

La inversión en infraestructura vial y competitividad un análisis comparativo

Edwin Aníbal Tarazona Jaimes

Trabajo de Grado para Optar por el título de Economista

Director:

Isaac Guerrero Rincón

Magister en Ciencias Económicas

Universidad Industrial de Santander

Facultad de Ciencias Humanas

Escuela de Economía y Administración

Bucaramanga

2018

Contenido

	Pág.
Introducción	9
1. Aproximación conceptual al problema de estudio.....	10
1.1 Inversión y crecimiento económico.....	12
1.2 Competitividad y crecimiento económico	16
1.3 Crecimiento y Desarrollo Económico.....	17
1.4 La Evolución de la Inversión Extranjera en Colombia.....	19
2 La Inversión y crecimiento económico colombiano.....	24
2.1 La Inversión en Colombia.....	24
2.2. Crecimiento económico colombiano	26
3. Inversión en Infraestructura y Competitividad	35
3.1 Marco regulatorio.....	35
3.2 Análisis comparativo: Inversión en infraestructura y competitividad	37
3.3 Índice global de Competitividad.....	40
4. Conclusiones.....	50
Referencias Bibliográficas	52

Lista de Figuras

	Pág.
<i>Figura 1:</i> Dependencia de la economía colombiana (PIB) con el sector primario (Petróleo).....	26
<i>Figura 2.</i> Nivel de calidad de las vías Interurbanas.....	39
<i>Figura 3.</i> Índice Global de Competitividad (Categoría Infraestructura).	42
<i>Figura 4.</i> Red pavimentada y red secundaria y terciaria como parte de la red vial total, 2014 (Porcentajes).	46
<i>Figura 5.</i> Evolución de la densidad de la red vial total , por 100 Km ² , países y regiones seleccionados (2007-2012) (Kilómetros por cada 100 Km ²).	47
<i>Figura 6.</i> Evolución de la densidad de la red vial pavimentada , por 100 Km ² , países y regiones seleccionados (2007-2012) (Kilómetros por cada 100 Km ²).	48
<i>Figura 7.</i> Crecimiento del parque automotor de carga en América Latina 2007-2012 (Unidades).....	48

Lista de Tablas

	Pág.
Tabla 1. <i>Comparación de la tasa de crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) (a precios constantes)</i>	38
Tabla 2. <i>Clasificación de Colombia en el Índice Global de Competitividad del FEM</i>	41

Resumen

Título: La inversión en infraestructura vial y competitividad un análisis comparativo*

Autor: Edwin Aníbal Tarazona Jaimes**

Palabras clave: Crecimiento, desarrollo, sector primario, educación, infraestructura vial.

En el presente trabajo de investigación se analizó la relación existente entre los niveles de inversión en infraestructura vial con la competitividad y el desarrollo de los sectores productivos en general. Se realizó un recorrido evolutivo de las teorías del crecimiento y el desarrollo económico a fin de verificar la relación entre la inversión en infraestructura vial, representada en términos del capital invertido y en el aumento en el stock del capital de la economía.

Se hizo un recorrido por los elementos determinantes de los niveles de crecimiento y desarrollo como lo son, cantidades de inversión extranjera, inversión en infraestructura vial por vía de las concesiones, tecnología, entre otros, permitiendo describir algunas razones, normalmente aceptadas respecto del por qué la especialización en bienes primarios como el sector agrícola y minero, aunque ésta no es la vía sustentable para el desarrollo y crecimiento integral y sostenible de la economía.

Igualmente se realizó una comparación entre economías latinoamericanas en donde se llevaron a cabo grandes inversiones en infraestructura vial, demostrando un efecto positivo mayor en el Producto Interno Bruto - PIB, que en aquellas economías con inversiones mejores e inversiones en infraestructura vial. El desarrollo de los sectores productivos se evidenció por el aumento en el PIB y por el aumento en el parque automotor de transporte de carga; lógicamente necesario para comercializar un mayor volumen de bienes producidos en todos los sectores de la economía y así lograr un mayor volumen de bienes producidos en todos los sectores de la economía.

