también financiera que se profundizaba cada vez más cuando se decidió abrir el país a la economía mundial lo que implicó para ellos una pérdida de competitividad. Frente a ello, se expidió la Ley 1ª de 1991 con la cual se buscaba abolir el monopolio estatal de los puertos para su modernización, así como promover el mejoramiento de su eficiencia.

De esta forma se logró implementar un cambio sustancial con respecto a la realidad portuaria colombiana, al autorizar la liquidación de la empresa COLPUERTOS, así como la creación de la Superintendencia General de Puertos, la aparición de las Sociedades Portuarias y la conformación de empresas de operadores portuarios privados. Finalmente, a medida que la economía colombiana apuntaba a tomar la vía neoliberal, se implementaba un nuevo modelo de desarrollo que impulsaba la mencionada privatización de Puertos de Colombia; no obstante, lo único que se logró con ello fue una profunda fragmentación entre el progreso portuario del que tan sólo se benefician los grandes emporios empresariales y la situación actual del pueblo bonaverense cuya crisis social y económica parece nunca mejorar.

Por último, es pertinente apuntar que en la actualidad se están implementando importantes inversiones que hacen parte del Plan Estratégico 2016-2020 definido por la Sociedad Portuaria de Buenaventura, llegando a realizar, durante el año 2018, inversiones por 83 millones de dólares en infraestructura. El objetivo de este plan gira en torno a mejorar y promover la competitividad de la terminal a fin de consolidarse como el puerto más eficiente y competitivo no sólo en territorio nacional sino también internacional con apuestas tecnológicas y de conectividad, que sin duda serán sinónimo de progreso para toda la región.

AEROPUERTOS

El Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón se encuentra ubicado en el corregimiento de Palmaseca situado en el municipio de Palmira. Esta construcción brinda su servicio a pasajeros de la ciudad de Santiago de Cali, localizada a tan sólo 8 kilómetros del establecimiento. Debido a su posición estratégica, el aeropuerto ha atravesado largos procesos de adecuación y mejoras a lo largo de su existencia, hasta llegar a ser el día de hoy el tercero más importante de Colombia.

El primer aterrizaje realizado en el departamento del Valle del Cauca se dio el 21 de abril de 1921 por el piloto italiano Ferruccio Guicciardi en los entonces llamados terrenos Long Champs. El Concejo Municipal había ofrecido una recompensa para el primer piloto que aterrizara en territorio vallecaucano, para lograr incentivar la actividad aérea en el territorio. Aproximadamente diez años después del primer aterrizaje, el entonces presidente de la República de Colombia, Enrique Olaya Herrera, ordenó la compra de varias tierras al norte de Cali ubicadas en la hacienda “El Guabito”, la cual fue analizada con anterioridad y seleccionada por su proximidad a la ciudad y la calidad del terreno.

Los primeros vuelos provenientes de “El Guabito” se iniciaron el 21 de septiembre de 1933, de este aeropuerto salían vuelos tanto comerciales como militares, las primeras compañías aéreas en hacer presencia en el aeropuerto fueron SCADTA (Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos), PANAGRA, TACA de Colombia, SAETA y VIARCO. La compañía norteamericana PANAGRA tomaría un papel importante en la creación de un nuevo aeropuerto en la región, pues junto a Avianca (antiguamente SCADTA), realizaron la compra de varios terrenos en el sector de “Los Guales” en Candelaria.

El nuevo aeropuerto fue bautizado Calipuerto, y comenzó operaciones nacionales e internacionales en 1943. Luego de algunos años de funcionamiento, el aeropuerto pasó a manos del Estado, cuando se creó la ECA (Empresa Colombiana de Aeródromos) a mediados de los años 50, por un decreto expedido por el General Gustavo Rojas Pinilla. Simultáneamente se comenzó un proyecto de un nuevo aeropuerto de la capital del Valle del Cauca, iniciativa creada por la empresa vallecaucana VIARCO; el nuevo aeropuerto fue llamado “El Limonar” y duró solamente siete años en funcionamiento.



Ilustración 3 Hidroavión en Calipuerto, hoy Cavasa.

Fuente: s.n. (1940) Hidroavión en Calipuerto, hoy Cavasa. Recuperado de:
<http://hdl.handle.net/123456789/2883>

A medida que la demanda de vuelos hacia Cali aumentaba, la ECA comenzó a observar la necesidad que tenía la región por un aeropuerto más grande y moderno, principalmente por la realización de los VI Juegos Panamericanos (1971) en la capital del departamento. Entonces, en 1954 se presentó un proyecto de construcción de un aeropuerto internacional para la ciudad,

en el mismo año se inició la investigación pertinente a la realización del proyecto; luego de una ardua investigación apoyada por el Gobierno Nacional, se decidió ejecutar la compra de algunos terrenos dispuestos en Palmaseca, una zona ubicada entre Cali y el municipio de Palmira.

