

**EL IMPACTO DE LOS PEAJES EN EL DESARROLLO DEL TURISMO
INTERNO EN COLOMBIA**

Ana Maria Rincon Gutierrez



Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca

Facultad de Ciencias Sociales

Programa de Turismo

2023

**EL IMPACTO DE LOS PEAJES EN EL DESARROLLO DEL TURISMO
INTERNO EN COLOMBIA**



Ana Maria Rincon Gutierrez

Trabajo de grado para optar al título de profesional en Turismo

Modalidad: Investigación

Tutor Jesús Alexis Barón Chivara

Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca

Facultad de Ciencias Sociales

Programa de Turismo

2023

Resumen

La presente investigación tuvo como propósito analizar la influencia de los peajes en el desarrollo del turismo interno en Colombia, mediante una metodología con enfoque cuantitativo de carácter exploratorio y descriptivo no experimental. El estudio se dividió en tres fases, en primera instancia caracterizar las dinámicas de las siete rutas con más afluencia turística en Colombia, en segundo lugar, comparar dichas dinámicas con las de los siete países que son potencia turística en Latinoamérica y, en tercer lugar, conocer la percepción de las personas que viajan en vehículos particulares frente a los peajes a nivel nacional. Por otra parte, se formuló una hipótesis nula (H_0) y una hipótesis alternativa correlacional (H_1) cuyo objetivo fue indagar si los peajes generan o no una desmotivación en las personas en el desarrollo de la actividad turística dentro del país. Como resultado, se encontró que la población encuestada afirma que hay una desmotivación en el desarrollo del turismo local gracias a las dinámicas que se presentan en los peajes, sin embargo, no es un aspecto determinante para tomar la decisión de no realizar un viaje.

Palabras clave: Turismo, peajes, desarrollo, derecho.

Abstract

The purpose of this research was to analyze the influence of tolls on the development of domestic tourism in Colombia, using a quantitative methodology with an exploratory and descriptive non-experimental approach. The study was divided into three phases. Firstly, to characterize the dynamics of the seven most touristy routes in Colombia. Secondly, to compare these dynamics with those of the seven countries that are tourist powerhouses in Latin America. Thirdly, to understand the perception of people who travel in private vehicles about tolls at the national level. Additionally, a null hypothesis (H_0) and a correlational alternative hypothesis (H_1) were formulated to investigate whether tolls do or do not generate demotivation in people for the development of tourism within the country. As a result, it was found that the surveyed population affirms that there is a demotivation in the development of local tourism due to the dynamics that occur at tolls. However, it is not a determining factor for the decision not to take a trip.

Keywords: Tourism, tolls, development, right.

Introducción

El desarrollo del turismo alrededor del mundo ha tenido una recuperación económica relevante tras la reactivación económica pos covid-19, tal como expone Statista (2022) para el año 2022 Colombia tuvo un incremento del 76% desde el 2021 en actividad turística. Ahora bien, para el año 2023 se estima un incremento de 3.700 millones de dólares en el país según Chevalier (2023). Por su parte, la Organización Mundial del Turismo (OMT) (2020) plantea que cuatro de cada cinco turistas alrededor del mundo viajan dentro de su propio país, lo cual hace referencia al turismo interno. Ahora bien, Maniatis (2019) planteó que desde la vigencia de la Constitución Italiana de 1948 el turismo es bien considerado como un derecho social, en Colombia, en el Artículo 52 de La Constitución Política de 1991 se reconoce el derecho a la recreación, práctica del deporte y aprovechamiento del tiempo libre para todos.

Asimismo, Schenkel (2019) expone el concepto del turismo social, el cual es equitativo y facilita las oportunidades de viaje a las personas que no cuentan con el capital o las condiciones "adecuadas" de la oferta. Ahora bien, el segundo método de transporte utilizado a nivel mundial en el turismo según la OMT (2020) es la carretera, con un 37%, por ende, se requiere de una infraestructura adecuada para el buen desarrollo de las actividades turísticas, de esta manera el Instituto Distrital de Turismo (IDT) (2020) expone que dentro de los elementos de la infraestructura turística se encuentran las rutas de acceso y, por consiguiente, el costo para hacer uso de ellas. Dicho de otro modo, existen elementos que son fundamentales para abarcar el desarrollo del turismo en la presente investigación: El turismo interno, el turismo social, el medio de transporte, las rutas de acceso y el costo para hacer uso de ellas. Así pues, se consideró pertinente el estudio del turismo interno en Colombia, teniendo en cuenta a los turistas como la oferta, el vehículo terrestre particular como medio de transporte y los peajes como el costo para el uso de las rutas de acceso.

El presente trabajo de investigación tuvo como fin analizar la influencia que tienen los peajes en el desarrollo del turismo interno en Colombia y de la misma manera, indagar si estos generan una desmotivación en el desarrollo de la actividad turística dentro del país o no. Ahora bien, se hizo uso de una metodología cuantitativa de carácter exploratorio y descriptivo no experimental, teniendo en cuenta que este ha sido un tema de estudio poco abordado, cuyos resultados pueden generar utilidad para futuras investigaciones, adicionalmente se formuló una hipótesis nula (H_0), cuya propuesta era que los cobros y la cantidad de peajes son variables independientes en el desarrollo del turismo interno en Colombia, por consecuencia se formuló la hipótesis alternativa correlacional (H_1), la cual planteaba que el desarrollo del turismo

interno en Colombia es una variable dependiente de los cobros y la cantidad de peajes, que por consiguiente genera una desmotivación en el desarrollo de la actividad turística dentro del país.

El estudio se dividió en tres fases. En primer lugar, se llevó a cabo una caracterización de las dinámicas en siete rutas de destino en Colombia frente a los peajes, estableciendo categorías de análisis con el fin de comparar las dinámicas presentadas en cada ruta mediante gráficos y tablas. En segundo lugar, se compararon dichas variables con las de siete rutas de destino en Latinoamérica mediante gráficos y tablas. Por último, se buscó conocer la percepción de las personas que viajan en vehículo terrestre particular frente a los peajes en Colombia mediante encuestas dirigidas y la técnica bola de nieve, esta última se validó a través de una matriz Alfa de Cronbach. Por último, se pretendió validar la hipótesis alternativa correlacional (H1) mediante el análisis de los datos de la encuesta aplicada.

Tabla de Contenido

Resumen.....	I
Abstract.....	I
Introducción	II
1. El problema de la investigación.....	7
1.1. Planteamiento del problema.....	7
1.2. Objetivos	9
1.2.1. <i>Objetivo general</i>	9
1.2.2. <i>Objetivos específicos</i>	9
1.3. Justificación.....	9
2. Antecedentes	10
2.1. Estado del arte	10
2.2. Marco Teórico	14
3. Metodología aplicada.....	17
3.1. Tipo y diseño de la investigación.....	17
3.2. Definición de variables e indicadores	18
3.3. Población y muestra	20
3.4. Enfoque del trabajo: Modelo de métodos aplicados	21
3.5. Técnicas de análisis de datos.....	21
3.6. Limitaciones	22
4. Resultados	22
4.1. Análisis e interpretación de los resultados	22
4.1.1. <i>Caracterización de las dinámicas en las siete rutas de destino más visitadas en Colombia frente a los peajes</i>	22
4.1.2. <i>Comparación de las dinámicas de influencia establecidas de los peajes en Colombia frente a los siete países líderes en turismo en Latinoamérica</i>	31
4.1.3. <i>La percepción de las personas que viajan en vehículos particulares frente a los peajes a nivel nacional.</i>	43
Conclusiones	51
Recomendaciones	52
Referencias bibliográficas.....	53

Índice de figuras

Figura 1	18
Figura 2	20
Figura 3	24
Figura 4	29
Figura 5	30
Figura 6	32
Figura 7	37
Figura 8	39
Figura 9	41
Figura 10	42
Figura 11	44
Figura 12	45
Figura 13	46
Figura 14	47
Figura 15	48
Figura 16	49
Figura 17	50

Índice de tablas

Tabla 1	19
Tabla 2	19
Tabla 3	26
Tabla 4	27
Tabla 5	28
Tabla 6	33
Tabla 7	33
Tabla 8	34
Tabla 9	34
Tabla 10	34
Tabla 11	35
Tabla 12	35
Tabla 13	36
Tabla 14	40

Tabla 15	40
----------------	----

1. El problema de la investigación

1.1. Planteamiento del problema

De acuerdo con la OMT (2020), cuatro de cada cinco turistas a nivel mundial viajan dentro de su propia región, asimismo, según las cifras presentadas por Statista (2021), exponen un aumento de los ingresos por el consumo turístico interno en el mundo pasando de 4,66 billones de dólares americanos a 5,99 billones de dólares americanos desde el 2013 hasta el 2019, presentando un aumento de 1,33 billones de dólares americanos. Por otra parte, según Maniatis (2019) el turismo es conocido como un derecho de las personas, el primer reconocimiento que se dio a este derecho fue en la vigencia de la Constitución italiana en 1948, en los derechos de segunda generación, denominados derechos sociales. Dicho esto, se puede decir que el turismo tiene efectos positivos para las sociedades, ya que genera crecimiento económico, bienestar para las personas y desarrollo local en todo el mundo.

Lo anterior se ve reflejado en la normatividad colombiana, donde se establecen los derechos de la población al turismo, asimismo las garantías que el Estado le debe brindar para desarrollarlo, de hecho, en la Constitución Política de 1991 se reconoce el derecho a la recreación, práctica del deporte y aprovechamiento del tiempo libre (C.P. 1991, art. 52). Dada dicha normatividad, donde todos pueden realizar turismo interno de carácter social, el Estado tiene la responsabilidad de garantizar su ejecución fomentando dichas actividades, de igual manera controlando a las organizaciones encargadas las cuales deben ser democráticas (C.P. 1991, art. 52). Dicho de otra manera, según Muñoz (2001) el turismo es reconocido como un derecho en el territorio nacional y una necesidad primordial para sus habitantes.

Sin embargo, según cifras del DANE Departamento Administrativo Nacional de Estadística (2019) aproximadamente 2.126.130 personas realizaron turismo interno en el año 2019 en Colombia, lo cual indica que menos de un cuarto de la población realizó actividades turísticas dentro del país. Por lo tanto, es posible deducir que en Colombia hay un escaso porcentaje de la población que puede ejercer su derecho a la recreación, práctica del deporte y aprovechamiento del tiempo libre. Considerando lo anterior, pueden existir varios elementos que influyan en las cifras ya mencionadas, en primer lugar, según el Banco Mundial (2021) Colombia es el segundo país con el índice de tasa de pobreza más alto en el mundo; en segundo lugar, la OCDE Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (2018) plantea que la desigualdad

en Colombia comparada con otros países latinoamericanos es mayor, dado que varios grupos poblacionales no tienen acceso a recursos básicos para tener una calidad de vida digna.

Ahora bien, con base en lo ya expuesto, autores como Duque (2018) relacionan a Colombia como uno de los países que cuentan con un alto nivel de costos de peajes terrestres en las carreteras nacionales, los cuales tienen una inadecuada distribución a lo largo del territorio y tarifas elevadas. Dicho lo anterior, de acuerdo con la OMT (2020) después del transporte aéreo, el segundo medio de transporte más utilizado en el turismo a nivel internacional es la carretera con un 37%. Lo ya mencionado hace hincapié a las cifras del DANE (2019), las cuales exponen que el 44.5% de las personas que se desplazaron dentro del territorio nacional por motivos de turismo en el año 2019 lo hicieron por medio de transporte terrestre particular, lo cual brinda relevancia para el desarrollo de la presente investigación. Teniendo en cuenta este último punto con relación a los peajes, es necesario considerar si tienen algún efecto en las dinámicas del turismo, puesto que Colombia se encuentra en el segundo lugar con las tarifas de peajes más caras de toda América Latina seguido de Chile, valoradas en USD \$4,97 según Vargas (2020).

Así pues, se consideró importante investigar cuál es el protagonismo que tienen los peajes vía terrestre en Colombia, teniendo como referencia los peajes de las rutas con más afluencia en el país vía terrestre en los años 2018, 2019 y 2022. Ahora bien, teniendo en cuenta lo expuesto por Chevalier (2023) argumentando la reactivación económica que ha tenido el turismo a nivel mundial, se buscó comparar las categorías de análisis de los peajes en Colombia con los siete países latinoamericanos y del Caribe en el año 2023, ya que según la Moreno (2020) son líderes en turismo: México, Argentina, Perú, Brasil, Chile, Uruguay y República Dominicana, resaltando que Colombia se encontraba en el puesto número ocho de diez en el ranking, adicionalmente se tomó en cuenta el ranking de infraestructura establecido en el Índice Global de Competitividad (IGC) del Foro Económico Mundial (FEM) de Colombia y los siete países considerados como líderes en turismo.

Lo anterior, con el fin de validar la hipótesis alternativa correlacional (H1) que hacía referencia a la afirmación de que los cobros y la cantidad de peajes generan una desmotivación en el desarrollo del turismo interno en Colombia, de la misma manera para contradecir la hipótesis nula (H₀), cuya posición era que los cobros y la cantidad de peajes son independientes de la desmotivación en el desarrollo del turismo interno en Colombia. Asimismo, se tuvo como fin

responder la siguiente pregunta problema ¿Cuál es el nivel de influencia que tienen los peajes frente a la desmotivación en el desarrollo del turismo interno en Colombia?

1.2. Objetivos

1.2.1. Objetivo general

Analizar la influencia que tienen los peajes en el desarrollo del turismo interno en Colombia.

1.2.2. Objetivos específicos

1. Caracterizar las dinámicas en las siete rutas de destino más visitadas en Colombia frente a los peajes.
2. Comparar las dinámicas de influencia establecidas que tienen los peajes en Colombia frente a los siete países líderes en turismo en Latinoamérica.
3. Conocer la percepción de las personas que viajan en vehículos particulares frente a los peajes a nivel nacional.

1.3. Justificación

El turismo es considerado como la actividad de desplazamiento fuera del entorno habitual con fines de ocio y recreación, para que dicha actividad se pueda llevar a cabo varios aspectos son fundamentales tales como la alimentación, el hospedaje y el transporte. Dicho lo anterior, según la OMT (2019) el transporte terrestre es el segundo medio de transporte más utilizado para dicha actividad a nivel mundial con un 37%, por ende, se contempló como fundamental para el propósito de la presente investigación, el cual fue analizar la influencia que tienen los peajes en el desarrollo del turismo interno en Colombia. De igual forma, se involucraron dos conceptos fundamentales para el análisis, turismo interno y turismo social. Ahora bien, se entiende el turismo interno como la actividad turística que realiza una persona dentro de su país de origen, asimismo el turismo social hace hincapié en grupos de la población que no tienen las mismas capacidades económicas de realizar actividades relacionadas con el turismo.

Dicho lo anterior, este estudio servirá para comprender las dinámicas de las variables a analizar, siendo conveniente para investigaciones, hipótesis, teorías o planes de acción futuros respecto al tema. De tal manera esta investigación se basó en los años 2018, 2019 debido a que hasta dichos años el turismo tuvo un desarrollo lineal (el cual fue posteriormente interrumpido por la pandemia del Covid 19), 2022 y 2023, donde el turismo tuvo una reactivación y recuperación

relevantes en el mundo. Asimismo, nació la necesidad de realizar un análisis de datos con respecto a los peajes vía terrestre en las carreteras con más afluencia turística en Colombia, con el fin de investigar las dinámicas presentadas por medio de fuentes de información de primera mano como la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), la Organización Mundial de Turismo (OMT), el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (MINCIT) y Colombia Productiva.

Posteriormente, se analizaron los resultados obtenidos y se compararon con los de los siete países que según la OMT (2020) son líderes en turismo en Latinoamérica, adicionalmente se realizó una comparación de la infraestructura de transporte del informe del FEM, el IGC de igual forma de los ocho países que son líderes en turismo en Latinoamérica, incluyendo a Colombia, todo esto con el fin de explicar si la posición de Colombia en estos rankings estaba relacionada o no con las dinámicas presentadas en los peajes de las vías terrestres nacionales. Como se mencionó anteriormente, se aportará una de las primeras investigaciones acerca de la importancia de las dinámicas del transporte vía terrestre en el turismo interno y social en Colombia, conociendo de igual manera la perspectiva que tienen las personas respecto a ello por medio de una metodología cuantitativa de carácter exploratorio y descriptivo.

2. Antecedentes

2.1. Estado del arte

Para la fundamentación teórica de la presente investigación se tuvo en cuenta 12 documentos investigativos relacionados con los ejes principales. A continuación, se analizan las investigaciones consultadas resumiendo su contexto, objetivos, metodología y resultados.

Para comenzar, se analizó la investigación desarrollada por Darmawan et al. (2021), titulada “Desarrollo de áreas de descanso en Java Central (estudio de caso: área de descanso en la carretera de peaje Semarang–Solo)” cuyo fin fue realizar un análisis de la importancia de la construcción de redes viales para apoyar el desarrollo económico y el crecimiento de la industria del turismo, partiendo de la realidad de que la falta de instalaciones de apoyo como áreas de descanso causan problemas en la movilidad. Su objetivo fue examinar y desarrollar los requisitos de las áreas de descanso que pueden satisfacer las necesidades de los automovilistas que viajan a través de las carreteras de peaje en Java Central, la metodología de la investigación fue cualitativa de carácter descriptivo, dado que analizó los problemas en el campo y proporcionó

recomendaciones para desarrollar áreas de descanso que se adapten a las necesidades de los usuarios de la vía. Como resultado se obtuvo que la construcción de áreas de descanso adecuadas y bien equipadas son esenciales para mejorar la experiencia del usuario en las carreteras de peaje, apoyando el crecimiento económico y la industria del turismo.