* Trabajo de grado

** Facultad de Ciencias humanas. Escuela de Economía y Administración. Director: Isaac Guerrero Rincón

Summary

Title: Investment in road infrastructure and competitiveness a comparative analysis*

Author: Edwin Aníbal Tarazona Jaimes**

Keywords: Growth, development, primary sector, education, road infrastructure.

In the present work of investigation, it pretends to demonstrate the notorious directly proportional relation that exists of practical and theoretical form between the levels of investment in road infrastructure and the development of the productive sectors in general. An evolutionary journey was made of the theories of growth and economic development, which, although not exhaustively, demonstrate the relationship between investment in road infrastructure, represented in terms of capital invested and the increase in the stock of capital of the economy thanks to the cumulative characteristic of this type of investments.

A tour of the determining elements of the levels of growth and development such as, amounts of foreign investment, investment in road infrastructure through concessions, education, technology was made. Some normally accepted reasons for why specialization in primary, agricultural and mining goods a sustainable route for the growth and sustainable development of an economy can not be were also described.

A comparison was made between Latin American economies where large investments were made in road infrastructure, demonstrating a greater positive effect on the Gross Domestic Product - GDP, than in those economies with better investments and investments in road infrastructure. The development of the productive sectors was evidenced by the increase in the GDP and by the increase in the automotive fleet of cargo transportation; logically necessary to trazar a greater volume of goods produced in all sectors of the economy to trazar a greater volume of goods produced in all sectors of the economy.

* Trabajo de grado

** Facultad de Ciencias humanas. Escuela de Economía y Administración. Director: Isaac Guerrero Rincón

Introducción

Las teorías relacionadas con el crecimiento y desarrollo económico postulan diversos mecanismos aplicables en las economías, especialmente en economías en vía de desarrollo.

El desarrollo de medios y condiciones que garanticen que los sectores de la economía tengan un dinamismo y crecimiento sostenible traducido en un mayor desarrollo económico que redunde en beneficios en todos los sectores económicos.

Estos incentivos no pueden ser sustentados por el sector privado, deben ser sustentados por el gobierno de cada economía, esta postura intervencionista esta motivada por una vasta argumentación teórica de distintas corrientes que se analizan en el presente trabajo de investigación, en resumen, se postula que la economía por si sola es incapaz de garantizar unas condiciones adecuadas para el crecimiento sostenible de todos los sectores de la economía.

Por esta razón, es necesario que el Estado indague, ejecute e implemente medidas para garantizar estas condiciones de progreso que se traducen en un incremento exponencial en el mejoramiento de la calidad de vida en todas las dimensiones del ser humano.

En el presente trabajo de investigación se estructura en el postulado de que los países que han decidido garantizar estas condiciones necesarias para que la economía se potencialice y se desarrolle, por la vía de la inversión en infraestructura vial, han logrado un desarrollo de sus sectores económicos de mayor cuantía que las economías que se han decidido por otros mecanismos o que no han realizado esfuerzos realmente meritorios en este campo específico.

El mayor aumento del PIB en los países analizados que hicieron una mayor inversión en infraestructura vial, representada en un aumento considerable de la cantidad de vías pavimentadas

por cada kilómetro total de vías, el desarrollo de vías secundarias y terciarias, etc. Es superior al aumento en el PIB registrado por países como Colombia en donde la inversión en infraestructura vial fue menor y así mismo las fluctuaciones en el PIB en el mismo periodo.

1. Aproximación conceptual al problema de estudio

Las concesiones viales iniciaron en Colombia en el periodo del presidente Cesar Gaviria Trujillo (1990-1994), las causas de la implementación de este sistema de financiamiento se dieron principalmente por 3 motivos: i) con la apertura económica de Colombia, el país necesitaba avanzar en términos de competitividad y mejoramiento de la infraestructura vial para que el comercio se dinamizara; ii) en el mundo se evidenciaba una tendencia en establecer concesiones viales para el desarrollo de proyectos de infraestructura vial y, iii) el Estado colombiano se encontraba con pocos recursos que de cierta manera limitaban el desarrollo de infraestructura vial (Acosta, 2018).