La licencia para iniciar la construcción del aeropuerto estaba abierta para el año 1962, pero fue rechazada por el Ministerio de Obras Públicas poco tiempo después. Varias organizaciones y políticos vallecaucanos se unieron para luchar por la ejecución del nuevo aeropuerto del departamento, liderados por la Unidad de Acción Vallecaucana. Gracias a esto, y al proyecto propuesto por Ernesto Sarria, en 1967 la ECA y el Ministerio de Obras Públicas se pusieron de acuerdo para aprobar la elaboración del proyecto, para el cual contrataron a la compañía Conciviles S.A por un valor aproximado de 12 millones de pesos. Además, se realizaron contratos con la firma Camacho & Guerrero, AIC, AIA y Planes LTDA.

Debido a la difícil situación económica que estaba atravesando el país a finales de los 60's e inicios de los 70's, se estaban presentando complicaciones con la ejecución del proyecto, por lo cual la Unidad de Acción Vallecaucana y otros actores de la región tuvieron que insistir nuevamente para lograr una finalización. El Gobierno cedió, y otorgó 36 millones más para terminar el aeropuerto a tiempo para la realización de los Juegos Panamericanos llevados a cabo en 1971. La apertura del nuevo aeropuerto internacional de Cali se realizó el 24 de julio de 1971.



Ilustración 4 Muelle Internacional del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón.

Fuente: Páez, O. (1986) Muelle Internacional del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/123456789/69078>

El nombre del aeropuerto fue cambiado a Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón en honor a un periodista vallecaucano, quien luchó durante varios años por la realización del aeropuerto.

En el año 2000 Aerocali S.A recibió la concesión del aeropuerto por 20 años, y es la compañía encargada de desarrollar los servicios aeroportuarios eficientemente en el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón. Este consorcio se comprometió a pagar una suma anualmente a la Aerocivil, además de realizar grandes inversiones a lo largo de los veinte años que estarían a cargo.



Ilustración 5 Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón.

Fuente: Diario Occidente. (1997) Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón. Recuperado de:
<http://hdl.handle.net/123456789/70197>

Desde hace unos años a Aerocali se le ordenó realizar una ampliación en la parte internacional del aeropuerto, con el fin de modernizarlo y volverlo más competitivo a nivel mundial. De acuerdo con los datos recopilados por la Aerocivil, el aeropuerto obtuvo variaciones anuales de pasajeros diversas desde el año 2009 hasta el año 2018. Para los vuelos nacionales con destino distinto a Bogotá se ha evidenciado un decrecimiento en la cantidad de los mismos desde el principio del periodo, con un leve crecimiento en el año 2010 y 2017. Por otra parte, luego de venir con un comportamiento ascendente para los vuelos con destinos a Bogotá y otros países del mundo, en el año 2018 se presentó una decaída en la cantidad de

vuelos salidos desde el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón; esto debido a la poca existencia de garantes a condiciones de competencia a pequeñas compañías aéreas, pues tienen que disputar con grandes compañías como Avianca y LATAM sin ayuda alguna (El Espectador, 2018). Como consecuencia, pequeñas aerolíneas con costos bajos están dejando de prestar sus servicios en el aeropuerto, por lo cual ha incrementado el costo promedio de pasajes de avión y ha afectado directamente a los pasajeros que viajaban a precios más asequibles.

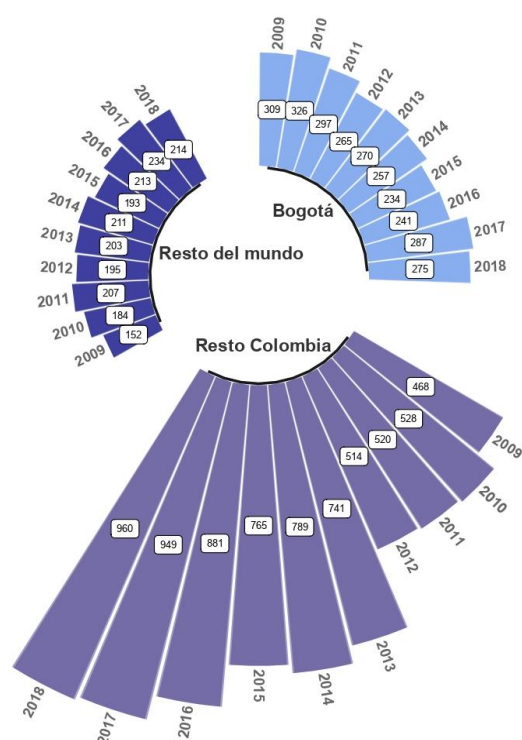


Ilustración 6 Vuelos que departen desde el Alfonso Bonilla Aragón.