Ahora bien, en el artículo elaborado por Kadam et al. (2018) titulado “¿Cómo impactan las carreteras de peaje las accesibilidades, los intercambios y las inversiones a corto plazo? Un estudio de caso de la autopista de peaje Cipali en Java Occidental, Indonesia” tuvo como objetivo evaluar el impacto económico generado por la carretera del peaje Cikampek-Palimanan (Cipali) en Java Occidental, el cual fue llevado a cabo por medio de una metodología cualitativa. Desde que esta carretera de peaje inició su ejecución en el año 2015 se comprobó que el tiempo de viaje se redujo en un 39% hasta el 2017, a pesar de lo mencionado anteriormente se concluyó que de igual manera las PYMES hoteleras y gastronómicas presentaron poca generación de ingresos por la prestación de sus servicios debido a la disminución del tráfico como resultado del impacto de ese peaje.

En cuanto a la investigación “Impacto del desarrollo de carreteras de peaje en el sector turístico: análisis macro y micro” de I G A Andani et al. (2020) se estudiaron los efectos de las carreteras de peaje en el incremento de la actividad turística de la zona. Se utilizó una metodología de carácter cuantitativo, ya que se hizo un análisis estadístico de los indicadores económicos y las tendencias de viajes, adicionalmente se encuestaron aproximadamente 1.188 personas que habitaban cerca a dicho peaje. Se llegó a la conclusión de que los encuestados en su mayoría viajaban con más frecuencia a través de carreteras de peaje dado que su cercanía le contribuye al mejor desplazamiento, adicionalmente se resaltó que la distribución de los beneficios en dicho territorio debía ser equitativa y bien distribuida para el desarrollo turístico.

Por otro lado, la investigación “Efecto de las Tarifas y las Instalaciones en el Interés por Reutilizar las Carreteras de Peaje Medan - Kualanamu - Tebing Tinggi” de Ningsih et al. (2019) indicó que las carreteras de peajes dan solución a los problemas de congestión en las vías, dicho esto el propósito del estudio fue determinar el impacto de las tarifas en el interés por reutilizar las carreteras de peajes, por medio de una metodología cuantitativa, realizando encuestas y el método de análisis logístico. Como resultado se obtuvo que el interés por reutilizar esta carretera de peajes es alto, teniendo en cuenta las tarifas existentes, ya que generan cierta seguridad a la hora de transitar por ahí.

Igualmente, el artículo “Una carretera turística de peaje en el Parque Nacional más grande de Europa Central - ¿Un paradigma? ¿O un antagonismo? Y ¿Qué hay de las expectativas de los habitantes? - Un ejemplo del Parque Nacional Hohe Tauern” de Kruse y Strasser (2017) planteó el ejemplo de la carretera La Großglockner High Alpine Road (GGHAS), una carretera turística con peaje en Austria, construida hace más de ochenta años y una de las mejores conservadas históricamente, que brinda una experiencia inigualable a casi un millón de personas anualmente. De hecho, esta carretera es considerada un monumento nacional de la UNESCO y protegida como tal, de ahí su estado de conservación. Gracias a que la carretera es cuidada correctamente y el dinero que se invirtió en su infraestructura se ve reflejado en el desarrollo del turismo hace que no se vea como una amenaza o efecto negativo para el territorio y su comunidad.

Para el caso de la investigación “Análisis de Viabilidad de autopista Trans-Sumatera utilizando value método de ingeniería” de Berawi et al. (2015) se expone el proyecto de infraestructura de una carretera de peaje, Trans-Sumatera (TSTR), integrando varios servicios adicionales tales como carriles para motocicletas, desarrollo de áreas de descanso, integración de puertos secos, integración de ferrocarriles en el mediano, desarrollo de parques turísticos y creación de una red de fibra óptica. El propósito del proyecto fue investigar la viabilidad de la construcción de la autopista de peaje y los servicios adicionales que esta podría ofrecer, el cual se cumplió por medio de un análisis de factibilidad. Como resultado se obtuvo que el proyecto de infraestructura presenta una viabilidad económica buena con un porcentaje de retorno por la misma vía aproximado del 8,28% y el 13,77%.

Partiendo del punto anterior, una investigación similar y más reciente fue el "Panel temático del Geoportal: Conectividad para optimizar la fase de planificación de la carretera de peaje Trans-Sumatra" de Hermawan et al. (2022). La metodología de este estudio fue de carácter cualitativo descriptivo, la recopilación de datos secundarios de agencias gubernamentales y la instalación de un geoportal con la herramienta AscGIS. El objetivo fue presentar la implementación del geoportal para facilitar la planificación del peaje Trans Sumatra, Indonesia. Como resultado, se identificaron puntos estratégicos para el proceso de la planificación de la carretera de peaje, considerando las herramientas utilizadas eficientes y precisas para el proceso, debido a que permitió la recolección de datos precisos y actualizados.

Por otro lado, en la investigación “El desarrollo de la industria turística en Indonesia: problemas y desafíos actuales” de Agus (2017) estableció que para desarrollar áreas turísticas en

los países en desarrollo se necesita presupuesto del gobierno, el cual debería involucrar al sector privado para la inversión, sin embargo en Indonesia había 10 destinos turísticos denominados como prioridad de desarrollo desde el 2016 pero que presentan varias problemáticas, dicho de esta manera, el propósito de la investigación fue conocer cuáles eran. Se realizaron entrevistas en profundidad y cuestionarios para respaldar los datos obtenidos. Como resultado, se planteó que la infraestructura es el factor más importante en el desarrollo de la industria turística.

Por otra parte, el estudio "Optimización de los peajes en un corredor completamente tarifado para sociedades con distintos ingresos " de Ortega et al. (2014) acerca del impacto que tiene la tarificación vial en los usuarios que cuentan con bajos ingresos tuvo como objetivo obtener la influencia de la renta de una sociedad sobre los peajes. La metodología se desarrolló por medio de una revisión bibliográfica y estudios de caso. Como resultado se obtuvo que se debe considerar las condiciones socioeconómicas con las que cuentan las personas a la hora de diseñar políticas de tarificación vial.

En el caso del estudio "Autopistas de peaje en los accesos a Madrid: ¿qué lecciones debemos aprender para el futuro?" de Ortega et al. (2011) se expuso el caso del programa de concesiones de autopistas de peaje en los accesos a Madrid, España. Allí se analizaron los motivos de su desarrollo y los de su fracaso hoy día, por medio de un análisis de datos obtenidos como las características principales de los contratos de concesión, de expropiación, de construcción y los retrasos de los mismos. Se concluyó que a pesar de que la dotación de la infraestructura es buena, la experiencia no lo es, ya que no se aprovecha adecuadamente su capacidad. Por último, se recomendó una mejor conexión de las autopistas de peaje, con una tarifa más flexible e infraestructura de acuerdo al flujo de tráfico.

Ahora bien, la investigación "Los Sistemas de Peaje Urbano de Anticongestión: efectos y resultados sobre la movilidad sostenible en el ámbito de las grandes ciudades" de Muñoz et al. (2012) pretendió extraer los efectos de las experiencias internacionales con relación a los peajes de sistemas urbanos en ciudades como Singapur, Estocolmo y Londres mediante su análisis. Los autores concluyeron que los sistemas de peaje urbano de anti congestión en los lugares estudiados han generado grandes beneficios, como la velocidad del desplazamiento, reducción del tráfico y de la concesión. Por otra parte, plantearon que la intervención en la infraestructura con estos fines no generó efectos adversos en la equidad social.

En contraste con lo anterior, se tomó en cuenta la investigación "El Impacto de la Política de Desarrollo de Infraestructura de Carreteras de Peaje en Cipali para los Cambios Socioeconómicos en el Distrito de Majalengka" de Muhtar et al. (2021), el cual consistió en analizar los impactos socioeconómicos del desarrollo de la infraestructura de las carreteras de peaje en Cipali. El método utilizado fue de carácter cualitativo descriptivo, cuyo resultado fue un mapeo de las condiciones socioeconómicas de las comunidades. Como conclusión, se obtuvo un crecimiento socioeconómico de un 6% anual, lo cual indica un incremento en la economía del lugar.

2.2. Marco Teórico

El turismo y los peajes en Colombia

Turismo interno

Se entiende como turismo interno a las actividades turísticas realizadas por residentes dentro del territorio nacional en su país de origen. Además, Mosquera (s.f.) expone que la implementación del turismo interno puede generar privilegios tales como identificación cultural. Lo anterior muestra la importancia de la demanda nacional en el turismo, puesto que la OMT (2019) manifiesta que, "4 de cada 5 turistas viajan dentro de su propia región" (p. 15). Pues bien, los viajes con relación a actividades como el ocio, la recreación y el aprovechamiento del tiempo libre representan un gran porcentaje en los motivos de viaje de las personas a nivel mundial, contando con un 56% sobre el total según la OMT (2019).

Claro ejemplo de la importancia del turismo interno en países latinoamericanos es el de Guatemala, dado que, según Díaz (2015) expone que el turismo interno en dicho país tiene una participación en gastos del 55%, 10% mayor sobre el extranjero, el cual cuenta con un 45%. Adicionalmente la tipología de turismo de ocio, cuya representación es en mayor parte a nivel local, tributa más que la tipología de turismo de negocios, representada por turistas extranjeros en su mayoría. Ahora bien, según la OMT (2020) el turismo interno en los últimos años, específicamente después de la pandemia covid-19 ha sido considerado por su potencial de recuperación económica alrededor del mundo. Por su parte, Chevalier (2023) expuso que en varios países de Latinoamérica el turismo sigue en alza, siendo Brasil, México y Argentina los líderes en la región.

Turismo social

La noción del turismo social tiene origen a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX, específicamente en 1936 cuando el movimiento político conformado por los trabajadores de la época logró tener por derecho vacaciones pagadas anualmente mediante la aprobación del tratado de Ginebra (Clemente et al., 2018). Hoy en día el turismo social es conocido por hacer énfasis en grupos específicos de la población que no tienen la misma capacidad económica que otros para realizar estas actividades. Por su parte, según el Artículo 52 de la Constitución Política de 1991 todo ciudadano tiene derecho de ejercer la práctica del deporte, el uso del aprovechamiento del tiempo libre y la recreación siendo el Estado garante para que dichas actividades y las instalaciones que sean de uso para las mismas sean aprovechadas democráticamente (C.P. 1991, art. 52).

Teniendo en cuenta que el uso del aprovechamiento del tiempo libre, la recreación y la práctica del deporte son actividades directamente relacionadas con el turismo, se puede decir que ejercer actividades turísticas también es un derecho para todas las personas. Sin embargo, según el DANE (2019) en Colombia menos de un cuarto de la población pudo ejercer su derecho al turismo dentro del país en el año 2019. Dicho de otro modo, existe una discrepancia entre lo que se plantea en esta tipología de turismo y lo que las personas que entran en su clasificación pueden realmente hacer.

Haciendo énfasis en lo anterior, Schenkel (2019) expone que el turismo social es equitativo, su fin es facilitar las oportunidades de viaje a las personas que no cuentan con el capital o las condiciones "adecuadas" de la oferta, promoviendo la práctica del turismo responsablemente y enfocándose en su mayoría en el turismo interno. Ahora bien, el turismo social en Colombia se plantea a través de las Cajas de Compensación Familiar, el objetivo de dicha organización es contar con instalaciones y actividades en torno al turismo de carácter incluyente. Pese a lo anterior, según El Tiempo (2015) la Superintendencia de Subsidio Familiar ha hallado presuntas irregularidades en el manejo del dinero de estas Cajas de Compensación, las cuales han tenido que ser investigadas, lo cual indica que el turismo en Colombia no es incluyente ni accesible para la mayoría.

Ahora bien, considerando las cifras de la Encuesta del Gasto Interno en Turismo (EGIT) del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) (2019) se puede decir que debido a motivos económicos el 60,9% de personas a nivel nacional no tuvieron la oportunidad de realizar actividades turísticas. Además, otro factor incluido en el informe es "Viajar le parece costoso" entendido como la percepción que tienen las personas sobre los precios elevados a la hora de viajar, lo cual influye en su desmotivación al hacerlo, evidenciando la relevancia que tiene la

capacidad económica en el desarrollo de actividades turísticas. Se infiere que las personas que no poseen recursos económicos suficientes para realizar actividades turísticas optan por una tipología de turismo más accesible en distancia y costos, como el turismo de proximidad, el cual según expone Díaz (2021) se entiende de manera geográfica como las actividades que se practican a poca distancia del lugar de residencia habitual del visitante, es decir, trayectos que le permitan ir a su destino y regresar a su lugar de origen el mismo día.

Infraestructura turística

La infraestructura turística (IT) se considera como el conjunto de servicios y obras utilizadas para el desarrollo de las actividades turísticas, ya que se entiende como los bienes y servicios útiles para la práctica de las mismas. Según el IDT (2020) dentro de los elementos de la IT se pueden encontrar el equipamiento urbano, las comunicaciones y las rutas de acceso. Para estas últimas, hay "actores que intervienen en la construcción de un proyecto de infraestructura de transporte y alternativas de financiamiento disponible" (Serrano, 2010, p. 110), ahora bien, en Colombia dichos actores se clasifican de la siguiente manera: Estado colombiano, Constructores de proyectos de obras públicas, Concesiones, APPs Alianzas Público Privadas (APPs), Inversionistas Institucionales, Fondos de Capital Privado (FCP), Leasing y otras alternativas. Es importante resaltar que el segundo medio de transporte más utilizado para el desarrollo de actividades turísticas según la OMT (2019) es la carretera, con un 37%. Dicho lo anterior, según Giampiccoli (2017) las carreteras de peaje se consideran parte de la infraestructura vial y se relacionan con el desarrollo de la actividad turística.

Sin embargo, según Kadam et al. (2018) pese a que la infraestructura vial es rentable frente a los peajes para la accesibilidad, conectividad, reducción en tiempos y distancias de viaje, también afectan a la economía de sectores minoritarios como hoteles y restaurantes debido a la desviación que implica la construcción de dichas obras. Haciendo énfasis en lo anterior, según el Instituto Nacional de Vías INVÍAS (2013) para el año 2008 se inició el Proyecto Cruce de La Cordillera Central – Túnel de La Línea en el año, proyecto que se terminaría hasta el año 2020, tenía como intención establecer una conexión del comercio desde el interior del país con el puerto de Buenaventura, pese lo anterior, Charry (2019) sacó a relucir la denuncia que la ONG ‘Corporación Anticorrupción Internacional’ interpuso en la Fiscalía en el año 2019, donde entre muchas cosas afirmaban que la obra había costado 363 mil millones de pesos colombianos, dinero que según

dicha ONG estaba perdido y además de eso, el proyecto del túnel aún no estaba al servicio del público porque no se había construido, afectando a las personas y el medio ambiente.

Por otro lado, la afectación de la implementación de los peajes en los territorios puede generar alteraciones en el turismo, claro ejemplo es el peaje de la Caimanera, el cual genera una afectación evidente en la actividad turística y más en temporada baja, debido a que los prestadores se ven en la obligación de reducir sus tarifas para no entrar en pérdidas (Paternina Vergara, 2017). Asimismo, según Rey-Duarte, J. (2018) los días en que se realiza el retorno de los viajeros a su lugar de origen se presenta un denso flujo vehicular en la vía que comunica al municipio de Los Santos con Piedecuesta. Si bien es cierto la vía de acceso cuenta con solo dos carriles (lo cual reduce la capacidad de la malla vial), cabe decir, que el principal problema de congestión se da a la salida de La Mesa, puesto que el peaje allí instalado tan solo tiene dos canales de cobro y dado la cantidad de viajeros se forma un cuello de botella que genera largas filas que se extienden por varios kilómetros, situación que ha ido en aumento y que ya genera descontento dentro de la comunidad y los turistas.

Ahora bien, la ANI (s.f.) expone que los peajes cumplen un papel importante en el desarrollo de la infraestructura, dado a que con los ingresos que se obtienen mediante el cobro de estos, se modernizan las vías, mejorando sus condiciones y haciéndolas más seguras. Por consiguiente, las tarifas de los peajes aumentan, gracias al dato de inflación que brinda el DANE, es decir, entre más inflación se presente, habrá más aumento en las tarifas de los peajes cada año. Dicho esto, según Portafolio (2022) INVÍAS anunció que el incremento del porcentaje de las tarifas de peajes en el año 2022 sería de 5,62%. Partiendo del punto anterior, según un informe de La República (2023) el ex ministro de transporte Guillermo Reyes afirmó que los peajes nacionales que administra la ANI e INVÍAS no tendrían un incremento en sus tarifas, así que los peajes administrados por las demás entidades gubernamentales sólo debían tener un incremento del 13,12% para el año 2023.

3. Metodología aplicada

3.1. Tipo y diseño de la investigación

Esta investigación fue desarrollada bajo el enfoque cuantitativo de carácter exploratorio y descriptivo no experimental, debido a que solo se observan los peajes como variables independientes (X) y su relación con el desarrollo del turismo interno en Colombia como variables dependientes (Y), sin manipularlas (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2018). Por otra parte, el

diseño escogido fue un diseño transeccional exploratorio, dado a que la recolección de datos se realizó una sola vez por medio de encuestas de opiniones; y transversal correlacional, ya que se pretendió averiguar si los peajes (X) tienen una relación directa o no, en la desmotivación de las personas en el desarrollo del turismo interno (Y) con base en los resultados obtenidos.