Adicionalmente, en el año 1993 se crea el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), con la expedición del decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992, como ente gubernamental encargado del desarrollo vial en Colombia, esta entidad se constituyó como un cuerpo adjunto al Ministerio de Transporte, pero con total independencia económica y administrativa con el objetivo de desarrollar nuevas estrategias para potencializar la construcción de vías.

De esta manera se da inicio a la contratación por el mecanismo de concesión en el desarrollo de proyectos de infraestructura vial. El mismo año, 1993, se crearon distintos mecanismos legales

para reglamentar la contratación por concesión y el desarrollo de proyectos de infraestructura vial. A saber: i) Ley 80 de 1993 Estatuto General de Contratación, ii) Ley 105 de 1993 ley de reglamentación de funciones a las entidades del sector transporte y, la Ley 99 de 1993 ley mediante la cual se creó el Ministerio del Medio Ambiente en donde se demarcaron políticas de protección al medio ambiente en el marco del desarrollo de proyectos y concesiones de infraestructura vial (Prieto, 2002).

El Instituto Nacional de Vías se fue fortaleciendo normativa e institucionalmente al igual que siguió su independencia administrativa y económica es así como en el año 2003, con los Decretos N° 2056 y 2067 del 24 de julio de 2003, se modificó la estructura de funcionamiento interna y por consiguiente las funciones del ente de forma integral.

Pero debido a la creciente estructura y cantidad de concesiones en Colombia, surge la necesidad de crear una institución especializada que se enfoque únicamente a tratar los temas relacionados con el desarrollo de proyectos viales con presupuesto privado. De esta manera se crea el Instituto Nacional de Concesiones (INCO), mediante la promulgación del Decreto 1800 de 2003, que define las funciones y especialidades de esta nueva institución; aunque el INCO se encarga de concesiones de todo tipo de transporte, es decir, transporte fluvial, marítimo, férreo y portuario, igualmente administra de forma integral las concesiones del modo “carretero” que es el modo de concesión de infraestructura vial del que trata el presente trabajo.

Pero debido a los graves problemas de corrupción presentados en esta institución, se tuvo que llevar a cabo una transformación integral del Instituto Nacional de Concesiones (INCO), con el fin de implementar mecanismos anticorrupción en la figura de hacer a la institución y las funciones de la misma más transparente y efectiva. Este objetivo dio como resultado la transformación del INCO en la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), es la agencia que hace parte del ministerio de transporte y que es la encargada de planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada - APP, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional.

De esta manera se da un avance importante en la implementación de contratos de tipo concesión, con la implementación de este tipo de contratos se busca en primer lugar, dar una solución a la carencia de presupuesto público para el desarrollo de proyectos de infraestructura vial. En segundo lugar mejorar las condiciones necesarias para aumentar los niveles de competitividad nacional con el fin aumentar las exportaciones del país, así mismo como el comercio procedente del exterior con mercados naturales por vía terrestre.

1.1 Inversión y crecimiento económico.

Las teorías de crecimiento y desarrollo económico de numerosas corrientes del pensamiento económico, desde los enfoques descriptivos hasta los enfoques complejos de matemáticas avanzadas y modelos econométricos, han considerado la inversión como uno de los principales factores que influyen sobre el crecimiento económico.

En el campo macroeconómico, se entiende a la inversión como el flujo de producción que se utiliza para mantener o aumentar el stock de capital de la economía (Keynes, 1936). La inversión agregada influye en el crecimiento económico a corto y mediano plazo, pues es un

componente que impulsa la demanda agregada (Hicks, 1937; Cornwall, 1970). La inversión también contribuye al crecimiento a largo plazo a través de la oferta agregada, debido a que incrementa el stock de capital y expande la capacidad productiva futura. De igual forma, la inversión es relevante para analizar los ciclos económicos, pues al ser un componente muy volátil dentro de la demanda, sus fluctuaciones actúan como la fuerza motriz que da forma a los ciclos (Keynes, 1936) (Acosta, 2018).