Fuente: Aero Civil y Elaboración propia

De igual manera se comportan los vuelos que salen hacia el aeropuerto desde diferentes destinos en todo el mundo. La mayoría de los vuelos que llegan al aeropuerto provienen de diferentes ciudades del país, excluyendo la capital, han tenido un comportamiento creciente desde el año 2009, a excepción de una leve disminución en el 2015. Por otra parte, los vuelos provenientes de Bogotá han presentado un comportamiento negativo desde el año 2010, con una excepción en el año 2015, en el cual se vio un leve incremento en la cantidad de estos. Por

último, los vuelos internacionales han mostrado un comportamiento creciente hasta el año 2014, en el cual se vio un decrecimiento en la cantidad de estos, pero luego retomó su tendencia alcista.

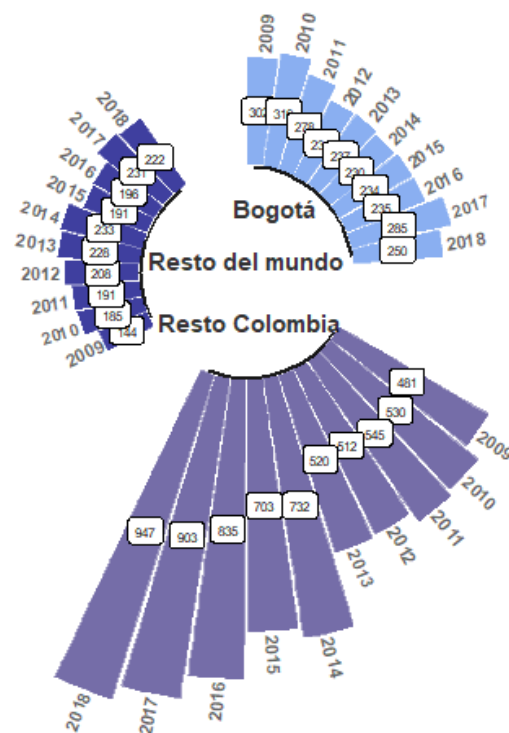


Ilustración 7 Vuelos que llegan al Alfonso Bonilla Aragón.

Fuente: Aero civil y Elaboración propia

A pesar de los problemas presentados últimamente, el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón es el tercer aeropuerto más importante del país, tanto en movilidad de pasajeros como de carga, luego del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá y el Aeropuerto José María Córdova de Medellín, y el segundo más grande en tamaño.

FERROCARRIL

Hacia finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX, algunas de las mayores preocupaciones del Estado Colombiano giraban en torno a la construcción de vías de transporte, principalmente, en lo que respecta a caminos de herradura, carreteras y, sobre todo, ferrocarriles. El comienzo del Ferrocarril en Colombia está enmarcado con la construcción del Ferrocarril de Panamá. En aquella época, la presión de las élites al estado del Cauca con el fin de construir una red ferroviaria que comunicara a Cali con Buenaventura era cada vez más pronunciada. Con la evidente expansión de los cultivos de café por el occidente colombiano, la necesidad de los comerciantes de contar con una ruta eficiente que permitiera transportarlo por toda la región se empezaba a agudizar.

El proyecto del ferrocarril fue aprobado en el año 1872 y la obra fue iniciada seis años después, pero se vio constantemente interrumpida a causa de la situación de lucha política en la que se encontraba el país, incluyendo la larga Guerra de los Mil Días, en la cual se detuvo la construcción del proyecto luego de la escasez de trabajadores disponibles para el mismo. El plan se culminó veinte años después, pero fue solo hasta 1915 que conectó a Buenaventura con la ciudad de Cali, en 1923 con Cartago y en 1925 con Popayán.

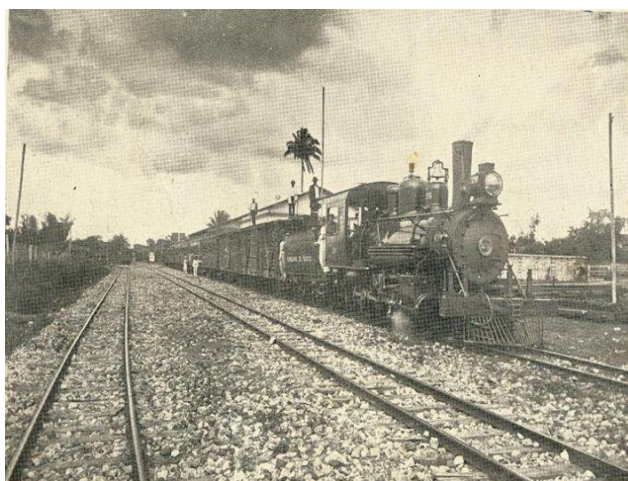


Ilustración 8 Tren listo para salir de la estación de Palmira hacia Santiago de Cali.