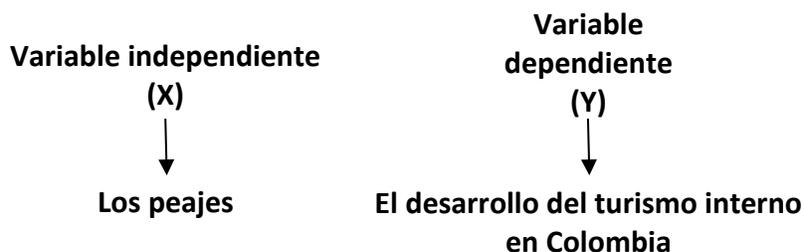
Ahora bien, el estudio se dividió en tres fases para el cumplimiento de los objetivos de la investigación. La primera fase consistió en caracterizar las dinámicas de las siete rutas de destino más visitadas en Colombia frente a los peajes, establecidas por un informe del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo acerca de los principales departamentos receptores del país. La segunda fase consistió en comparar las variables de influencia establecidas en la fase anterior frente a las de los ocho países que son líderes en turismo en Latinoamérica según la OMT (2020) y de igual manera, la comparación del Índice Global de Competitividad (IGC) del FEM. La última fase consistió en conocer la percepción de las personas que viajan en vehículos particulares frente a los peajes a nivel nacional para aportar al objetivo general y construir una realidad a partir de la subjetividad de todos los encuestados y, asimismo, validar la hipótesis alternativa correlacional (H1) establecida en la investigación. Cabe resaltar que, aunque las investigaciones de enfoque exploratorio no generan hipótesis sino hasta los resultados, el presente estudio tiene un doble enfoque, incluyendo el descriptivo, el cual si plantea hipótesis. (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2018).

3.2. Definición de variables e indicadores

Para el cumplimiento de la primera fase de la investigación se establecieron variables, dependientes e independientes:

Figura 1

Definición de variables.



Nota. Elaboración propia.

De igual manera, se establecieron categorías de análisis relevantes para la recolección y análisis de datos:

Tabla 1

Categorías de análisis primera fase

	categorías de análisis	Representación
1	Rutas	#
2	Distancia del recorrido	Km
3	Tiempo del recorrido	h
		min
4	Cantidad de peajes	#
5	Costo	COP

Nota. Elaboración propia.

Ahora bien, la categoría de análisis de costo para la segunda fase tuvo un cambio de pesos colombianos (COP) a dólares americanos (USD), debido a que esta última es la principal divisa del mundo según CNN Cable New Networks (2022), por ende para el análisis de resultados de esta fase, el cual consistió en hacer una comparación entre las rutas establecidas en Colombia frente a las rutas escogidas de los siete países que son líderes en turismo en Latinoamérica, fue pertinente considerar la divisa más común para hacer la comparación entre las rutas seleccionadas. Por otra parte, la categoría de análisis número tres, tiempo del recorrido solo se estableció en horas para facilitar la respectiva comparación entre las rutas.

Tabla 2

Categorías de análisis segunda fase.

	categorías de análisis	Representación
1	Rutas	#
2	Distancia del recorrido	Km
3	Tiempo del recorrido	h
		min
4	Cantidad de peajes	#
5	Costo	USD

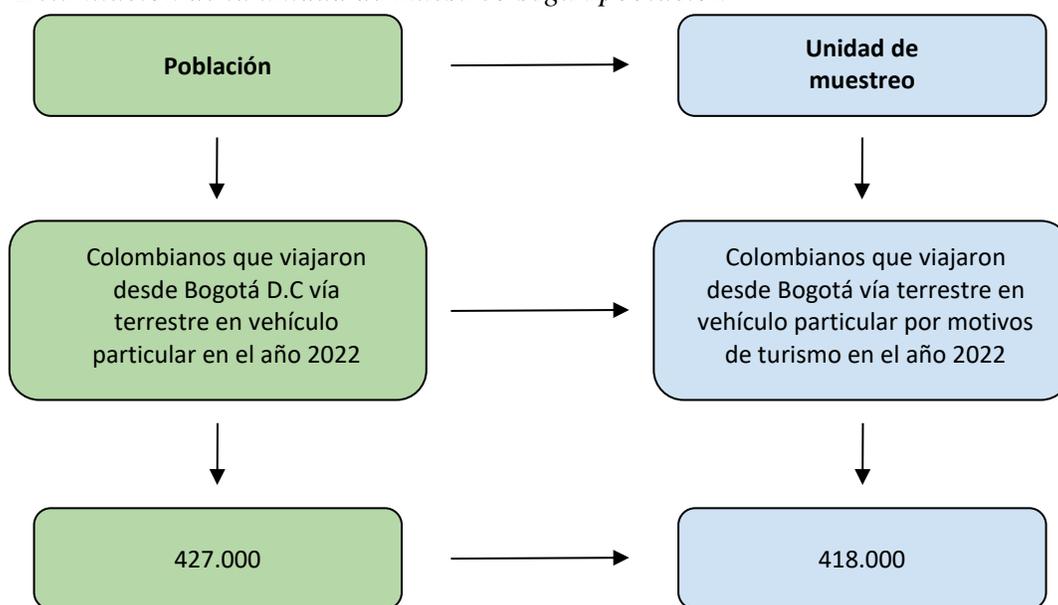
Nota. Elaboración propia.

3.3. Población y muestra

Con el fin de identificar una muestra para el desarrollo de tercera fase de la investigación, se establecieron variables no probabilísticas, teniendo en cuenta que la elección de la muestra del presente estudio depende de las características y objetivos del mismo. Ahora bien, se tomó en cuenta la metodología de I G A Andani (2020), debido a que se estudiaron las categorías de análisis de manera cuantitativa y adicionalmente, se encuestó un subgrupo de la población en específico de carácter demográfico y social. Así pues, la unidad de muestreo que se estableció fue de la siguiente manera:

Figura 2

Delimitación de la unidad de muestreo según población



Nota. Elaboración propia.

De la misma manera, para la determinación del tamaño de la muestra se tuvo en cuenta el tamaño de la unidad de muestreo, un nivel de confianza del 95% y un margen de error del 5%, como resultado se obtuvo que el tamaño de la muestra fue de 384 personas, número de encuestados en la fase número tres mediante la herramienta Formularios de Google. Principalmente se establecieron dos puntos estratégicos para el diligenciamiento de la encuesta a la muestra seleccionada, en primer lugar, se tomó el parador La Vaca que Ríe, ubicado en la Carretera Sylvania Km 31.5 Granada, Cundinamarca, Colombia, lugar donde muchas personas que viajan desde Bogotá hacia diferentes partes como Cali, Medellín y Armenia pasan. Ahora bien, el segundo

punto estratégico fue el municipio de La Vega, en el departamento de Cundinamarca, lugar donde las personas que viajan desde Bogotá hacia destinos como Santa Marta, Barranquilla, La Guajira y Cartagena pasan. Adicionalmente, se hizo uso de la técnica bola de nieve para realizar las encuestas dirigidas.

3.4. Enfoque del trabajo: Modelo de métodos aplicados

Para la fase número uno de la investigación se aplicó un método de revisión de documentos, se tuvo en cuenta los informes de la Encuesta de Gasto Interno en Turismo del DANE de los años 2018, 2019 y 2022, la infografía hecha por Colombia Productiva (2019) con base a la información proporcionada por CITUR, MINCIT y ProColombia de los principales departamentos receptores en el año 2018 y se establecieron las demás categorías de análisis con ayuda de la plataforma de peajes interactiva de INVÍAS y Google Maps. Ahora bien, para la segunda fase de la investigación se desarrolló el mismo método de revisión de documentos, a diferencia de que se tuvo en cuenta la entidad encargada de administrar los peajes de cada uno de los ocho países a estudiar con base a la información del año 2023. Por último, en la fase número tres del estudio, se emplearon las encuestas dirigidas, definidas por Casas et al. (2003) como una técnica de obtención de datos muy eficaz, específicamente de las variables a analizar sobre la población de la muestra seleccionada. Adicionalmente, para esta última fase fue adaptada la técnica bola de nieve, empleada por Atkinson (2001), la cual consiste en encuestar sujetos para la investigación, posteriormente estos sujetos remiten al investigador a terceros para realizar la misma encuesta y así sucesivamente.

3.5. Técnicas de análisis de datos

Las técnicas empleadas para el análisis de datos fueron correspondientes a la necesidad de cada fase, en primer lugar, se elaboraron gráficos y matrices para establecer las variables a analizar ya vistas anteriormente en los años 2018, 2019 y 2022. En la segunda fase se establecieron las mismas dinámicas que en la fase número uno, a diferencia de que se incluyeron los datos de las rutas con más afluencia turística de los ocho países que son líderes en turismo en Latinoamérica con el fin de hacer una comparación entre ellos en el año 2023. Finalmente, para la tercera fase se hizo un análisis de la información recolectada en las encuestas con instrumento de encuesta dirigida y técnica bola de nieve, para validar dicha técnica se hizo uso de una matriz Alfa de Cronbach, herramienta que posee dos características que según Quero (2010) son deseables en toda medición, la confiabilidad y la validez. Adicionalmente, con los resultados obtenidos se

propuso validar la hipótesis alternativa correlacional (H1) planteada mediante el análisis de las encuestas a través de gráficos.

3.6. Limitaciones

La privatización de la información de las tarifas, cantidad y costo de los peajes fue una dificultad notoria para el cumplimiento de los objetivos, considerando que esta temática ha sido poco abordada en el campo académico y no solo en Colombia, sino también en los siete países a analizar en Latinoamérica. De hecho, originalmente la investigación abarcaba el análisis de una mayor cantidad de países en Latinoamérica y el Caribe, sin embargo, debido a la escasez de información y privatización de la misma, se descartaron.

Por otra parte, el desarrollo de las encuestas para la tercera fase tuvo complicaciones debido a que muchas personas no estaban dispuestas a brindar su información personal, como el correo electrónico o simplemente no contaban con el tiempo suficiente para responder todas las preguntas y no la enviaban. Además, debido a la mala conexión de datos móviles y poca señal en los puntos estratégicos donde se realizaron las encuestas dirigidas gracias al congestionamiento de la red móvil fue complicado el acceso al Formulario de Google y, por ende, a la información que las personas brindaban.

4. Resultados

4.1. Análisis e interpretación de los resultados

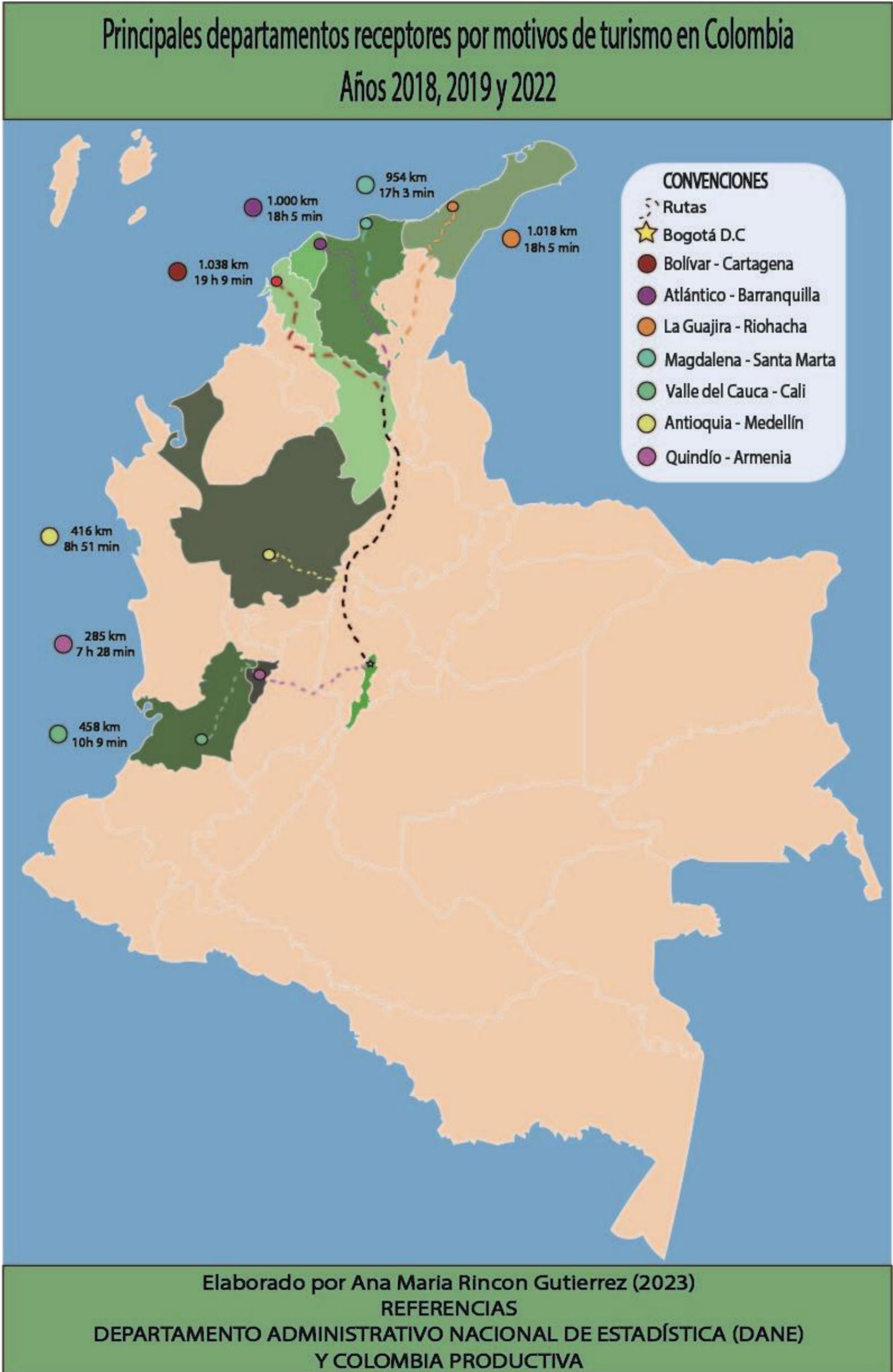
4.1.1. Caracterización de las dinámicas en las siete rutas de destino más visitadas en Colombia frente a los peajes

Para el desarrollo de esta primera fase se tomaron en cuenta esencialmente los años 2018 y 2019, se descartó la información de los años 2020 y 2021 debido a la pandemia Covid-19, ahora bien, se tomó en cuenta el año 2022 debido a la recuperación económica que tuvo el turismo alrededor del mundo según la OMT (2020). Así pues, se estableció la categoría de análisis número uno, el

cual correspondió a La Cantidad de Rutas (#), las cuales fueron seleccionadas con base a datos presentados por Colombia Productiva (2019) y a los informes de la Encuesta de Gasto Interno en Turismo EGIT del DANE, de los años 2019 y 2022, cabe resaltar que el informe del año 2018 no se encontraba disponible. Adicionalmente, dichas estadísticas se consideraron pertinentes ya que relacionaban la actividad turística según tipo de transporte terrestre particular y motivos de viaje principales de recreación y vacaciones. Cabe resaltar que el punto de partida para las siete rutas establecidas fue la ciudad de Bogotá, gracias a que es la ciudad con más afluencia turística en el país según cifras del DANE (2022) y los destinos seleccionados fueron las capitales de cada uno de los siete departamentos. Así pues, se implementó la herramienta Google Maps en cada una de las rutas, obteniendo como resultado la categoría de análisis número dos: Distancia del recorrido (km) y la categoría de análisis número tres: Tiempo del recorrido (h y min) desde Bogotá hacia cada uno de los destinos.

Figura 3

Categorías de análisis número uno, dos y tres. Primera fase.



Nota. Elaboración propia.

De la misma manera, con el fin de definir la categoría de análisis número cuatro correspondiente a la cantidad de peajes (#), y la categoría de análisis número cinco, referente a costo (COP) se utilizó como herramienta las matrices de costos de la ANI e INVÍAS de los años 2018, 2019 y 2022 respectivamente. **(Ver Anexo A).**

Tabla 3

Categorías de análisis cuatro y cinco, año 2018. Primera fase.

1 BOGOTÁ - CARTAGENA			2 BOGOTÁ - BARRANQUILLA			3 BOGOTÁ - GUAJIRA			4 BOGOTÁ - SANTA MARTA			5 BOGOTÁ - CALI			6 BOGOTÁ - MEDELLÍN			7 BOGOTÁ - ARMENIA		
	Nombre del Peaje	Costo		Nombre del Peaje	Costo		Nombre del Peaje	Costo		Nombre del Peaje	Costo		Nombre del peaje	Costo		Nombre del peaje	Costo		Nombre del peaje	Costo
1	Peaje Siberia	\$9.700	1	Peaje Siberia	\$9.700	1	Peaje Siberia	\$9.700	1	Peaje Siberia	\$9.700	1	Chusacá	\$10.000	1	Peaje Siberia	\$9.700	1	Chusacá	\$10.000
2	Caiqueros	\$9.000	2	Caiqueros	\$9.000	2	Caiqueros	\$9.000	2	Caiqueros	\$9.000	2	Chinauta	\$10.000	2	Caiqueros	\$9.000	2	Chinauta	\$10.000
3	El Korán	\$12.400	3	El Korán	\$12.400	3	El Korán	\$12.400	3	El Korán	\$12.400	3	Chicoral	\$10.500	3	El Korán	\$12.400	3	Chicoral	\$10.500
4	Zámbito	\$10.200	4	Zámbito	\$10.200	4	Zámbito	\$10.200	4	Zámbito	\$10.200	4	Gualanday	\$9.500	4	Puerto Triunfo	\$11.700	4	Gualanday	\$9.500
5	Aguas Negras	\$10.200	5	Aguas Negras	\$10.200	5	Aguas Negras	\$10.200	5	Aguas Negras	\$10.200	5	Cocora	NA	5	Cocorná	\$11.700	5	Cocora	NA
6	La Gómez	\$10.200	6	La Gómez	\$10.200	6	La Gómez	\$10.200	6	La Gómez	\$10.200	6	CAJAMARCA	\$8.200	6	Guarné	\$ 11.700	6	CAJAMARCA	\$8.200
7	Morrison	\$9.100	7	Morrison	\$9.100	7	Morrison	\$9.100	7	Morrison	\$9.100	7	Corozal	\$10.100	7		\$ 66.200	7		\$48.200
8	Pailitas	\$9.100	8	Pailitas	\$9.100	8	Pailitas	\$9.100	8	Pailitas	\$9.100	8	Betania	\$8.500	8			8		
9	La Loma	\$7.900	9	La Loma	\$7.900	9	Rincón Hondo	\$9.000	9	La Loma	\$7.900	9	Mediacanoa	\$8.300	9			9		
10	El difícil	\$8.900	10	El difícil	\$8.900	10	San Diego	\$4.500	10	El Copey	\$7.700	10		\$75.100	10			10		
11	Puente Plato	\$8.900	11	Puente Plato	\$8.900	11	San Juan	\$9.000	11	Tucurinca	\$7.700	11			11			11		
12	Calamar	\$8.000	12	Calamar	\$8.000			\$102.400			\$103.200									
13	Bayunca	\$7.800	13	Galapa	\$8.200															
		\$121.400			\$121.800															

Administración de peajes	
ANI	
INVÍAS	
DEPARTAMENTO	Concesión Pisa (Valle del Cauca)
NO EXISTÍAN	
DIFERENTE NOMBRE	

Nota. Elaboración propia.