Es así, como en el modelo de crecimiento de Solow, el crecimiento de una economía depende, indispensablemente, del nivel de capital inicial o stock de capital, el trabajo y el nivel de calificación o especialización de la mano de obra y un componente multiplicador no determinado. Este componente fue analizado por la teoría del crecimiento endógeno, incorporando el análisis de variables como el grado de investigación y nivel educativo de la población como los principales factores explicativos de este componente multiplicador.

Aunque el modelo de crecimiento de Solow es uno de los principales referentes teóricos que sirven de soporte para el desarrollo del presente trabajo existen otros autores que bajo estos lineamientos han analizado el papel que cumple la inversión dentro del crecimiento económico de los países.

[...], la inversión es significativa dentro de las teorías de crecimiento y desarrollo. Los primeros modelos clásicos de crecimiento señalaban a los mecanismos de la acumulación de capital, inversión y modernización industrial, como detonantes directos del crecimiento y desarrollo económico. Por ejemplo, los modelos propuestos por Harrod (1939), Domar (1946) y Solow-Swan (1956) encuentran que el crecimiento económico está determinado tanto por niveles de ahorro nacional como por la productividad del capital. De igual forma, Rosenstein-Rodan (1943) en su teoría del “Big Push” argumenta que los países en vías de desarrollo requieren de

un nivel de inversión masivo para alcanzar una industrialización a gran escala. Rostow (1960) en la teoría de las etapas de crecimiento económico sugiere que la transición de una sociedad agrícola-tradicional a una economía de consumo requiere de altas tasas de inversión. El modelo de los sectores duales de Lewis (1954) sostiene que la inversión al acrecentar el stock de capital en el sector industrial incrementa la productividad marginal de los trabajadores en dicho sector y por lo tanto su salario, lo que ocasiona una migración de la fuerza laboral del sector agrícola al industrial (Acosta, 2018).

Otro autor que examinó esta relación fue John Maynard Keynes (Keynes, 1936), quien estableció la intervención estatal como respuesta a una problemática de crisis económica que sustituyera a la “Mano Invisible” de Adam Smith (Smith, 1776), debido a la imposibilidad de solución sin dicha intervención.

[...], aun haciendo a un lado la inestabilidad debida a la especulación, hay otra inestabilidad que resulta de las características de la naturaleza humana: que gran parte de nuestras actividades positivas dependen más del optimismo espontáneo que de una expectativa matemática, [...], de un resorte espontáneo que impulsa a la acción de preferencia a la quietud, y no como consecuencia de un promedio ponderado de los beneficios cuantitativos multiplicados por las probabilidades cuantitativas. Esto significa, desafortunadamente, no solo que los desplomes y las depresiones son exageradas, sino que la prosperidad económica depende excesivamente de una atmósfera política y social que sea agradable para el hombre de negocios promedio, [...]. Al estimar las perspectivas de inversión, debemos tener en cuenta, los nervios y la histeria e incluso las digestiones y reacciones al clima de aquellos de cuya actividad espontanea depende la inversión (Keynes, 1936, pág. 146)

De esta manera, con la intervención Estatal se transmite un ambiente de confianza en el que los agentes de los que dependen las inversiones, expresan esta confianza realizando mayores inversiones y promoviendo la economía a nivel general.

Por lo tanto inversión Estatal en infraestructura genera un gasto público de grande proporciones lo que incrementa el consumo y por consiguiente la producción, de esta manera se reactivan distintos sectores de la economía generando un ambiente de bienestar económico y una distribución de la riqueza en diferentes sectores.