Fuente: s.n (1907) Biblioteca Departamental Del Valle. Cod: a636

Con la fuerte importancia dada a la economía cafetera, por parte del entonces presidente de Colombia Rafael Reyes (1904-1909), se le dio prioridad a una actualización del ferrocarril del Pacífico y su interconexión con otras vías ferroviarias cruciales en el país, como lo era el Ferrocarril de Caldas, y otras principales ciudades productoras de café, por ejemplo, la conexión de Armenia con Cartago para llevar el café más eficientemente al Puerto de Buenaventura, el cual ya estaba tomando importancia en el país.

Es tan así, que José Antonio Ocampo, reconocido economista de Colombia afirmó:

“De hecho, en 1898 existían en el país 593 kilómetros de ferrocarril, de los cuales el 71,4% eran utilizados básicamente en transporte de café. Para 1914 la red había aumentado a 1.143 kilómetros de los cuales el 80,4% se utilizaba para transportar el grano, y en 1922 estas magnitudes habían aumentado a 1.571 y 89,0% respectivamente. En suma, pues, la emergencia del café en el occidente colombiano no sólo creó una sociedad económica y políticamente más estable, sino que contribuyó a sentar las bases del crecimiento económico con dos de sus condiciones esenciales: la acumulación de capital y la ampliación del mercado.” Historia económica de Colombia: p.204.

La necesidad de una amplia red de ferrocarriles se evidenció aún más con la apertura del Canal de Panamá en 1914, pues concluyó la determinación de Buenaventura como uno de los puertos claves de Colombia y el más importante en el occidente del país. Este puerto iba a tomar un rumbo más internacional, además era una gran oportunidad de expansión para las principales regiones del país con el fin de llegar a mercados externos de manera más sencilla, por lo cual insistieron en una nueva transformación y adecuación del servicio ferroviario.

Luego de la separación de Panamá y Colombia (1903), gran parte de la indemnización de los Estados Unidos fue destinada al desarrollo de la infraestructura ferroviaria en el país, principalmente al Ferrocarril de Pacífico luego de la ya nombrada importancia del puerto de Buenaventura en la economía cafetera. De hecho, la Ley 67 de 1923, destinó un millón de pesos de la indemnización del país norteamericano a la continuación de las vías ferroviarias dirigidas desde la capital del Valle del Cauca hacia Cartago y Popayán.



***Ilustración 9** Ferrocarril del Pacífico descendiendo al valle por el kilómetro 154*

Fuente: Barth, Erich. (1930). Ferrocarril del Pacífico descendiendo al valle por el kilómetro 154. Santiago de Cali. Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero.

La llegada del ferrocarril no sólo trajo consigo modernización de la infraestructura en cuanto a estaciones, puentes y túneles para toda la región, incluyendo un amplio número de ciudades intermedias que fueron tocadas por la red vial férrea, sino que también generó una coyuntura de crecimiento económico e industrial. Este escenario de auge y desarrollo se tornaba cada vez más llamativo y jugó un papel clave como promotor e impulsor de un alto volumen de inmigrantes, principalmente, de población negra del Pacífico y de desplazados por la violencia de los años 50.

El ferrocarril del Pacífico facilitó a los productores de café del occidente del país exportar el grano y, de paso, propició el desarrollo de Buenaventura, lo que lo convirtió en el principal puerto nacional, contribuyendo al desarrollo del Valle del Cauca de manera

trascendental, como ningún otro medio de transporte logró hacerlo. El ferrocarril desapareció cuando las carreteras Central del Valle, Simón Bolívar y Cabal Pombo, con su tráfico de camiones, lo hicieron poco competitivo. Sumado a ello, los malos manejos burocráticos, atados a la centralización administrativa del Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales, y la cada vez más visible construcción de carreteras que desencadenó la inminente llegada de automóviles y tractomulas, así como los bajos precios de los combustibles, produjeron la inevitable decadencia del Ferrocarril.

Actualmente se espera realizar un nuevo diseño para la reutilización de las vías férreas, pues además de adecuarlas de nuevo, se busca encontrar rutas más eficientes a las que funcionaban hace unas décadas. A pesar del interés del Gobierno de la actual gobernadora del Valle del Cauca Dilian Francisca Toro por ejecutar este plan, ha sido notorio que tienen preferencia en la inversión en carreteras, por lo cual han retirado parte del presupuesto para reiniciar el funcionamiento del Ferrocarril del Pacífico, con el fin de invertir en las vías doble calzada que están por terminar.