Tabla 4

Categorías de análisis cuatro y cinco, año 2019. Primera fase.

1 BOGOTÁ - CARTAGENA			2 BOGOTÁ - BARRANQUILLA			3 BOGOTÁ - GUAJIRA			4 BOGOTÁ - SANTA MARTA			5 BOGOTÁ - CALI			6 BOGOTÁ - MEDELLÍN			7 BOGOTÁ - ARMENIA			
Nombre del Peaje	Costo		Nombre del Peaje	Costo		Nombre del Peaje	Costo		Nombre del Peaje	Costo		Nombre del peaje	Costo		Nombre del peaje	Costo		Nombre del peaje	Costo		
1	Peaje Siberia	\$10.000	1	Peaje Siberia	\$10.000	1	Peaje Siberia	\$10.000	1	Peaje Siberia	\$10.000	1	Chusacá	\$10.300	1	Peaje Siberia	\$10.000		1	Chusacá	\$10.300
2	Caiqueros	\$9.300	2	Caiqueros	\$9.300	2	Caiqueros	\$9.300	2	Caiqueros	\$9.300	2	Chinauta	\$10.300	2	Caiqueros	\$9.300		2	Chinauta	\$10.300
3	El Korán	\$12.800	3	El Korán	\$12.800	3	El Korán	\$12.800	3	El Korán	\$12.800	3	Chicoral	\$10.800	3	El Korán	\$12.800		3	Chicoral	\$10.800
4	Zámbito	\$10.500	4	Zámbito	\$10.500	4	Zámbito	\$10.500	4	Zámbito	\$10.500	4	Gualanday	\$9.800	4	Puerto Triunfo	\$12.100		4	Gualanday	\$9.800
5	Aguas Negras	\$10.500	5	Aguas Negras	\$10.500	5	Aguas Negras	\$10.500	5	Aguas Negras	\$10.500	5	Cocora	NA	5	Cocorná	\$12.100		5	Cocora	NA
6	La Gómez	\$10.500	6	La Gómez	\$10.500	6	La Gómez	\$10.500	6	La Gómez	\$10.500	6	CAJAMARCA	\$8.500	6	Guarné	\$ 12.000		6	CAJAMARCA	\$8.500
7	Morrison	\$9.400	7	Morrison	\$9.400	7	Morrison	\$9.400	7	Morrison	\$9.400	7	Corozal	\$10.400	7		\$ 68.300		7		
8	Pailitas	\$9.400	8	Pailitas	\$9.400	8	Pailitas	\$9.400	8	Pailitas	\$9.400	8	Betania	\$9.000							
9	La Loma	\$8.100	9	La Loma	\$8.100	9	Rincón Hondo	\$9.300	9	La Loma	\$8.100	9	Mediacanoa	\$8.600							
10	El difícil	\$9.200	10	El difícil	\$9.200	10	San Diego	\$4.600	10	El Copey	\$7.900	10									
11	Puente Plato	\$9.200	11	Puente Plato	\$9.200	11	San Juan	\$9.300	11	Tucurinca	\$8.500										
12	Calamar	\$8.300	12	Calamar	\$8.300																
13	Bayunca	\$8.000	13	Galapa	\$8.500																
		\$125.200			\$125.700			\$105.600			\$106.900			\$77.700							\$49.700

Administración de peajes	
ANI	
INVÍAS	
DEPARTAMENTO	Concesión Pisa (Valle del Cauca)
NO EXISTÍAN	
DIFERENTE NOMBRE	

Nota. Elaboración propia.

Tabla 5

Categorías de análisis cuatro y cinco, año 2022. Primera fase.

1 BOGOTÁ - CARTAGENA			2 BOGOTÁ - BARRANQUILLA			3 BOGOTÁ - GUAJIRA			4 BOGOTÁ - SANTA MARTA			5 BOGOTÁ - CALI			6 BOGOTÁ - MEDELLÍN			7 BOGOTÁ - ARMENIA		
	Nombre del Peaje	Costo		Nombre del Peaje	Costo		Nombre del Peaje	Costo		Nombre del Peaje	Costo		Nombre del peaje	Costo		Nombre del peaje	Costo		Nombre del peaje	Costo
1	Peaje Siberia	\$11.100	1	Peaje Siberia	\$11.100	1	Peaje Siberia	\$11.100	1	Peaje Siberia	\$11.100	1	Chusacá	\$11.500	1	Peaje Siberia	\$11.100	1	Chusacá	\$11.500
2	Caiqueros	\$10.300	2	Caiqueros	\$10.300	2	Caiqueros	\$10.300	2	Caiqueros	\$10.300	2	Chinauta	\$11.500	2	Caiqueros	\$10.300	2	Chinauta	\$11.500
3	El Korán	\$14.300	3	El Korán	\$14.300	3	El Korán	\$14.300	3	El Korán	\$14.300	3	Chicoral	\$12.000	3	El Korán	\$14.300	3	Chicoral	\$12.000
4	Zámbito	\$11.100	4	Zámbito	\$11.100	4	Zámbito	\$11.100	4	Zámbito	\$11.100	4	Gualanday	\$11.000	4	Puerto Triunfo	\$12.800	4	Gualanday	\$11.000
5	Aguas Negras	\$11.100	5	Aguas Negras	\$11.100	5	Aguas Negras	\$11.100	5	Aguas Negras	\$11.100	5	Cocora	\$12.300	5	Cocorná	\$12.800	5	Cocora	\$12.300
6	La Gómez	\$11.100	6	La Gómez	\$11.100	6	La Gómez	\$11.100	6	La Gómez	\$11.100	6	Túnel de la línea Tolima	\$8.900	6	Guarné	\$13.300	6	Túnel de la línea Tolima	\$8.900
7	Morrison	\$10.000	7	Morrison	\$10.000	7	Morrison	\$10.000	7	Morrison	\$10.000	7	Túnel de la línea Quindío	\$8.900			\$74.600	7	Túnel de la línea Quindío	\$8.900
8	Pailitas	\$10.000	8	Pailitas	\$10.000	8	Pailitas	\$10.000	8	Pailitas	\$10.000	8	Corozal	\$11.600						
9	La Loma	\$9.000	9	La Loma	\$9.000	9	Rincón Hondo	\$9.900	9	La Loma	\$9.000	9	Betania	\$9.500						
10	El difícil	\$10.100	10	El difícil	\$10.100	10	San Diego	\$4.900	10	El Copey	\$8.700	10	Mediacanoa	\$9.500						
11	Puente Plato	\$10.100	11	Puente Plato	\$10.100	11	San Juan	\$8.900	11	Tucurinca	\$9.400			\$106.700						
12	Calamar	\$14.200	12	Calamar	\$14.200															
13	Bayunca	\$8.900	13	Galapa	\$7.100			\$112.700												\$76.100
		\$141.300			\$139.500															

Administración de peajes	
ANI	
INVÍAS	
DEPARTAMENTO	Concesión Pisa (Valle del Cauca)
NO EXISTÍAN	
DIFERENTE NOMBRE	

Nota. Elaboración propia.

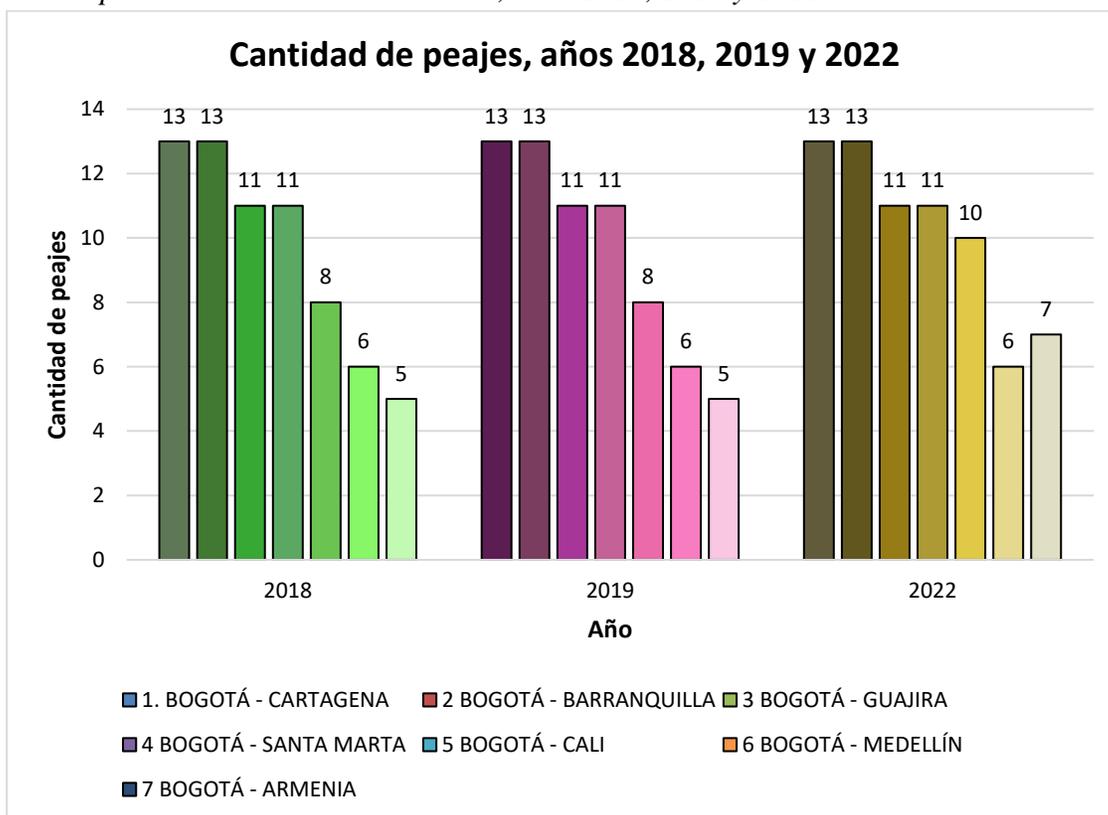
Como resultado se obtuvo que los peajes de las rutas número uno y número dos eran administrados en un 61,54% por la ANI y 38,46% por INVÍAS, en el caso de la ruta número tres el 72,72% de los peajes eran administrados por la ANI y solo el 27,27% restante por INVÍAS. Por otro lado, los peajes de las rutas número cuatro, cinco, seis y siete eran administrados en su mayoría por INVÍAS, en un 54,54%, un 70%, un 66% y un 71% respectivamente.

Ahora bien, se pudo observar que para las rutas número uno, dos, tres, cuatro y seis desde el 2018 hasta el 2022, las entidades administrativas encargadas de administrar los peajes fueron las mismas, a diferencia de las rutas número cinco y siete, donde se crearon tres peajes nuevos en cada una y adicionalmente, para la ruta Bogotá – Cali el peaje número nueve durante los tres años fue administrado por la Concesión Pisa del departamento del Valle del Cauca.

Como último paso de la primera fase se tuvo en cuenta las categorías de análisis número uno, cuatro y cinco, las categorías de análisis número dos y tres se descartaron dado que el lapso entre los años 2018, 2019 y 2022 la distancia del recorrido y el tiempo del mismo no aumentó o disminuyó.

Figura 4

Comparación de rutas en Colombia, años 2018, 2019 y 2022.

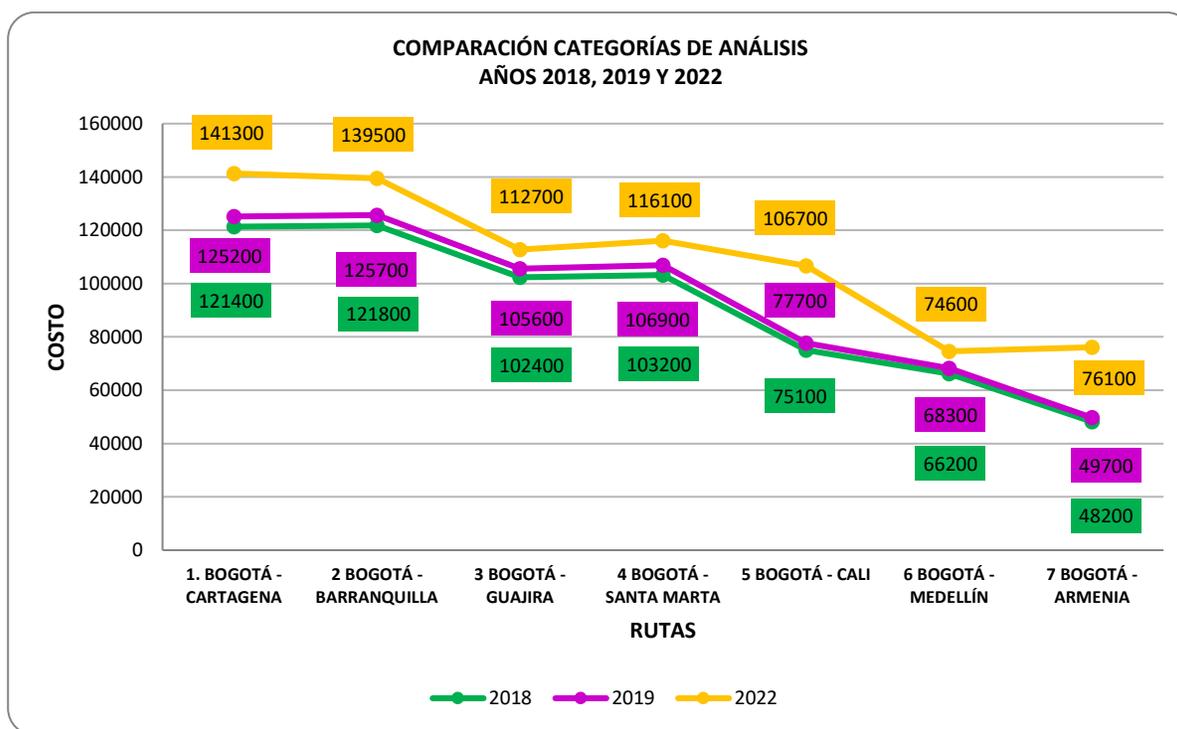


Nota. Elaboración propia.

Como resultado de la figura 4 se obtuvo un gráfico de comparación entre las categorías de análisis número uno y cuatro para realizar el análisis pertinente. Cabe resaltar que la cantidad de peajes se mantuvo igual desde el año 2018 hasta el año 2022 en las rutas número uno, dos, tres, cuatro y seis, para el caso de las rutas cinco y siete correspondientes a Cali y Armenia respectivamente, se implementaron dos peajes más en cada una, los peajes del Túnel de La Línea del Tolima y Túnel de la Línea del Quindío, valorados en \$8.900 COP para el año 2022. En el siguiente gráfico se puede apreciar con detalle la diferencia de costos en el año 2022 respecto a dichas rutas.

Figura 5

Gráfico de comparación de las categorías de análisis a evaluar, años 2018, 2019 y 2022.



Nota. Elaboración propia.

Con base en el gráfico anterior se dedujo que el costo de las tarifas de los peajes en Colombia entre los años 2018 y 2019 tuvo un incremento promedio de 3,11% a 3,59%, alrededor de 1.000 COP y 20.000 COP. Pese a lo ya mencionado, el año 2022 presentó incrementos en los peajes en las rutas hasta de un 53,12% y 37,32%, lo cual contrarresta con lo expuesto por INVÍAS

según Portafolio (2022), debido a que el porcentaje de incremento en las tarifas sería de 5,62% para el año 2022, sin embargo, este fue de 47,5% y 31,58% en las rutas Bogotá – Cali y Bogotá - Armenia respectivamente. Así pues, lo ya mencionado hace hincapié en lo expuesto por Vargas (2020), el cual expone que las tarifas de peajes en Colombia son unas de las más costosas en América Latina, siendo Armenia y Cali los destinos más costosos para viajar en el año 2022 teniendo como punto de partida la ciudad de Bogotá.

Ahora bien, puede que el incremento sobresaliente de las tarifas de los peajes y el implemento de dos adicionales en las rutas número cinco y número siete para el año 2022 haya sido gracias al retraso de la implementación del Proyecto Cruce de La Cordillera Central – Túnel de La Línea, proyecto que según INVÍAS (2013) comenzaría en el año 2008 pero fue terminado hasta el año 2020. Esto contrasta con la denuncia interpuesta por la ONG ‘Corporación Anticorrupción Internacional’ según Charry (2019), siendo así se replantea la relevancia de la no construcción oportuna del proyecto y la afectación que generó a las personas dicha situación.