Con la inversión en infraestructura vial se reducen los costos de transporte al igual que el tiempo en los recorridos, de esta manera se transmite en un incentivo directo hacia los sectores de la economía. De esta manera cobra valor el postulado Keynesiano que establece que la inversión se comporta como un flujo y componente elemental que determina los niveles de producción con el fin de mantener o aumentar el nivel del stock de capital de una economía.

Igualmente, Keynes establece que la inversión aumenta el nivel de capital de una economía y este aumento se puede interpretar como un componente que incrementa el nivel de productividad en el futuro ya que la inversión, por ejemplo, en infraestructura vial, se acumula a través del tiempo promoviendo una situación de progresividad sistemática acumulativa. Es decir, las inversiones en infraestructura vial, si bien necesitan de un adecuado mantenimiento, después de la inversión inicial, que, en esta clase de inversiones, por lo general, son de grandes cuantías, no requieren grandes cuantías para llevar a cabo su mantenimiento.

Igualmente, la acumulación de la infraestructura vial permite que, en periodos largos, se realicen grandes obras de inversión que ocupan grandes extensiones de territorio al igual que distintos periodos administrativos, según sea el caso de inversión a nivel municipal, departamental

o nacional; estas inversiones en obras de infraestructura vial, evidencian su grado de acumulación al permitir su construcción por etapas que se interconectan a través del tiempo.

Robert Barro (2016), sostiene que, la política y la economía están entre lazadas, hasta el punto de establecer una interdependencia estructural en la manera con que se expresa al público, a los consumidores y a los administrados. Así pues, dicha interdependencia se hace evidente al afrontar las crisis de gobernabilidad, entre otros problemas propios de la política. Los desarrollo especialmente en materia económica son, en todo sentido, estímulos de las decisiones políticas establecidas bien sea como políticas públicas de poco o mucha intervención estatal.

De tal suerte que, los escenarios en los que se desarrolla o se produce una mayor concentración de poder y/o dominio político es sobre los sectores que mayor desarrollo económico tuvieron en el ejercicio de la la implementación de las políticas y directrices emanadas de los órganos directivos cuyo actuar obedecen, inexorablemente, a las disposiciones políticas atribuidas o no al beneficio de las comunidades o sectores de la población que requirieron uno u otro incentivo gubernamental.

1.2 Competitividad y crecimiento económico

El aumento de la competitividad evidentemente involucra según varios enfoques teóricos un incremento en el crecimiento y el desarrollo económico ya que, al aumentar la competitividad, lógicamente, el volumen de bienes y servicios que se tranzan en una economía trae consigo una reactivación de la misma y una transferencia positiva generalizada hacia todos los sectores de la economía. A saber:

La evaluación de la competitividad de las exportaciones comienza con la definición de los objetivos de una estrategia exportadora y el entendimiento de sus resultados relativos. Las medidas más comunes de resultados incluyen: el nivel (volumen, participación), crecimiento, diversificación y calidad o sofisticación de las exportaciones. Obviamente, existe abundante evidencia empírica que apoya una fuerte asociación entre crecimiento del comercio y crecimiento económico (Gómez & Gonzáles, 2015).

De esta manera, mejorar la competitividad de las empresas colombianas debe constituirse como un objetivo de primera necesidad con el fin de producir como resultado un bienestar generalizado que involucre a toda la población del territorio nacional y, por consiguiente, eleve los niveles de calidad de vida en la región. Para el logro de este objetivo se requiere entre muchos factores el mejoramiento de la infraestructura vial y de transporte (Corredor, Prieto, & Fernández, 2017).

Cuando se habla de calidad se está haciendo relación al desarrollo económico, por lo tanto el fin de la inversión en infraestructura vial debe ir más allá de lograr un crecimiento económico (Fundación BBVA, 2008).