Ilustración 10 Santiago de Cali, Ferrocarriles del Pacífico, vuelve el tren.

Fuente: Biblioteca Digital-Universidad Icesi. Recuperado de:
<http://audiovisuales.icesi.edu.co/audiovisuales/handle/123456789/76080>

CARRETERAS

Para explicar el inicio de la infraestructura vial del Valle del Cauca, se hace necesario trasladarse a la capital del país, pues de allí comienzan a surgir las necesidades de construir una red vial que cubra las principales regiones del territorio nacional, con el fin de mejorar el comercio interno. A mediados de los años 1800, se comenzó a notar la necesidad de desarrollar un sistema vial más estructurado, pues las carreteras eran de barro y no eran capaces de soportar la carga pesada que necesitaba ser transportada. (Baquero, 2014)

Uno de los caminos que más importaban desde Santafé de Bogotá, era el de la vía Cartago, pues era el medio más cercano para poder comunicarse con Quito, capital de uno de los aliados más grandes que tenía Colombia en ese momento, luego del fin de la Gran Colombia (1831). Inicialmente, esta carretera contaba con tres derivaciones importantes: la vía Cali-Buenaventura, Pasto-Barbacoas-Tumaco y Cartago-Chocó. (Baquero, 2014)

Tuvieron que pasar varios años para que se tomaran medidas adecuadas para mejorar la infraestructura, no solo en el Valle, sino en todo el país; pues Colombia llevaba un largo período de tiempo mostrándose muy inferior a sus países vecinos, ya que como se observa en la Tabla 2 los indicadores mostraban al país algo atrasado en su apertura de mercado, a comparación de los demás países de América Latina. Pero en los años 20 se dio todo lo que este necesitaba para despegar su economía exportadora, pues encontraron el producto clave que les permitiría destacar en el mercado externo: el café.

Tabla 2 Indicadores del grado de integración al mercado mundial de los países latinoamericanos.

	(1) Exportaciones 1913 Millones US\$	(2) Inversiones ex- tranjeras 1913-4 ^a (Millones US\$)	(3) Valor Comercio Exterior per cápita (América La- tina = 100)		(4) Inversiones ex- tranjeras per cápita, 1913 (América Lat. = 100)	(5) Kilómetros de ferrocarril per cápita (América Latina = 1)	
			(a) Importacio- nes 1893-5	(b) Exportacio- nes 1913		(a) 1893 - 5	(b) 1919 - 22
Argentina	510.3	2.143	294	343	306	382	286
Bolivia	36.5	31	73	90	16	43	81
Brasil	315.7	1.800	112	65	78	95	76
Colombia	33.2	37	40	34	8	15	20
Costa Rica	10.5	46	313	130	121	132	112
Cuba	164.6	433	449	337	188	122	119
Chile	142.8	363	262	192	104	102	152
Ecuador	15.8	26	103	44	15	10	26
El Salvador	9.3	16	100	40	15	23	23
Guatemala	14.5	72	55	46	48	13	35
Haití	11.3	23	169	31	14	—	7
Honduras	3.2	19	66	27	34	19	95
México	148.0	1.949	47	47	131	106	120
Nicaragua	7.7	10	147	73	20	44	38
Panamá	5.1	5	b.	60	13	b.	78
Paraguay	5.5	18	79	48	33	48	56
Perú	43.6	168	47	46	37	60	46
R. Dominicana	10.5	4	43	53	4	24	45
Uruguay	71.8	265	332	287	225	252	140
Venezuela	28.3	51	81	51	20	33	26
Total	1.588.2	7.480	100	100	100	100	100

a. Gran Bretaña, Francia y Estados Unidos
b. Incluido en Colombia

Fuentes: 3a y 5a: Miguel Samper, *Escritos Político-Económicos*, Bogotá, Editorial de Cromos, 1925-7, Tomo II, pp. 398-9.
2a: Inversiones francesas: Alvaro Tirado Mejía, *Colombia en la repartición imperialista (1870/1914)*, Medellín, Ediciones Hombre Nuevo, 1976.
Otros datos: Ciro F.S. Cardoso y Héctor Pérez Brignoli, *Historia Económica de América Latina*, Barcelona, Editorial Crítica, 1979, Vol. 2, pp. 136-7 y 200.

Fuente: Ocampo, J. A. (1984). *Colombia y la economía mundial*. Siglo veintiuno editores.