4.1.2. Comparación de las dinámicas de influencia establecidas de los peajes en Colombia frente a los siete países líderes en turismo en Latinoamérica

En este segundo momento se seleccionaron ocho países de Latinoamérica que según la OMT (2020) para el año 2018 eran líderes en turismo y en su mayoría, de acuerdo con Statista (2022) tuvieron una reactivación en los viajes por motivos de turismo en Latinoamérica en el año 2022. Lo anterior se relaciona con lo dicho por Chevalier (2023), debido a que en siete de los ocho países escogidos para el presente estudio los viajes por motivos de turismo siguen incrementando en el año 2023, sin tener en cuenta a Uruguay. Posteriormente, se establecieron rutas con afluencia turística relevante en el año 2023, una en cada país. Cabe resaltar que algunos de los lugares decretados como puntos de partida: Ciudad de México, Lima, Santiago de Chile y Buenos Aires; y puntos de destino: Cancún, Punta Cana y São Paulo fueron ciudades líderes en turismo en Latinoamérica según en el Foro Económico Mundial (2018). Ahora bien, el resto de puntos de partida y destinos fueron escogidos con base al informe de la OMT (2020) de países líderes en turismo de Latinoamérica en el año 2018, y a conveniencia, por medio de la herramienta Google Maps, se fijaron rutas con similitud en sus categorías de análisis y por supuesto, a destinos conocidos a nivel turístico.

Figura 6

Categorías de análisis número uno, dos y tres. Segunda fase.



Nota. Elaboración propia.

Siendo así, se tomó como referencia las categorías de análisis de la primera fase de la investigación, a diferencia de la divisa, reemplazando COP por USD. Lo anterior con el fin de hacer un comparativo más acertado en una sola moneda, debido a que en cada uno de los países a estudiar presentes tienen una diferente. Cabe resaltar que, para convertir las tarifas de peajes a USD, se hizo en primer lugar estableciendo el valor de las mismas en su moneda nacional y posteriormente, la conversión. **(Ver Anexo B).**

Tabla 6

Categorías de análisis número cuatro y cinco. México, año 2023.

MÉXICO						
Entidad que administra los peajes	Carreteras		Peajes		MXN	USD
	1	México 150D	1	San Martín	\$47,00	\$2,60
2			Amozoc	\$81,00	\$4,47	
3			Esperanza	\$156,00	\$8,62	
4			Fortín	\$37,00	\$2,04	
5			Cuitláhuac	\$127,00	\$7,02	
2	México 145D	6	Cosamaloapan	\$254,00	\$14,03	
		7	Acayucan	\$236,00	\$13,04	
CAPUFE	3	México 180D	8	Puente Dovalí	\$20,00	\$1,10
			9	Sánchez Magallanes	\$92,00	\$5,08
			10	El Zacatal	\$100,00	\$5,52
			11	Puente La Unidad	\$77,00	\$4,25
			12	Seibaplaya	\$86,00	\$4,75
			13	Pisté	\$223,00	\$12,32
			14	Xcan	\$385,00	\$21,27
					\$106,11	

Nota. Elaboración propia.

Tabla 7

Categorías de análisis número cuatro y cinco. Argentina, año 2023.

ARGENTINA						
Entidad que administra los peajes	Carreteras		Peajes		ARS	USD
	1		Acceso Norte	1	Peaje Pilar Campana	\$40,00
Acceso Riccheri - Tramo IX CVSA			2	Peaje Márquez	\$0,00	\$0,00
RN N° 14 - Corredor Vial N° 18			3	Peaje Yerúa	\$110,00	\$0,50
			4	Colonia Elía	\$220,00	\$0,99
			5	Peaje Piedritas	\$220,00	\$0,99
AUBASA		RN N° 12 - Tramo III CVSA	6	Peaje Colonia Victoria	\$100,00	\$0,45
					\$3,11	

Nota. Elaboración propia.

Tabla 8

Categorías de análisis número cuatro y cinco. Perú, año 2023.

PERÚ						
Entidad que administra los peajes	Carreteras		Peajes		PEN	USD
	1	Red Vial N° 6: Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica	1	Chilca	18.40	\$4,89
2			Jahuay	18.40	\$4,89	
3			Ica	18.40	\$4,89	
OSITRAN	2	IIRSA Sur-Tramo 1: San Juan de Marcona-Urcos	4	Pampa Galeras	3.90	\$1,04
			5	Pampamarca	3.90	\$1,04
			6	Pichirhua	3.90	\$1,04
					\$17,79	

Nota. Elaboración propia.

Tabla 9

Categorías de análisis número cuatro y cinco. Brasil, año 2023.

BRASIL					
Entidad que administra los peajes	Carreteras	Peajes		R	USD
		Ministerio de Infraestructura de Brasil	1	1	Uberaba
2	Ribeirão Preto			R\$22,20	\$4,46
3	Piracicaba			R\$20,30	\$4,08
					\$13,80

Nota. Elaboración propia.

Tabla 10

Categorías de análisis número cuatro y cinco. Chile, año 2023.

CHILE							
Entidad que administra los peajes	Carreteras			Peajes		CLP	USD
	1	Autopistas urbanas	Autopista central Eje General Velásquez Dirección norte - sur		1	PA24 Alameda - Carlos Valdovinos	\$239,85
Autopista Vespucio sur Sentido Oriente- Poniente			2	3.3 Gran Avenida-Ruta 5	\$216,88	\$0,27	
			3	2.1 Ruta 5-Gral. Velásquez	\$209,34	\$0,26	
Ministerio de obras públicas - Dirección General de Concesiones de Obras Públicas	2	Ruta 5 sur		4	Peaje Lateral San Javier Centro	\$3.100	\$3,86
				5	Peaje Troncal Río Claro	\$2.600	\$3,24
				6	Peaje Las Maicas	\$3.000	\$3,73
				7	Peaje Lateral Acceso Temuco Sur	\$800	\$1,00
					\$12,66		

Nota. Elaboración propia.

Tabla 11

Categorías de análisis número cuatro y cinco. Uruguay, año 2023.

URUGUAY					
Entidad que administra los peajes	Carreteras	Peajes		UYU	USD
		Ministerio de Transporte y Obras Públicas	1	1	Peaje Arroyo Pando
2	Peaje Soca			\$100,00	\$2,00
3	Peaje Solís			\$100,00	\$2,00
4	Peaje Garzón			\$100,00	\$2,00
5	Peaje Cebollatí			\$100,00	\$2,00
					\$10,00

Nota. Elaboración propia.

Tabla 12

Categorías de análisis número cuatro y cinco. República Dominicana, año 2023.

REPÚBLICA DOMINICANA					
Entidad que administra los peajes	Carreteras	Peajes		RD\$/DOP	USD
		Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones	1	1	Autopista Las Américas
2	La Romana			RD\$100,00	\$1,83
3	Coral I			RD\$60,00	\$1,10
4	Coral II			RD\$100,00	\$1,83
					\$5,86

Nota. Elaboración propia.

Tabla 13

Categorías de análisis número cuatro y cinco. Colombia, año 2023.

1 BOGOTÁ - CARTAGENA			2 BOGOTÁ - BARRANQUILLA			3 BOGOTÁ - GUAJIRA			4 BOGOTÁ - SANTA MARTA			5 BOGOTÁ - CALI			6 BOGOTÁ - MEDELLÍN			7 BOGOTÁ - ARMENIA			
	Nombre del Peaje	Costo		Nombre del Peaje	Costo		Nombre del Peaje	Costo		Nombre del Peaje	Costo		Nombre del peaje	Costo		Nombre del peaje	Costo		Nombre del peaje	Costo	
1	Corzo	\$ 8.900	1	Corzo	\$ 8.900	1	Corzo	\$ 8.900	1	Corzo	\$ 8.900	1	Chusacá	\$10.900	1	Corzo	\$ 8.900	1	Chusacá	\$10.900	
2	Jalisco	\$ 12.400	2	Jalisco	\$ 12.400	2	Jalisco	\$ 12.400	2	Jalisco	\$ 12.400	2	Chinauta	\$10.900	2	Jalisco	\$ 12.400	2	Chinauta	\$10.900	
3	El Korán	\$ 14.300	3	El Korán	\$ 14.300	3	El Korán	\$ 14.300	3	El Korán	\$ 14.300	3	Chicoral	\$12.000	3	El Korán	\$ 14.300	3	Chicoral	\$12.000	
4	Zámbito	\$11.700	4	Zámbito	\$11.700	4	Zámbito	\$11.700	4	Zámbito	\$11.700	4	Gualanday	\$11.000	4	Puerto Triunfo	\$ 13.500	4	Gualanday	\$11.000	
5	Aguas Negras	\$11.700	5	Aguas Negras	\$11.700	5	Aguas Negras	\$11.700	5	Aguas Negras	\$11.700	5	Cocora	\$12.300	5	Cocorná	\$ 13.500	5	Cocora	\$12.300	
6	La Gómez	\$11.700	6	La Gómez	\$11.700	6	La Gómez	\$11.700	6	La Gómez	\$11.700	6	Túnel de la línea Tolima	\$ 9.400	6	Guarné	\$ 13.300	6	Túnel de la línea Tolima	\$ 9.400	
7	Morrison	\$10.600	7	Morrison	\$10.600	7	Morrison	\$10.600	7	Morrison	\$10.600	7	Túnel de la línea Quindío	\$ 9.400			\$ 75.900	7	Túnel de la línea Quindío	\$ 9.400	
8	Pailitas	\$10.600	8	Pailitas	\$10.600	8	Pailitas	\$10.600	8	Pailitas	\$10.600	8	Corozal	\$11.600							\$75.900
9	La Loma	\$9.000	9	La Loma	\$9.000	9	Rincón Hondo	\$10.500	9	La Loma	\$9.000	9	Betania	\$8.200							
10	El difícil	\$10.100	10	El difícil	\$10.100	10	San Diego	\$5.200	10	El Copey	\$8.700	10	Mediacanoa	\$9.500							
11	Puente Plato	\$10.100	11	Puente Plato	\$10.100	11	San Juan	\$0	11	Tucurinca	\$9.400			\$105.200							
12	Calamar	\$14.200	12	Calamar	\$14.200			\$107.600			\$119.000										
13	Bayunca	\$8.900	13	Galapa	\$7.100																
		\$144.200			\$142.400																

	1 BOGOTÁ - CARTAGENA	2 BOGOTÁ - BARRANQUILLA	3 BOGOTÁ - GUAJIRA	4 BOGOTÁ - SANTA MARTA	5 BOGOTÁ - CALI	6 BOGOTÁ - MEDELLÍN	7 BOGOTÁ - ARMENIA
USD	\$32,00	\$31,6	\$23,87	\$26,4	\$23,34	\$16,84	\$16,84

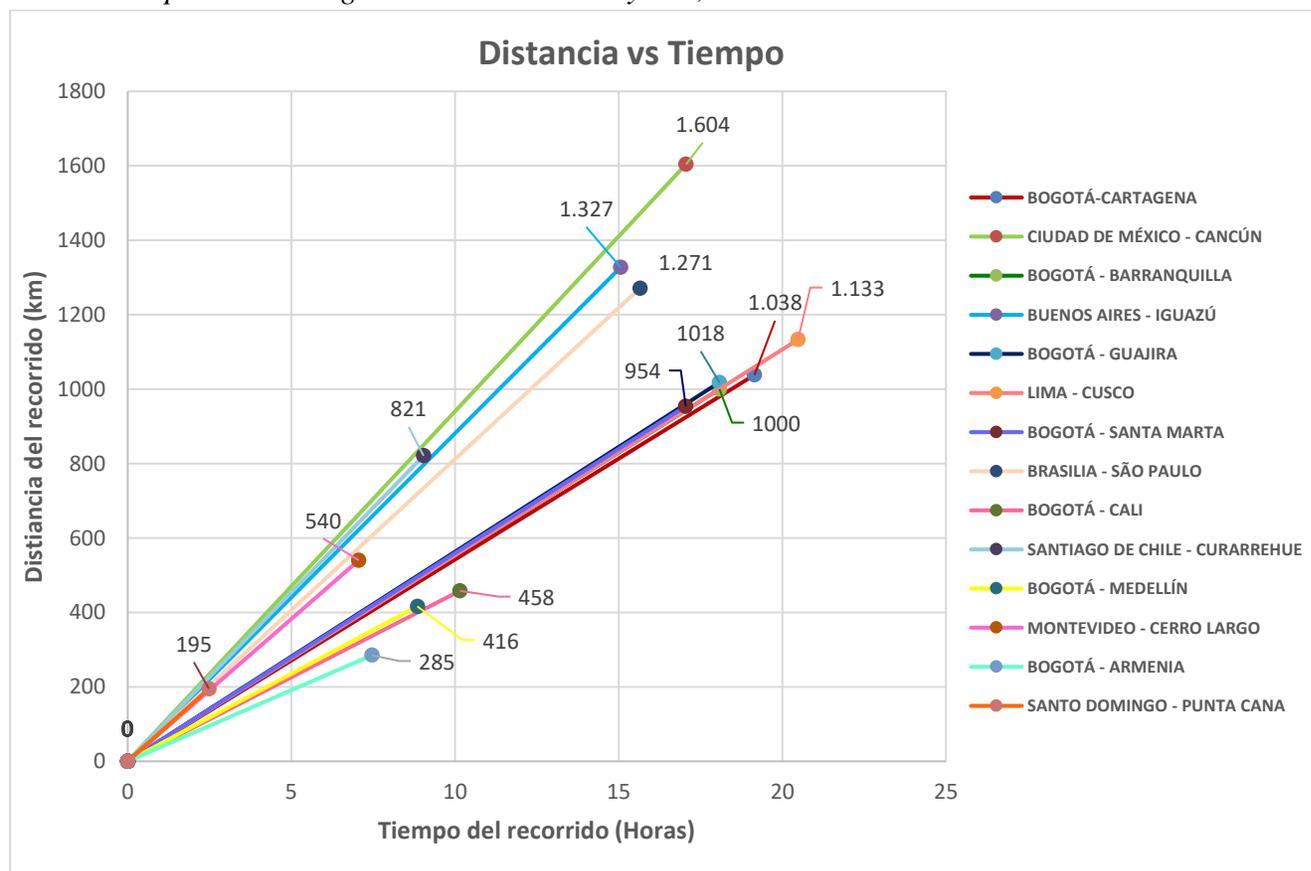
Administración de peajes	
ANI	
INVÍAS	
DEPARTAMENTO	Concesión Pisa (Valle del Cauca) Cundinamarca
NO EXISTÍAN	
DIFERENTE NOMBRE	

Nota. Elaboración propia.

Seguido a esto, se realizó la comparación de todas las categorías de análisis establecidas para esta fase. Pues bien, la comparación de las rutas se llevó a cabo en dos momentos, el primero comparando las categorías de análisis número dos y número tres y en un segundo momento, las categorías de análisis número cuatro y número cinco. (Ver Anexo C).

Figura 7

Comparación categorías de análisis dos y tres, año 2023.



Nota. Elaboración propia.

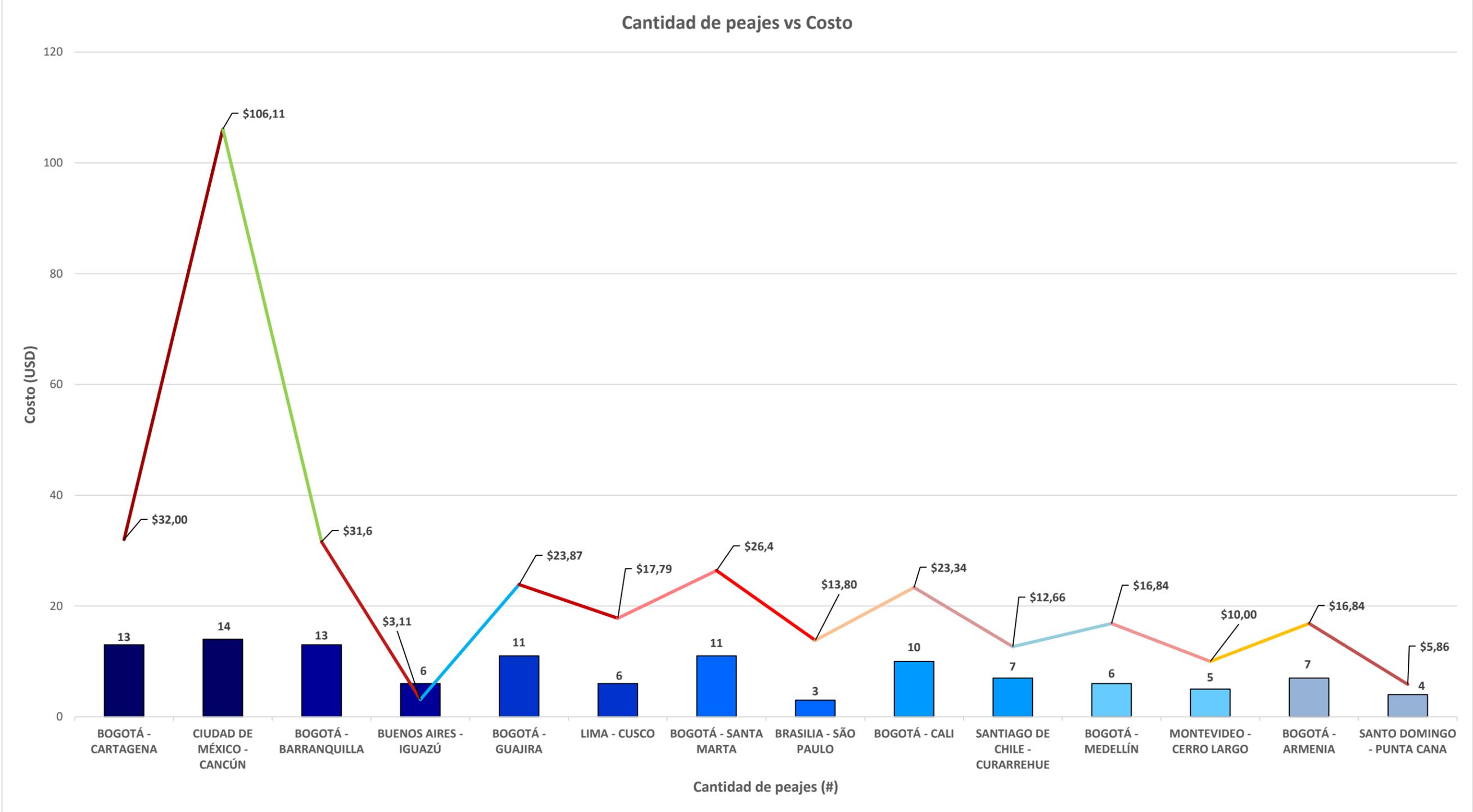
Pese a que la ruta Ciudad de México – Cancún es la ruta con más distancia de recorrido (1.604 km) el tiempo de viaje de la misma es incluso más corto que el de rutas con menos distancia en su recorrido, tales como Lima – Cusco y Bogotá – Cartagena. Ahora bien, caso similar se presentó en las rutas Buenos Aires – Iguazú y Brasilia – São Paulo, rutas que a pesar de tener una distancia de recorrido de 1.327 km y 1.271 km respectivamente, contaron con un tiempo de recorrido más corto a diferencia de rutas con distancia menos prolongadas, tales como Bogotá – Santa Marta y Bogotá – Barranquilla. Esto pudo tener relación con la posición que tuvo Colombia en el ranking

de países líderes en turismo en Latinoamérica realizado en el año 2018 por la OMT (2020), dado a que Colombia ocupaba para ese entonces el puesto ocho de diez.