1.3 Crecimiento y Desarrollo Económico

El crecimiento económico fue sustituido complementado por el concepto de desarrollo económico, el crecimiento de la economía se percibe como insuficiente para expresar los beneficios integrales de una economía o el logro de objetivos de una categoría más elevada (Jacoby & Minten, 2009). [...], la novedad en las propuestas teóricas (hasta mediados del pasado siglo), radicaba en la explicación del proceso de desarrollo capitalista. Sin embargo, lo que hizo particularmente importante el surgimiento de la teoría del desarrollo, fue el desplazamiento del

centro de atención hacia los países subdesarrollados. En consecuencia, se comenzaron a investigar las características y las posibilidades de desarrollo de estos países, más que las causas que provocaban el subdesarrollo. La teoría del desarrollo inicia con algunos trabajos seminales de experiencias eurocentristas (Mendiluz & Jimenez, 2018)

El desarrollo económico incluye implícitamente el tema del crecimiento económico, pero se complementa con la capacidad de una economía para generar bienestar a la población. Este bienestar se traduce en la generación de condiciones adecuadas que presentan las economías en el proceso de evolución y se expresa con la visualización de mejores condiciones medidas por variables tales como empleos mejor calificados y mejor remunerados, acumulación de capital físico, productividad del capital acumulado y todas aquellas variables que permiten el crecimiento gradual de los mercados y la sofisticación de los mismos (Sancho, 1999); (Trujillo, 2006); (Guzmán, López, & Sánchez, 2009).

De esta manera surgieron autores como Rosenstein (Rosenstein, 1943) con la teoría del “Big Push” y Schumpeter (Schumpeter, 1997) con los postulados de la intervención Estatal y el desarrollo financiero. Rosenstein formula que una economía necesita de un gran “empujón” inicial para empezar a “rodar” por si sola; de esta manera le corresponde al Estado de cada nación propender por identificar las potencialidades de cada sector e invertir en los más estratégicos, para que sea un sector líder en la economía y “jalone” al resto de la economía (Démurger, 2001); (CAF, 2009).

Pero el origen de la separación teórica entre crecimiento económico y proceso de desarrollo se ubica en Schumpeter, este autor enunció que el crecimiento económico es un proceso gradual de expansión de la producción. El desarrollo es un proceso dramático, basado en nuevas combinaciones de medios y métodos de producción, que conducen a transformaciones en la

organización de las industrias. Según Díaz (2013) la economía del desarrollo se basa en la argumentación keynesiana, debido a que los países no deben dejar al mercado la solución de todos sus problemas, porque siendo un mecanismo de asignación de recursos, el Estado tiene que regularlo. La propuesta keynesiana proporcionó las pistas fundamentales para comenzar a revelar la senda de superación del subdesarrollo (Mendiluz & Jimenez, 2018).

1.4 La Evolución de la Inversión Extranjera en Colombia

El comienzo de la inversión extranjera en Colombia se da en la segunda mitad del siglo XVIII, con la explotación de minas de oro y la construcción de ferrocarriles y siderúrgicas y algunas empresas de textiles, aunque con muy poco éxito al no tener ninguna norma Estatal que la incentivará.

Hasta el año de 1931 surgen las primeras leyes enfocadas a la inversión extranjera, pero éstas solo se referían al registro de movimientos de capital hasta el año de 1965.

En 1988 con el decreto 1265 se desarrolla una política muy restrictiva en donde la filosofía era: “la idea de que la inversión extranjera significaba la pérdida de la soberanía y el poder de negociación del país, fomentaba la creación de monopolios y causaba distorsiones al proceso de industrialización”, todo lo que se creía acerca de la inversión extranjera era reforzado por la Decisión 24 de 1970 del Parlamento Andino, en donde se prohibía la inversión extranjera en la infraestructura, energía eléctrica, comunicaciones y telecomunicaciones, saneamiento básico y servicios públicos; se prohibía que las inversiones en el sector financiero superaran el 20%, la participación extranjera en sectores existentes en la economía nacional, donde el Estado no la considerara necesaria, y además el monto máximo de transferencia de utilidades y remesas de

capital al extranjero estaba fijado en el 10% de las utilidades y la repatriación de dividendos por valorización estaba negada por el Estado; la transferencia de tecnología al Estado era una imposición al igual que el precio de las regalías.