Como se hace mención en un capítulo anterior, Colombia inició el siglo XX con una de las crisis más grandes de su historia, esto debido a la Guerra de los Mil Días y la depresión que presentaron varios países importadores de productos colombianos. Las regiones de mayor producción de café fueron también las más perjudicadas, por lo cual casi toda la producción caficultora se mudó hacia el occidente colombiano (Tabla 3). Lo anterior impulsó al departamento del Valle del Cauca a mejorar su infraestructura interna y a sus vías conectoras con departamentos aledaños, pues se fortaleció el mercado exportador, pero también el mercado interno de estos bienes. (Bejarano, 1987)

Tabla 3 Producción cafetera por departamentos, 1874-1932.

<i>Departamento</i>	1874	1898	1913	1925	1932
Antioquia	1,2	70	185 ^b	415	617
Viejo Caldas	1,3	20	199 ^b	495	1004
Valle	0,6	20	50	50	354
Cundinamarca	8,0	204	200	312	405
Tolima	1,0 ^c	26 ^c	60 ^c	156	448
Subtotal	12,1	340	694	1428	2828
Norte de Santander	94,3 ^a	150	200	233	270
Santander	10,7	120	105	98	150
Magdalena ^d	0,2	–	25	13	21
Otras zonas	1,9	–	38	44 ^e	184 ^f
Subtotal	107,1	270	368	388	625
Total nacional	119,2	610	1.062	1.816	3.453
Tasa de crecimiento					
anual	7,2%	3,9%	4,3%	9,6%	

Fuente: Sandro Sideri y Margarita Jiménez, *Historia del desarrollo regional en Colombia*, Bogotá, CEREC-CIDER, 1984.

Y aunque el café fue el producto más importante de la economía colombiana, diversos productos también fueron creciendo; entre ellos: la caña de azúcar. Desde hace más de cien años, el Valle del Cauca se ha caracterizado por sus largos cultivos de caña de azúcar. Aunque a inicios del siglo XX este se podía observar principalmente en el norte del país, la caña en el Valle se desarrolló muy rápidamente, pues además de sus tierras adaptables, se modernizaron los métodos de cultivo en esta región, la cual la convirtió en una de las más competitivas en producción de caña a nivel nacional; tanto así, que para 1928 existían 6 ingenios azucareros. (Ocampo J. A., *Historia económica de Colombia*, 1984)

Durante el siglo XIX, los caminos que comunicaban todo el departamento eran lamentables. No fue hasta la segunda mitad del siglo XX cuando el gobierno nacional empezó

poco a poco a realizar las primeras intervenciones enfocadas en la construcción de un conjunto de vías. En estos años, se dio inicio a la rectificación del camino del Quindío desde San Vicente (Valle) hasta Calarcá y el Tolima; además se construyeron los caminos Cartago-Toro-Yotoco, Bolívar-Bugalagrande, Buga-Yotoco, entre otros. Uno de los principales acontecimientos ocurrió entre los años 1922 y 1927 cuando realizaron la carretera Central, hoy en día conocida como Panamericana, la cual unió a Cali con Cartago. Vale la pena destacar que, en el caso del Valle del Cauca, su importancia radica no sólo por su capital Cali, una de las más dinámicas ciudades del país, sino por contar con uno de los más importantes puertos del país en la ciudad de Buenaventura, razón por la cual, más que una necesidad, se convirtió en una obligación para la nación contar con una adecuada infraestructura vial que lo comunicara con la capital del departamento. En ese sentido, sería hasta el año 1926 cuando se empezaría con la construcción de la vía Cali-Buenaventura.

Para los años 30, el ferrocarril era el medio de transporte más importante en el país, pero desde ese entonces su crecimiento se vio trabado por el surgimiento de uno más eficiente en tierras colombianas: las carreteras. Ya en los años cincuenta, estas últimas tomaron mayor importancia en cuanto a transporte se requería, por esto, entre los años 30 y 60 la red vial en el país se multiplicó por seis (Tabla 4). Desde entonces se han disminuido los esfuerzos en crear nuevas carreteras, pues se destinaron los recursos al mejoramiento de las que ya existían, además, la mayoría no eran demasiado eficientes debido a que las pavimentadas eran muy pocas frente al total nacional, y el resto era casi intransitable a raíz de su mal estado en temporadas invernales. (Ocampo & Tovar, Colombia en la era clásica del desarrollo hacia adentro, 2003)

Tabla 4 Evolución de la infraestructura en Colombia.