Posteriormente, para el segundo momento se estableció la comparación de las categorías de análisis cuatro y cinco por medio de un gráfico para hacer su respectivo análisis.

Figura 8

Comparación categorías de análisis cuatro y cinco, año 2023.



Nota. Elaboración propia.

Con base en el gráfico anterior, se llegó a decir que la cantidad de peajes y el precio en las rutas Bogotá – Cartagena, Ciudad de México – Cancún, Bogotá – Barranquilla, Bogotá – Guajira y Bogotá – Santa Marta fueron las más altas de las rutas a estudiar, así pues, Colombia cuenta con cuatro de las rutas con más cantidades de peajes y costos de los mismos de las catorce rutas a estudiar en esta tercera fase para el año 2023, dicho esto, se infirió la relevancia de lo expuesto por Vargas (2020), el cual planteaba que Colombia tiene unas de las tarifas y cantidad de peajes más altos de toda Latinoamérica.

Posteriormente, se tomó en cuenta el ranking de infraestructura de transporte establecido en el Informe de Competitividad del Foro Económico Mundial de los años 2018 y 2019, el cual se divide en dos partes: Conectividad vial y calidad de la infraestructura. Para el año 2018, este ranking se evaluó sobre 141 países y para el año 2019 sobre 140 países, en esta oportunidad se tuvo en cuenta los ocho países a estudiar: México, Argentina, Perú, Brasil, Chile, Uruguay, República Dominicana y Colombia. (**Ver Anexo D**).

Tabla 14

Ranking de infraestructura de transporte, año 2018.

			MÉXICO	ARGENTINA	PERÚ	BRASIL	CHILE	URUGUAY	REPÚBLICA DOMINICANA	COLOMBIA
2018	INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	CONECTIVIDAD VIAL	7	11	96	74	14	46	73	97
		CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA	47	93	108	112	24	99	53	102

Nota. Elaboración propia.

Tabla 15

Ranking de infraestructura de transporte, año 2019.

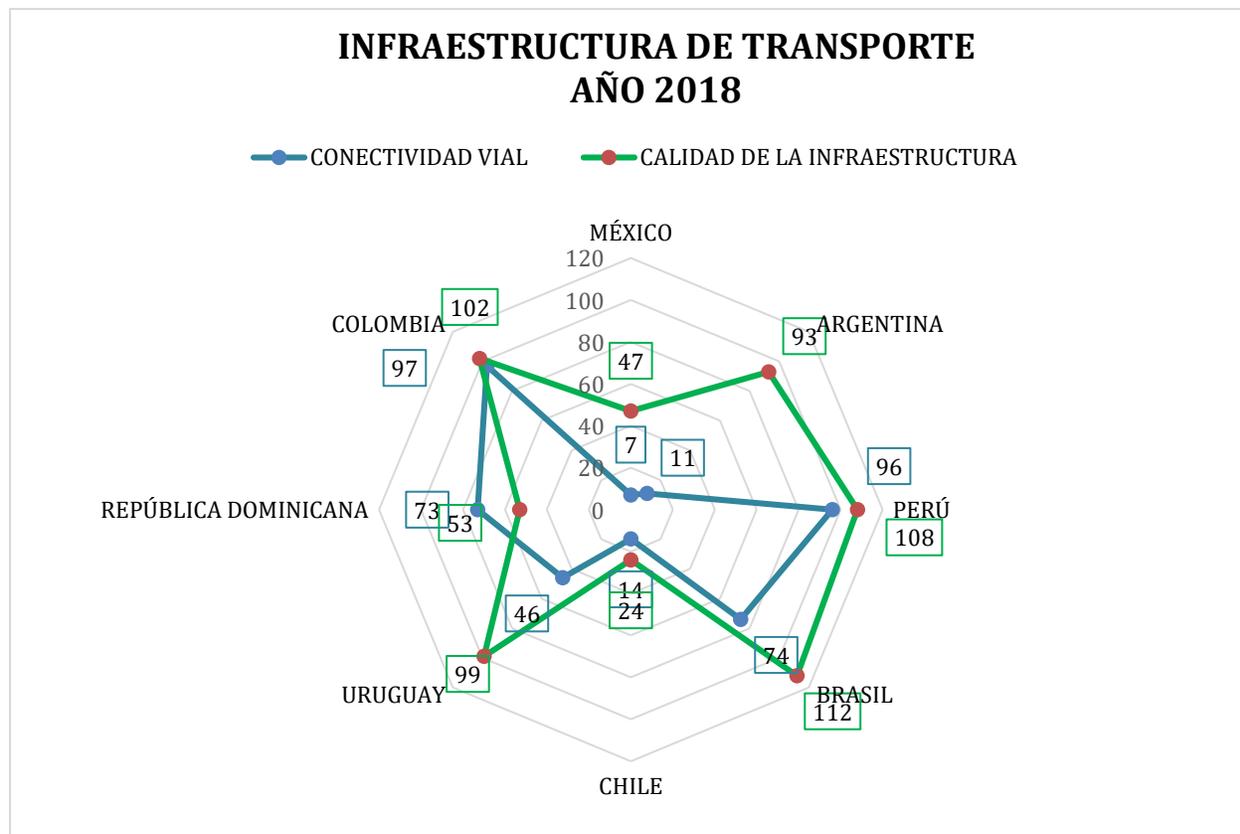
			MÉXICO	ARGENTINA	PERÚ	BRASIL	CHILE	URUGUAY	REPÚBLICA DOMINICANA	COLOMBIA
2019	INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	CONECTIVIDAD VIAL	22	12	102	69	9	25	75	97
		CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA	49	92	110	116	25	86	40	104

Nota. Elaboración propia.

Para darle cierre a esta segunda fase, se elaboraron dos gráficas de comparación de infraestructura de transporte de los años 2018 y 2019 con base a las tablas 14 y 15, respectivamente.

Figura 9

Gráfico comparativo de indicadores de infraestructura de transporte en Latinoamérica, año 2018.

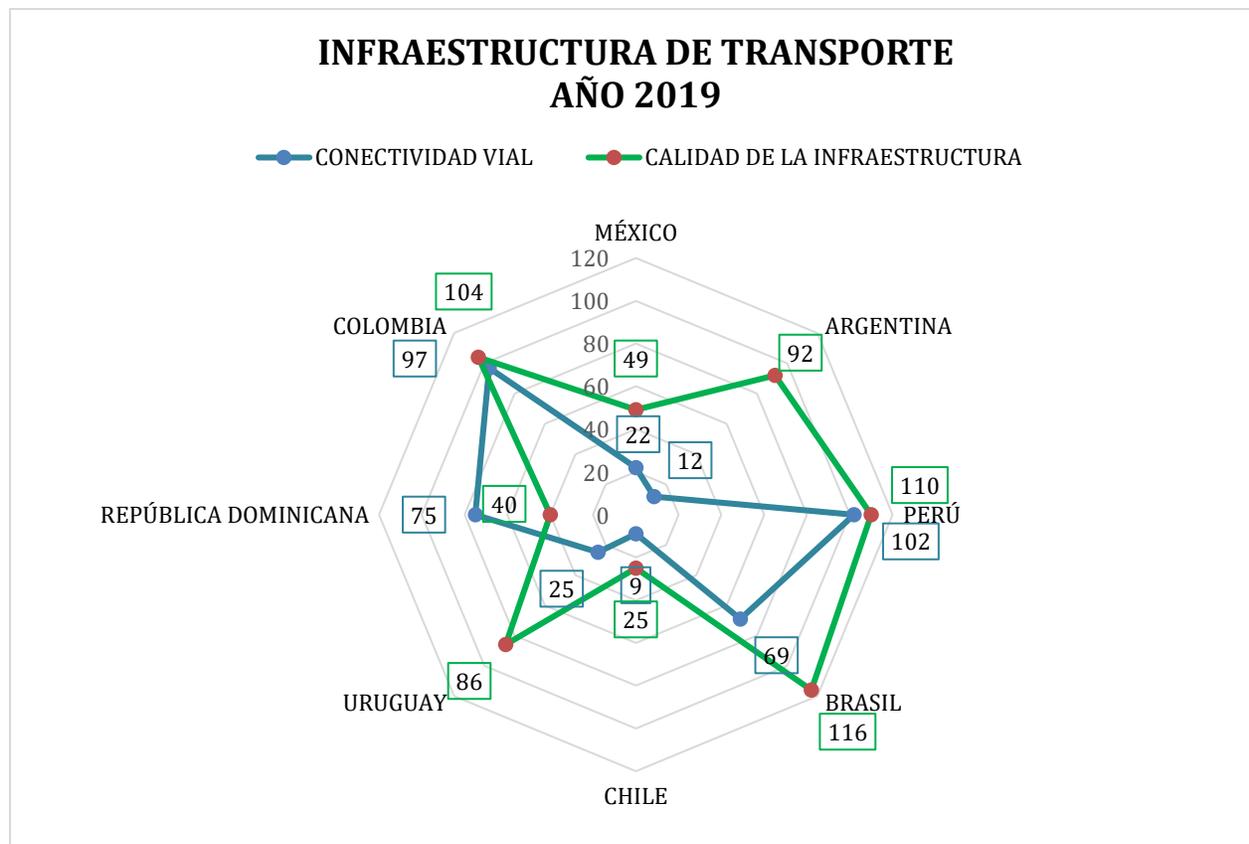


Nota. Elaboración propia.

Como resultado se obtuvo que México, Argentina y Chile para el año 2018 contaban con la mejor conectividad vial frente a los otros cinco países de Latinoamérica, posicionándose en los primeros 15 lugares del ranking. Sin embargo, Colombia y Perú fueron dos de los ocho países peor posicionados en el ranking de conectividad vial, encontrándose dentro de los últimos 50 puestos. Ahora bien, Chile, México y República Dominicana contaban con una mejor calidad de la infraestructura en comparación a los otros cinco países. Por otro lado, Colombia, Perú y Brasil se posicionaron en los últimos 41 lugares del ranking de calidad de infraestructura. Dicho de otra forma, Chile y México fueron los dos países que más resaltaron frente al posicionamiento de infraestructura de transporte para el año 2018 y los que menos lo hicieron fueron Colombia y Perú.

Figura 10

Gráfico comparativo de indicadores de infraestructura de transporte en Latinoamérica, año 2019.



Nota. Elaboración propia.

Para el año 2019 como resultado se obtuvo que Chile, Argentina, México y Uruguay contaban con mejor conectividad vial frente a los otros cuatro países de Latinoamérica, ubicándose en las primeras 25 posiciones del ranking. Sin embargo, Perú, Colombia y República Dominicana se posicionaron entre los últimos 65 puestos de conectividad vial. Por otra parte, Chile, República Dominicana y México contaban con una mejor calidad de la infraestructura en comparación a los otros cinco países, ubicándose en los primeros 40 puestos. Ahora bien, Brasil, Perú y Colombia estuvieron dentro de los últimos 36 puestos en cuanto a calidad de infraestructura. Dicho de otra forma, Chile y México fueron los dos países que más resaltaron frente al posicionamiento de infraestructura de transporte en el año 2019.

Con base en lo expuesto anteriormente, Chile y México fueron los dos países más destacables en el ranking de infraestructura de transporte del Informe de Competitividad del Foro Económico Mundial de los años 2018 y 2019, manteniéndose dentro de los primeros cincuenta puestos los dos años seguidos.

4.1.3. La percepción de las personas que viajan en vehículos particulares frente a los peajes a nivel nacional.

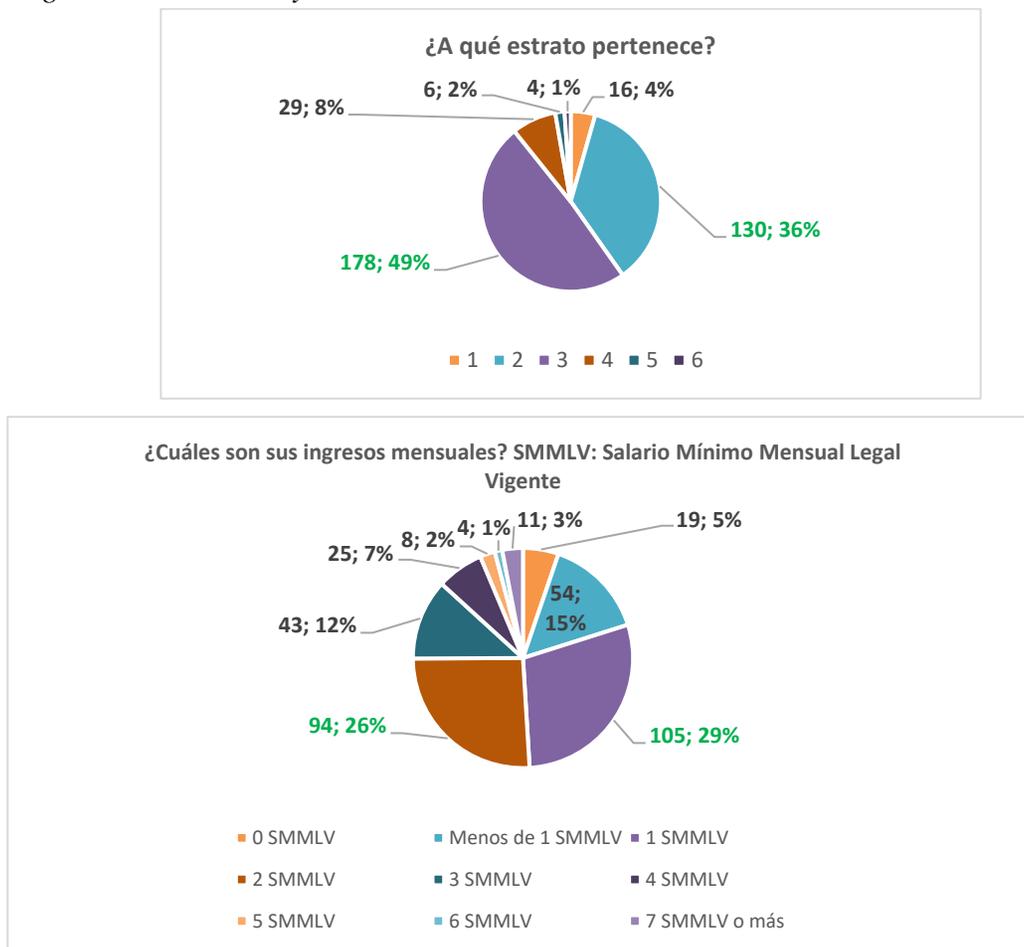
Para el desarrollo de esta última fase, se utilizó el instrumento de encuesta dirigida con opciones de respuesta múltiple, la cual consistió en 13 preguntas a parte del interrogante de la autorización de utilización de datos suministrados con fines de investigación según los términos estipulados en la Ley 1581 de 2012 (Colombia) referente a Protección de Datos Personales. Adicionalmente, se implementó la técnica bola de nieve. **(Ver Anexo E).**

Todos y cada uno de los interrogantes se plantearon con base a los conceptos tratados en el marco teórico, así pues, los interrogantes 2 y 3 tuvieron como fin caracterizar la muestra encuestada, relacionada con el concepto de turismo social, por otra parte, los interrogantes 4, 5 y 6, 7 y 8 se realizaron con fin de indagar cómo viven las personas el turismo interno, ahora bien, los interrogantes 9 y 10 tuvieron el fin de conocer la perspectiva que tenían las personas acerca de los peajes, por último, los interrogantes 11, 12 y 13 de igual forma se establecieron para conocer la perspectiva de las personas ante esta variable y adicionalmente, para darle validez a la hipótesis alternativa correlacional (H1).

Así pues, se hicieron 92 encuestas en el primer punto estratégico, La Vaca que Ríe, de la misma manera 89 encuestas en el segundo punto estratégico, el municipio de La Vega, Cundinamarca, y por último 203 encuestas por medio de la técnica bola de nieve, teniendo como total 384 encuestas dirigidas, es decir, el tamaño de la muestra planteado para el presente estudio. Ahora bien, se hizo el respectivo análisis según los resultados obtenidos. **(Anexo F).**

Figura 11

Preguntas número dos y tres.