Años	Red ferroviaria (kms)	Carreteras (kilómetros)				Teléfonos	
		Pavimentadas		Nacionales	Total	Líneas	Líneas por mil habitantes
		Kms	Porcentaje de nacionales				
1930	2 843 ^a	—	—	—	5 743	—	—
1939	3 156	—	—	—	13 468	41 272	—
1943	3 467	—	—	9 978	16 335	46 939	—
1950	3 526	748 ^b	—	13 330	—	96 662	8.6
1954	2 986	1 350 ^c	9.7	13 898	23 295	154 309	12.1
1960	3 562	3 000 ^d	18.8	15 933	36 890	269 550	17.5
1962	3 435	4 700	—	—	—	322 100	19.6
1971	3 468	5 023 ^e	25.1	20 017	44 013 ^g	619 040	29.0
1974	3 269	6 856 ^f	32.9	20 843	49 770	866 820	37.4

FUENTES: Contraloría General de la República, *Síntesis Estadística de Colombia*, 1941 y 1943 y *Anuario General de Estadística* 1936. Grisales (1983); Ministerio de Transporte, *El transporte en cifras 1970-1994*, Bogotá, 1995; Sánchez *et al* (1996); CEPAL (1965), *El transporte en América Latina*, Santiago; Banco Mundial (1950).

^a Según la Misión Economía y Humanismo (1958) en 1930 la extensión era de 3 262 kilómetros.

^b Dato de 1948.

^c Dato de 1955. Considera sólo las carreteras nacionales. Según la Misión Economía y Humanismo (1958), el resto de las carreteras nacionales se distribuía en 2 045 kilómetros de terracería y 9 777 de macadam.

^d Dato de 1959.

^e Incluye carreteras nacionales y departamentales.

^f Incluye 3 540 kilómetros de caminos vecinales.

^g Incluye 7 280 kilómetros de caminos vecinales.

Para mediados del siglo anterior, el Departamento ya contaba con una importante y extensa red vial por encima del promedio nacional, lo que permitió que las cabeceras municipales, así como muchos de sus corregimientos estuvieran entrelazados por una red de carreteras de cientos de kilómetros.

Con respecto al resto del siglo, el sector privado empezaría a jugar un papel importante al realizar inversiones que serían fundamentales para el desarrollo de las carreteras del departamento, dando paso a un escenario idóneo que facilitaría notablemente la comunicación, el transporte y el comercio interno. Además, con la ayuda de autoridades locales y nacionales se logró realizar valiosas gestiones e inversiones en sus carreteras.



Ilustración 11 Construcción de la vía Cali-Buenaventura.

Fuente: Cámara de Comercio de Cali. Recuperado de: <https://www.ccc.org.co/revista-accion-ccc/malla-vial-estrategica-para-la-competitividad/>

Finalmente, con estas obras el Valle del Cauca se posiciona como la región con la malla vial más moderna del país, sin embargo, todavía queda pendiente un gran reto y es el de poder culminar exitosamente la doble calzada Cali-Buenaventura.

CONCLUSIONES

Al culminar el trabajo se pudo concluir que, en general, las mejoras de infraestructura en el departamento del Valle del Cauca se han dado por necesidad, y no por iniciativa de sus gobernantes. En los distintos casos de progreso, el gobierno cedió a invertir en desarrollo vial debido a las constantes presiones de productores y comerciantes locales por el mal estado de los medios de transporte en la región y la notoria incompetitividad que se tenía con otros departamentos del país a pesar de tener una posición estratégica. En el caso del aeropuerto, el factor determinante fue la realización de los Juegos Panamericanos de 1971, realizados en la ciudad de Cali.

Por otra parte, el café se configuró como el factor clave para el desarrollo de la economía de Colombia, lo que conllevó a una gran inversión en infraestructura en el país. Por ese mismo motivo, en los años 20, época del auge de exportación cafetera, se vieron las construcciones más importantes en infraestructura vial. Este grano fue el producto que permitió el desarrollo de tres de los determinantes analizados a lo largo del documento: Puerto, Ferrocarril y Carreteras.

Por último, es pertinente mencionar la lamentable paradoja que existe entre el imparable crecimiento del puerto de Buenaventura que apunta a su consolidación internacional y las exorbitantes tasas de pobreza y desempleo que padece el pueblo bonaverense. Mientras el puerto va bien, la ciudad va mal, y es justamente por esa razón, que es importante generar conciencia de esta problemática, de modo que ese apogeo por el que está pasando el puerto no se quede únicamente allí, sino que también se expanda hacia toda la ciudad y se vea reflejado en unas mejores condiciones de vida para la población.

Bibliografía

- Cámara Colombiana de la Infraestructura. (2012). *Evaluación de las concesiones sobre la infraestructura portuaria pública en Colombia*.
- ASCE. (2017). *INFRASTRUCTURE*. Obtenido de ASCE: <https://www.asce.org/infrastructure/>
- Baquero, I. O. (2014). Breve reseña histórica de las vías. *Ingeniería Solidaria*, vol 10, No 17., 183-187.
- Bejarano, J. A. (1987). *El despegue cafetero*. Planeta.
- Biblioteca Departamental del Valle. (s.f.). “*Caminos modernos*” : *Carreteras y puentes departamentales*. Obtenido de Exposición: Modernizaciones en el Valle del Cauca siglo XX: <http://expovirtuales.bibliovalle.gov.co/project/caminos-modernos-carreteras-y-puentes-departamentales/>
- Biblioteca Departamental del Valle. (s.f.). *El Ferrocarril del Pacífico*. Obtenido de Biblioteca Departamental: <http://expovirtuales.bibliovalle.gov.co/project/el-ferrocarril/>
- Diario Occidente. (1997). *Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón*. Obtenido de Biblioteca Digital-Universidad Icesi: <http://audiovisuales.icesi.edu.co/audiovisuales/handle/123456789/70197>
- Diario Occidente. (2000). *Santiago de Cali, Ferrocarriles del Pacífico, vuelve el tren*. Obtenido de Biblioteca Digital-Universidad Icesi: <http://audiovisuales.icesi.edu.co/audiovisuales/handle/123456789/76080>
- El Espectador. (2018). *El Bonilla Aragón, un aeropuerto de operación costosa y con menos pasajeros*. Obtenido de El Espectador: <https://www.elespectador.com/noticias/politica/el-bonilla-aragon-un-aeropuerto-de-operacion-costosa-y-con-menos-pasajeros-articulo-812004>
- El País. (2018). *¿Por qué sigue varado el Ferrocarril del Pacífico?* Obtenido de ElPaís.com.co: <https://m.elpais.com.co/valle/por-que-sigue-varado-el-ferrocarril-del-pacifico.html>

- Greiff, J. A. (s.f.). *Ferrocarriles en Colombia 1836-1930*. Obtenido de Banrepcultural:
<http://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-257/ferrocarriles-en-colombia-1836-1930>
- Henao, L. M. (2014). *Incidencias del ferrocarril del pacífico vía Cali - Popayán en los poblados de Jamundí, Guachinte y Timba (Valle) 1915 - 1930*. Obtenido de Biblioteca digital Univalle: <http://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/10893/9125/1/CB-0516515.pdf>
- Hoz, J. V. (2000). *De Colpuertos a las Sociedades Portuarias: los puertos del Caribe colombiano, 1990-1999*. Obtenido de Banco de la República-Economía Regional: <https://ideas.repec.org/p/col/000102/002248.html>
- Logcluster. (2018). Obtenido de 2.2.3 Colombia Alfonso Bonilla Aragon International : <https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.2.3+Colombia+Alfonso+Bonilla+Aragon+International+Airport>
- Ministerio de transporte. (2019). *Transporte Automotor - Definiciones*. Obtenido de Mintransporte: <https://www.mintransporte.gov.co/preguntas-frecuentes/18/transporte-automotor---definiciones/>
- Monroy, C. V. (2013). *Buenaventura a la deriva: Historia de un puerto en contravía*. Obtenido de Biblioteca Digital Univalle: <http://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/10893/9600/1/CB-0492014-LHIS.pdf>
- Nieto, C. E. (2011). *El ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país*. Obtenido de Scielo: <http://www.scielo.org.co/pdf/apun/v24n1/v24n1a05.pdf>
- Ocampo, J. A. (1984). *Colombia y la economía mundial*. Siglo veintiuno editores.
- Ocampo, J. A. (1984). *Historia económica de Colombia*. Planeta.

Ocampo, J. A., & Tovar, C. (2003). *Colombia en la era clásica del desarrollo hacia adentro*.
El trimestre económico.

Pacinternational. (2016). *TRANSPORTE FERROVIARIO INTERNACIONAL*. Obtenido de
Pacinternational: <http://www.pacinternational.com.mx/otros-servicios/ferroviario/transporte-ferroviario-internacional>

Perez, G. (octubre de 2005). *La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Colombia*. Obtenido de Banco de la República:
http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/DTSER-64.pdf

Sistema Único de Informativa Normativa. (1923). *LEY 67 DE 1923*. Obtenido de Sistema
Único de Informativa Normativa: <http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1618166>

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. (s.f.). *REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA*. Oficina de Transporte Aéreo - Grupo de Normas Aeronáuticas.

Universidad del Valle. (2017). *El Ferrocarril del Pacífico*. Obtenido de Universidad del Valle:
<http://cvisaacs.univalle.edu.co/ferrocarril/>