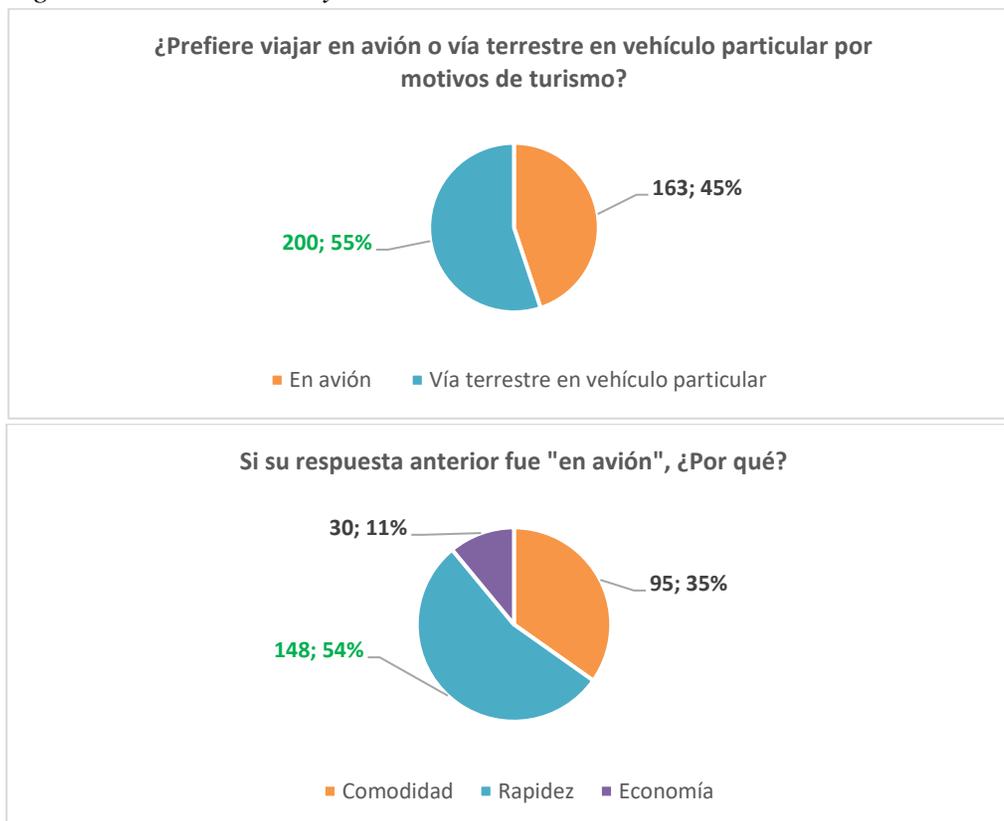


Nota. Elaboración propia.

Con base a esta información se dedujo que una gran parte de la muestra de estudio pertenecía a los estratos 2 y 3, con unos ingresos mensuales entre 1 SMMLV y 2SMMLV.

Figura 12

Preguntas número cuatro y cinco.

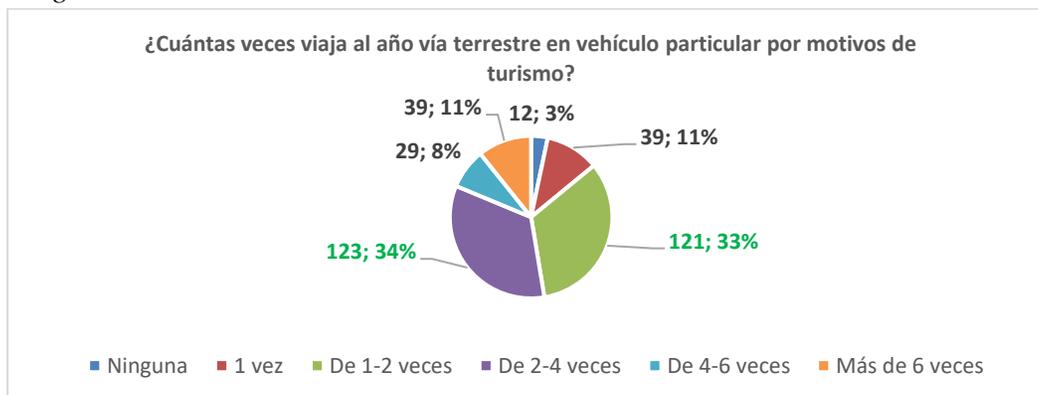


Nota. Elaboración propia.

Ahora bien, más del 50% del total de los encuestados prefería viajar vía terrestre en vehículo particular por motivos de turismo, mientras un 45% prefería hacerlo en avión. Del 100% de las personas que preferían viajar en avión, un 54% tenía como motivo la rapidez y 35% la economía. Pese a dichas cifras, solo un 11% tuvo como preferencia el avión como medio de transporte por economía frente al vehículo particular.

Figura 13

Pregunta número seis

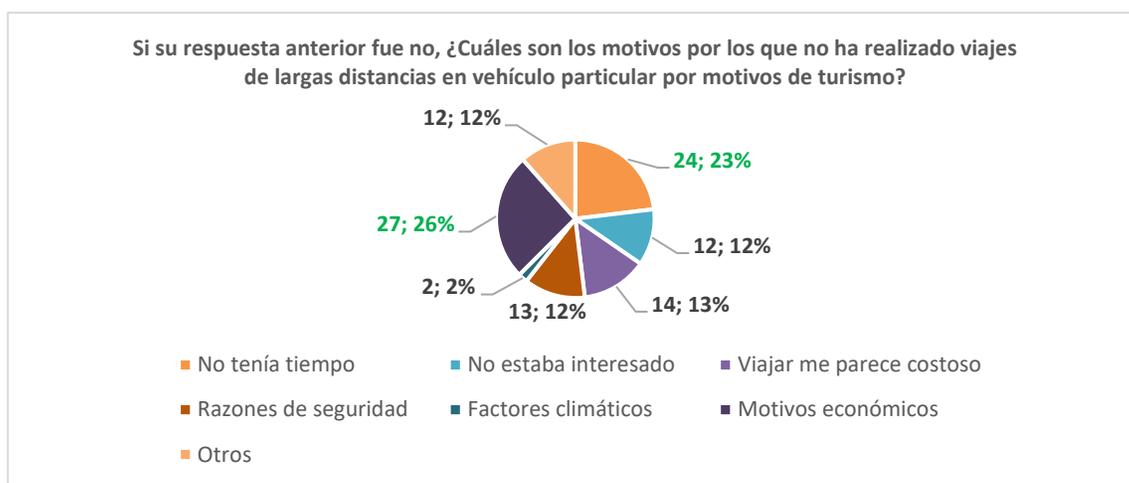
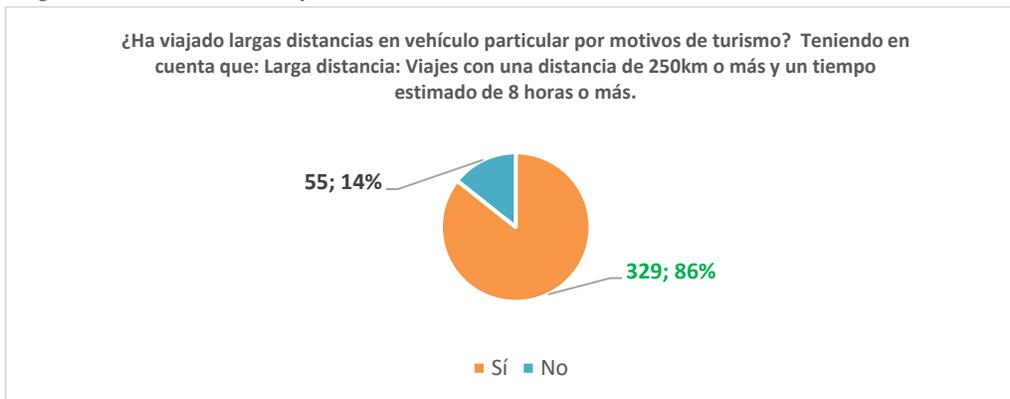


Nota. Elaboración propia.

Ahora bien, un 11% de los encuestados viaja 1 vez y más de seis veces en vehículo particular por motivos de turismo, un 33% de 1-2 veces y un 34% de los encuestados viajan de 2-4 veces. Por otra parte, solo un 3% no viaja ninguna vez al año vía terrestre en vehículo particular.

Figura 14

Preguntas número siete y ocho.

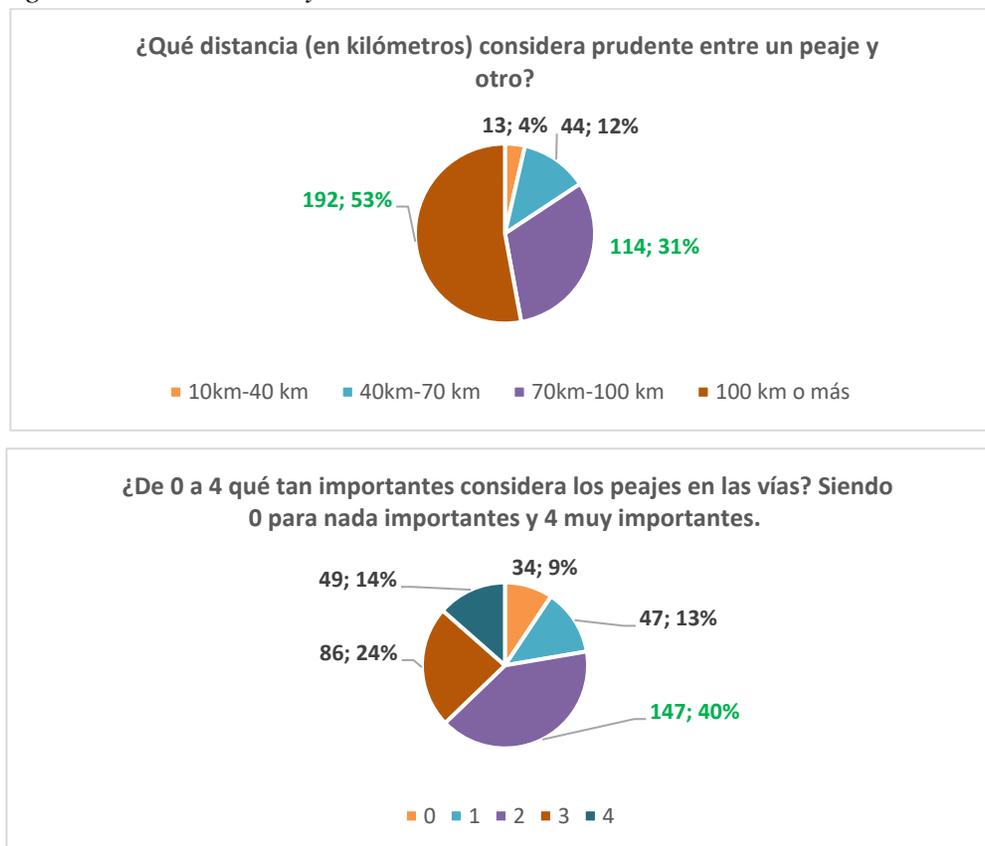


Nota. Elaboración propia.

Ahora bien, un total de 329 encuestados ha viajado largas distancias en vehículo particular por motivos de turismo, lo que correspondió al 86% de la muestra. Así pues, el 14% de los encuestados que no ha tenido la oportunidad de hacerlo fue gracias a motivos económicos con un 26%, seguido a ese fue el motivo de no tenía tiempo con un 23%.

Figura 15

Preguntas número nueve y diez.

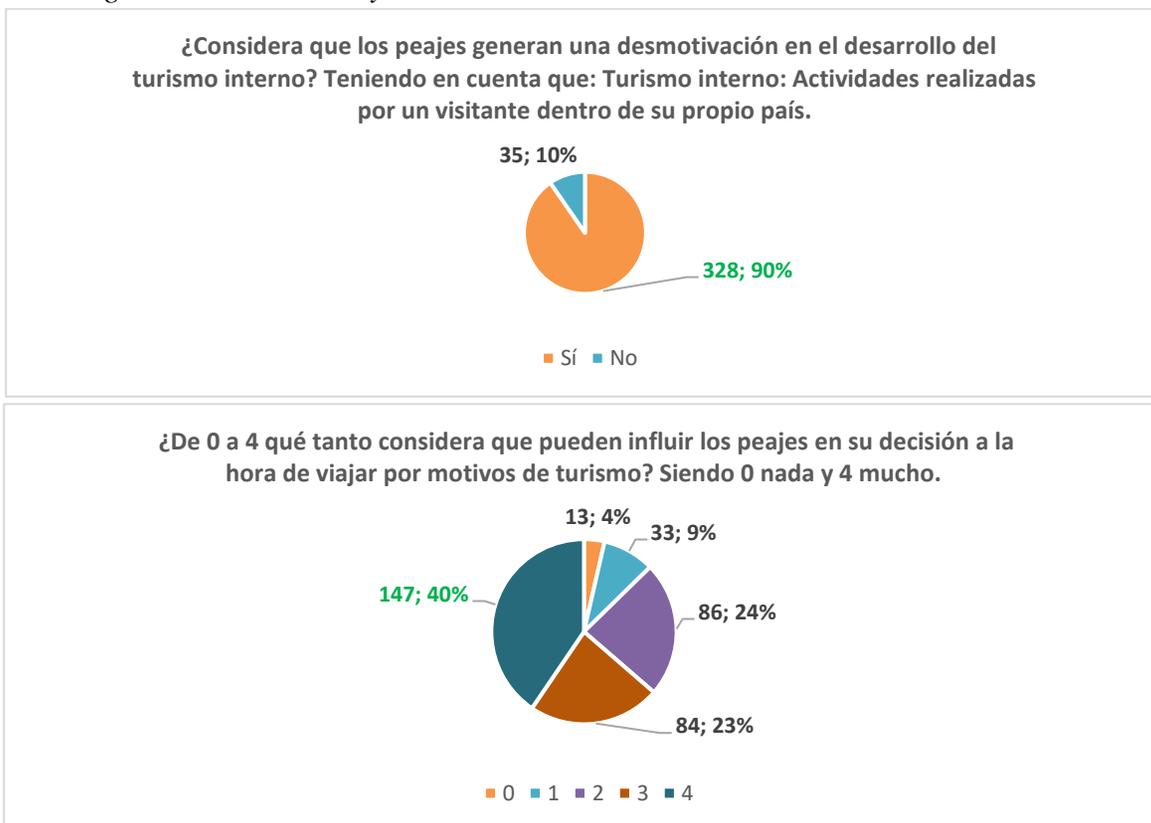


Nota. Elaboración propia.

Un 53% de los encuestados opinó que la distancia más prudente (en kilómetros) entre un peaje y otro es de 100 kilómetros o más mientras que un 31% opinó que la distancia sería de 70 km – 100 km. Seguido a esto, los encuestados evaluaron la importancia de los peajes en las vías, se obtuvieron los siguientes resultados: El 40% de la muestra opinó que los peajes tienen una importancia media en las vías, un 24% los calificaron con una importancia más alta y un 14% los calificaron como muy importantes en las vías. Por otra parte, el 23% restante consideró que los peajes son poco o nada importantes en las vías.

Figura 16

Preguntas número once y doce.



Nota. Elaboración propia.

Con respecto a la pregunta número once, un 90% de los encuestados afirmó que los peajes generan una desmotivación en el desarrollo del turismo interno en Colombia. Adicionalmente, se obtuvo como resultado que los peajes influirían mucho en la decisión a la hora de viajar de un 40% de los encuestados.

Finalmente, se planteó un interrogante para saber si las personas encuestadas considerarían viajar más veces vía terrestre en vehículo particular por motivos de turismo si las tarifas de peajes fueran más económicas.

Figura 17

Pregunta número trece.



Nota. Elaboración propia.

Como resultado se obtuvo que un 90% de las personas considerarían viajar más veces al año si las tarifas de peaje fueran más económicas, en contraparte el 10% de la muestra no lo tendría en consideración.

Con base en los resultados de las encuestas dirigidas se dedujo que la caracterización de los encuestados en su gran mayoría fueron personas de estratos 2 y 3, con ingresos promedio de 1 SMMLV a 2 SMMLV, adicionalmente más del 50% de esas personas prefería viajar vía terrestre en vehículo particular por motivos de turismo, teniendo la oportunidad de hacerlo de 1-2 veces y de 2-4 veces en el año y más del 85% distancias superiores a 250 km en un tiempo estimado de ocho horas o más. Por otra parte, se estableció por mayoría que la distancia más prudente entre un peaje y otro debería ser de 100 km o más, adicionalmente un total del 329 expresaron que existe desmotivación de su parte en el desarrollo del turismo interno en Colombia gracias a los peajes y 326 afirmaron que si las tarifas fueran más económicas tendrían en consideración viajar más veces al año por motivos de turismo.

Dicho lo anterior, con el fin de validar la técnica empleada en el instrumento de encuesta dirigida se hizo uso del Alfa de Cronbach (**Ver Anexo G**), teniendo en cuenta que esta herramienta se usa con base a preguntas con escala de Likert, en este caso las preguntas diez y doce, se recopilaron las 384 respuestas y se obtuvo el siguiente resultado:

$$\alpha = \frac{k}{k-1} \left(1 - \Sigma \frac{Vi}{Vt} \right)$$

Siendo

α = Alfa

k = Número de ítems (Preguntas escogidas)

Vi = Varianza de cada ítem

Vt = Varianza total

$$\alpha = \frac{2}{2-1} \left(1 - \Sigma \frac{2,635}{3,965603015} \right)$$

$$\alpha = 0,671173052$$

Realizado el cálculo anterior con base a los datos obtenidos por la técnica bola de nieve en las encuestas dirigidas se estableció un nivel de confianza y validez moderada (0,6) – bueno (0,7), dicho de otra forma, se confirmó la utilidad de la técnica bola de nieve.

Ahora bien, se validó la hipótesis correlacional alternativa (H1) por medio del análisis de los resultados de la encuesta dirigida, afirmando que los peajes no son variables independientes en el desarrollo del turismo interno en Colombia. Cabe resaltar que, aunque se estableció la relación entre las variables X y Y, no se niega o afirma que los peajes sean una causa para el no desarrollo del turismo interno en Colombia. Por último, recordando que esta investigación tuvo un enfoque exploratorio, como resultado se genera una nueva hipótesis alternativa causal, a fin de que el tema de investigación sea más estudiado en el futuro, cuyo planteamiento es que los peajes y sus tarifas (X) son una de las causas por las cuales no todas las personas pueden ejercer su derecho al turismo interno en Colombia (Y).

Conclusiones

Se concluye que los peajes son un factor directamente relacionado con la actividad turística interna en el país, pese a que no son considerados un motivo de no viaje, hacen parte de la infraestructura de la cual se beneficia el turismo por medio del uso de las rutas de acceso. Ahora bien, se considera pertinente tener en cuenta los demás aspectos que se abordaron en el planteamiento del problema, tales como la desigualdad y la pobreza en Colombia.

De acuerdo con los resultados, es posible concluir que existe una relación entre los peajes y el desarrollo del turismo interno en Colombia. Cabe resaltar que, pese a que Chile contaba con

las tarifas de peajes más altas en Latinoamérica en el año 2019, se determinó que dichas cifras eran correspondientes al ranking de la infraestructura de transporte en dicho país ese mismo año, encontrándose en los primeros 25 puestos de los 140. Adicionalmente, la ruta analizada en Chile para el año 2023 tuvo una distancia de 821 km, una duración de 9 horas y 24 minutos y una cantidad de 7 peajes valorados en \$12,66 USD. Ahora bien, Colombia para el año 2019 era el segundo país de Latinoamérica con las tarifas de peaje más altas, sin embargo, el costo de dichas tarifas no se relacionó con la posición que Colombia tenía en el año 2019 en el ranking de la infraestructura de transporte, ya que se encontraba por encima del puesto 95 de 140 dicho año. Así pues, la ruta analizada en Colombia en el año 2023 tuvo una distancia de 458 km, una duración de 10 horas y 9 minutos, una cantidad de 10 peajes valorados en 23,34 USD. Se concluyó que en la ruta a analizar Santiago de Chile – Curarrehue había una distancia mayor a 363 km, un tiempo de recorrido menor e incluso 10,68 USD más económico que en la ruta de Bogotá – Cali. En este orden de ideas, Colombia tiene en menor cantidad de distancia de recorrido y más duración en el mismo, esto puede ser gracias a que su infraestructura de transporte no es proporcional a la que tiene Chile.

Ahora bien, partiendo de la validez que se le dio a la hipótesis alternativa correlacional (H1) en los resultados del estudio y teniendo en cuenta que la presente investigación fue de carácter exploratorio, es decir, que al final del estudio se genera una nueva, se plantea una hipótesis alternativa causal (H1), la cual propone que los cobros y la cantidad de peajes provocan que no todas las personas puedan ejercer su derecho al turismo interno en Colombia.

Recomendaciones

Teniendo en cuenta que la investigación presentada es una de las investigaciones con un primer acercamiento a la temática tratada, se consideran necesarios estudios a futuro de la misma, debido a que es un tema relevante para el campo académico. Adicionalmente, es necesario aportar más información de años futuros o incluso años inferiores a los estudiados en esta oportunidad con el fin de generar más conocimiento y relación de las variables tratadas con el desarrollo del turismo, teniendo en cuenta la comparación con países de Latinoamérica, diferentes a los tratados aquí, e incluso, del mundo. Cabe resaltar que sería de interés para futuras investigaciones el estudio entre las variables analizadas en Colombia con las de Indonesia, gracias a que la información primaria de la que se desarrollaron los antecedentes es de dicho país.

Por otra parte, se sugiere dar paso a una futura investigación con respecto a la ya presentada, debido a que este estudio generó una hipótesis alternativa causal (H1), la cual propone que los peajes y sus tarifas provocan que no todas las personas puedan ejercer su derecho al turismo interno en Colombia. Con base a esto, se recomienda hacer investigaciones que generen hipótesis de diferente índole, con el fin de profundizar en cada aspecto que pueda tener alguna relación con el turismo y que este tema tome relevancia.

Ahora bien, para futuras investigaciones se sugiere tener en cuenta los demás vehículos que el DANE mediante la Encuesta de Gasto Interno en Turismo plantea en el tipo de transporte según motivos de viaje, con el fin de tener una visión más amplia en las categorías de los vehículos, adicionalmente se considera pertinente desarrollar más rutas con afluencia turística con puntos de partida y de destino diferentes a los ya planteados, para así hacer una comparación más profunda de las dinámicas que se presentan vía terrestre en Colombia.

Referencias bibliográficas

- Álvarez González, L. A. (2006). *Política Monetaria en un Marco de Inflación Baja*. En G. E. González y R. López (Eds.), *Teoría y Política Monetaria* (pp. 85-104). Málaga: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Málaga.
- Berawi, M., Zagloel, Y., Boy-Berawi, A & Abdurachman, Y. (2015). *Feasibility Analysis of Trans-Sumatera Toll Road using Value Engineering Method*. *ResearchGate*. DOI: 10.14716/ijtech.v6i3.
- Agus-Cholik, M. (2017). *The development of tourism industry in indonesia: Current problems and challenges*. *European Journal of Research and Reflection in Management Sciences*. Vol. 5 No. 1, 2017 ISSN 2056-5992.
- ATKINSON, R.; FLINT, J. (2001). Accessing hidden and hard-to-reach populations: Snowball research strategies. *Social Research Update*, 33: 1-5.
- Banco Mundial. (2021). *Hacia la construcción de una sociedad equitativa en Colombia*. (p. 6) Recuperado de <https://img.lalr.co/cms/2021/10/28093548/M>

- Carreteras. (s.f). Ositran. <https://www.ositran.gob.pe/carreteras/> Rutas Punto a Punto. (s/f).
 Gob.mx. https://app.sct.gob.mx/sibuac_internet/ControllerUI?action=cmdEscogeRuta
- Charry, S. (2019). Las denuncias en la Fiscalía por el Túnel de La Línea. BLU Radio.
<https://www.bluradio.com/nacion/las-denuncias-en-la-fiscalia-por-el-tunel-de-la-linea>
- Chevalier-Naranjo, S. (2018). Las ciudades más visitadas de América Latina. Foro Económico Mundial. <https://es.weforum.org/agenda/2018/12/las-ciudades-mas-visitadas-de-america-latina/> <https://es.statista.com/grafico/10347/paises-latinoamericanos-que-reciben-mas-turistas/>
- Chevalier-Naranjo, S. (2023). Viajes y turismo siguen en alza en América Latina. Statista.
<https://www.unwto.org/es/news/la-omt-destaca-el-potencial-del-turismo-interno-para-ayudar-a-impulsar-la-recuperacion-economica-de-los-destinos-en-todo-el-mundo>
- Clemente-Soler, J., Bote-Díaz, M y Sánchez-Vera, P. (2018). *El turismo social accesible como nuevo modelo turístico*. Cuadernos de Turismo, nº 41, (2018); pp. 139-159. DOI:
<http://dx.doi.org/10.6018/turismo.41.326981>
- CNN Español. (2022). ¿Por qué el dólar estadounidense es la principal moneda del mundo? CNN Español. <https://cnnespanol.cnn.com/2022/08/08/por-que-el-dolar-estadounidense-es-la-principal-moneda-del-mundo-orix/>
- Colombia Productiva. (2019). Sector turismo. <https://www.colombiaproductiva.com/ptp-capacita/publicaciones/pactos-por-el-crecimiento/pacto-por-el-crecimiento-y-para-la-generacion-11/infografia-turismo-29-11>
- Consejería de Turismo y Deporte. (2019). Turismo en Andalucía. Análisis de resultados 2018 [Informe de investigación]. (p. 110)
<http://www.juntadeandalucia.es/turismocomercioydeporte/publicaciones/4323.pdf#page=110>
- Darmawan, E., Ratih, S., Werdiningsih, H. & Samsinar, A. (2021) *Rest Area Development in Central Java (Case Study: Rest Area on Semarang–Solo Toll Road)*. International Journal of Sustainable Transportation Technology Vol. 4, No. 1, April 2021, 1-8.

- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2020). Informe Anual de la Encuesta de Gastos e Ingresos del Turismo Internacional en Colombia 2019 [Informe de investigación].
https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/encuesta_gastos_turismo_Int_EGIT/informe_anual_EGIT_19.pdf
- De Bogotá, C. D. C. (1991). Constitución política de Colombia.
<https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/24627/CONSTITUCION%20POLITICA%201991.pdf?seq>
- Díaz, G. (2015). *Turismo interno y desarrollo local*. Revista de turismo y patrimonio cultural.
<https://doi.org/10.25145/j.pasos.2017.15.021>
- Díaz-Soria, I. (2021). *El turismo de proximidad, ¿un paso hacia la transición ecológica?* Albasud. <https://www.albasud.org/noticia/es/1367/el-turismo-de-proximidad-iquiest-un-paso-hacia-la-transicion-ecologica>
- Duque, G. (2018). Los peajes en Colombia están sobreutilizados.
<https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/62975>
- Economía. (2022). Así quedaron los precios de los peajes en Colombia para 2022. Portafolio.
<https://www.portafolio.co/economia/asi-quedaron-los-precios-de-los-peajes-en-colombia-para-2022-560583>
- Ekos. (2022). Los países de América Latina que están recibiendo más ingresos por turismo en 2022. <https://ekosnegocios.com/articulo/los-paises-de-america-latina-que-estan-recibiendo-mas-ingresos-por-turismo-en-2022>
- En Chile, Colombia y México se encuentran los precios de peajes más caros de la región. (s/f). Diario La República. <https://www.larepublica.co/globoeconomia/en-chile-colombia-y-mexico-se-encuentran-los-peajes-mas-caros-de-la-region-2956368>
- Giampiccoli, A. (2017). *Community-based tourism, responsible tourism, and infrastructure development and poverty*. African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure, Volume 6 (2) - (2017) ISSN: 2223-814X.

- Hermawan, I., Nugroho, D., Wiranata, H. & Astuti, A. *Thematic Geoportal Dashboard Connectivity to Optimize Planning Phase of Trans Sumatera Toll Road*.
https://www.fig.net/resources/proceedings/fig_proceedings/fig2022/papers/ts09c/TS09C_hermawan_nugroho_et_al_11510.pdf
- I G A Andani¹., Rahayu L., Iscahyono, A F. & Desiana, R. (2020). *Toll road development impact on tourism sector: macro and micro analyses*. DOI 10.1088/1755-1315/592/1/012028.
- Instituto Distrital de Turismo. (2020). *Infraestructura*. <https://www.idt.gov.co/es/infraestructura-turistica>
- Instituto Nacional de Vías. INVÍAS
https://hermes2.invias.gov.co/Sistema_de_Informacion_Vial/
- Instituto Nacional de Vías. (2023). *Peajes*. <https://www.invias.gov.co/index.php/listado-tarifas-peajes-2>
- Justicia. (2015). *Investigan a 7 cajas de compensación por mal uso de dineros públicos*. El Tiempo. <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-15872555>
- Kadam, S., Parenrengi, N & Faturachman, F. (2018). *How does toll road impact accessibilities, trades, and investments in short term? A case study of Cipali toll road in West Java, Indonesia*. Journal of Infrastructure, Policy and Development (2018) Volume 2 Issue 2. DOI: 10.24294/jipd.v2i2.673.
- Klaus Schwab, World Economic Forum. (2018). *The Global Competitiveness Report 2018*.
<https://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf>
- Klaus Schwab, World Economic Forum. (2019). *The Global Competitiveness Report 2019*.
https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

- Kruse, A. & Strasser P. (2017). *A tourism toll road in the biggest central European National Park – a paradigm? Or an antagonism? And what about the inhabitants' expectations? – An Example from the Hohe Tauern National Park.*
- Maniatis, A., (2019). *¿Hay un derecho al turismo?* Cuestiones Constitucionales, (40), 171-184.
<https://doi.org/10.14482/INDES.30.1.303.661>
- Ministerio de obras públicas - Dirección General de Concesiones de Obras Públicas. (s.f).
 Gob.cl. <https://concesiones.mop.gob.cl/peajesporticos/paginas/valores.aspx>
<http://rdvial.gob.do/peajes/>
- Moreno, G. (2020). *México, líder indiscutible del turismo receptor en Latinoamérica.* Statista.
<https://es.statista.com/grafico/10347/paises-latinoamericanos-que-reciben-mas-turistas/>
- Mosquera, A. (s.f.). *¿Año del turismo interno?* Revista de la facultad de ciencias económicas. 209-217. https://economia.unmsm.edu.pe/publ/arch_rev-fce/RevistaFCE_11.pdf#page=209
- Muhtar, E., Miradhia, D., Buchari, Rd. A & Muharam, R. (2021). *The Impact of Toll Road Infrastructure Development Policy in Cipali for Social Economic Changes in The Majalengka District.* (pp. 288-297). ResearchGate.
https://www.researchgate.net/profile/Neni-Susilawati/publication/356418913_Social_Control_through_Public_Disclosure_on_Tax_A_New_Approach_to_Enhance_Tax_Compliance/links/6199bccc07be5f31b7a47b62/Social-Control-through-Public-Disclosure-on-Tax-A-New-Approach-to-Enhance-Tax-Compliance.pdf#page=294
- Muñoz-Miguel, J., Carrasco-Díaz, D. y Anguita-Rodríguez, F. (s.f.). *Los Sistemas de Peaje Urbano de Anticongestión: efectos y resultados sobre la movilidad sostenible en el ámbito de las grandes ciudades.*
- Muñiz-Aguilar, D. (2001). *La política de turismo social.* ISBN 84-89225-28-1
- Ningsih, T., Sulistyarini, E. & Sembiring, B. (2019). *Effect of Toll Rates and Facilities on Interest in Reusing Toll Roads Medan - Kualanamu - Tebing Tinggi.* IOSR Journal of

Business and Management (IOSR-JBM) e-ISSN: 2278-487X, p-ISSN: 2319-7668.
Volume 21, Issue 4. PP 78-86.

Organización Mundial del Turismo (2019). *Panorama del turismo internacional, edición 2019, OMT, Madrid*. DOI: <https://doi.org/10.18111/9789284421237>.

Ortega Hortelano, Alejandro; Vassallo Magro, José Manuel y Pérez Díaz, Juan Ignacio (2014). *Optimización de los peajes en un corredor completamente tarifificado para sociedades con distintos ingresos*. En: "XVIII Congreso Panamericano de Ingeniería de Tránsito, Transporte y Logística, PANAM 2014.", 11-13 junio 2014, Santander. pp. 1-16.
Robustec. (s.f.). Los principales peajes, precios e informaciones.

Oficina Asesora de Comunicaciones. (s.f.). *Todo lo que debes saber sobre peajes*. Agencia Nacional de Infraestructura.
https://www.ani.gov.co/sites/default/files/u785/todo_lo_que_debes_saber_sobre_peajes_1.pdf

Ortega-Hortelano, A., Baeza-Muñoz, M y Vasallo-Magro, J. (2011). *Autopistas de peaje en los accesos a Madrid: ¿qué lecciones debemos aprender para el futuro?* Revista de Obras Públicas nº 3.519. Año 158 marzo 2011. ISSN: 0034-8619.

Paternina Vergara, N. (2017). Impacto del peaje La Caimanera en la oferta turística de los municipios de Santiago de Tolú y Coveñas. Recuperado de:
<https://repositorio.unisucre.edu.co/handle/001/621>

Rey-Duarte, J. (2018). Modelado, simulación y optimización del sistema de servicio del peaje “Mesa de Los Santos”, Santander. Universidad Pontificia Bolivariana – Seccional Bucaramanga.
https://repository.upb.edu.co/bitstream/handle/20.500.11912/5233/digital_36331.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Robustec. (s.f.) <https://www.robustec.ind.br/es/blog/los-principales-peajes-precios-e-informaciones/>

- Sampieri, R. y Mendoza, C. (2018). Metodología de la investigación: las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta. McGraw Hill México.
- Schenkel, E. (2019). Principales experiencias de turismo social en Latinoamérica. Albasud. <https://www.albasud.org/blog/es/1108/principales-experiencias-de-turismo-social-en-latinoam-rica>
- Statista. (2021). Evolución del consumo turístico interior en el mundo desde 2010 hasta 2019 [Estadística]. <https://es.statista.com/estadisticas/640115/evolucion-del-consumo-turistico-interior-en-el-mundo/>
- Tarifas de peajes «C.A.R.U. – Comisión Administradora del Río Uruguay. (s.f). Org.uy. <https://www.caru.org.uy/web/servicios/tarifas-de-los-puentes/>
- Tarifas de peajes. (2018). Argentina.gob.ar. <https://www.argentina.gob.ar/obras-publicas/vialidad-nacional/institucional/informacion-publica/tarifas-de-peajes>
- Túnel de La Línea. (2013). Instituto Nacional de Vías. INVÍAS <https://www.invias.gov.co/index.php/informacion-institucional/123-seguimiento-a-la-inversion/proyectos-invias/73-tunel-de-la-linea> Sistema de información vial. (2023).
- Transporte. (2023). MinTransporte confirmó que los peajes de la ANI y del Invias no subirán de precio. La República. <https://www.larepublica.co/economia/mintransporte-confirmando-que-los-peajes-de-la-ani-y-del-invias-no-subiran-de-precio-3522389>
- Vargas, P. (2020). En Chile, Colombia y México se encuentran los precios de peajes más caros de la región. <https://www.defencarga.org.co/contenido-sis/en-chile-colombia-y-m%C3%A9xico-se-encuentran-los-precios-de-peajes-m%C3%A1s-caros-de-la-regi%C3%B3n>