Luego con la crisis de los 80s se pensó en la inversión extranjera como fuente de ingreso de capital y divisas para compensar el déficit externo. En el periodo de 1987 hasta 1990 los países miembros del Acuerdo de Cartagena, fueron autónomos en diseñar su política de IE.

Algunas de las medidas que se tomaron en ese entonces para atraer IE fueron las de reducir los requisitos necesarios para que las empresas extranjeras se asociaran con empresas nacionales, y se eliminaron las restricciones de inversión extranjera en algunos sectores en donde era prohibido, para enunciar algunas de estas tenemos las siguientes:

1. Creación de un ambiente de negocios más atractivo para la inversión extranjera.
2. Modernización del marco institucional responsable de incentivar y promover dicha inversión.
3. Unificación y adecuación de la normatividad vigente para generar un entorno jurídico estable y transparente.
4. Generación de estímulos.
5. Adelanto de esfuerzos sistemáticos y permanentes de promoción a la inversión extranjera.
6. Licencia única.
7. Régimen escalonado de regalías.
8. Incentivos tributarios.

Con estas medidas se tenía como objetivo la atracción de nueva IE al país para desarrollar los sectores primarios de la economía colombiana, pero se mantenían las restricciones en el sector financiero.

Con una necesidad de apertura económica en Colombia se definió la ley 9 de 1991 en donde se adoptó un nuevo régimen cambiario y de inversión extranjera.

Los principios fundamentales de esta ley fueron:

Primero, el de igualdad, por el cual se elimina la discriminación entre nacionales y extranjeros en cuanto el tratamiento y las oportunidades de inversión; Segundo, el de universalidad, por el cual se permite el ingreso de capitales externos en todos los sectores de la economía, incluyendo servicios públicos, comunicaciones, generación y distribución de energía eléctrica, transporte interno de pasajeros y construcción de vivienda; Tercero, el de automaticidad, según el cual se suprime la autorización especial por parte del Departamento Nacional de Planeación para su establecimiento en Colombia, excepto para la producción de servicios públicos, tratamiento de basuras y Otros relacionados con la defensa nacional (Coinvertir, 1996).

Luego para seguridad y garantía de los inversionistas extranjeros se hicieron acuerdos con Cuba, España, Perú, Reino Unido, Alemania, Argentina. Canadá, Estados Unidos, Francia, Holanda, y Suiza. Con las siguientes características:

1. Se prevé una cláusula de tratamiento justo y equitativo para las inversiones extranjeras en el país receptor.
2. Se pacta el trato nacional respecto a la seguridad y protección de las inversiones y el trato de nación más favorecida.
3. Se excluyen las medidas discriminatorias en los aspectos fiscales por motivos de nacionalidad.
4. Se establecen determinadas facilidades o autorizaciones para las transferencias al exterior, según se trate de beneficios reales, intereses netos, dividendos, liquidación total o parcial de la inversión e indemnizaciones por expropiación, nacionalización u otras causas.

5. Para los casos de expropiación y nacionalización, se prevé que la indemnización ha de ser pronta, efectiva y adecuada.

6. Se pacta el arreglo de controversias entre el Estado receptor de capitales y los inversionistas extranjeros, y entre los Estados contratantes (DNP, 1997).

De tal manera que, para que los tratados y convenios sean viables y jurídicamente aceptados y aplicados en la legislación interna, la carta magna, en sus artículos 150, 371, 372 faculta al presidente para señalar el régimen de cambios internacionales con base en los principios y criterios señalados por el congreso en el artículo 15 de la Ley 9 de 1991, art.15. También faculta al Banco de la República para regular los cambios internacionales. El congreso distribuyó las competencias en materia de cambios internacionales entre el presidente y el congreso, Ley 31 de 1992. Con base en las funciones señaladas por el congreso el Gobierno Nacional expidió el Régimen General de Inversión de Capital del Exterior en Colombia y de Capital Colombiano en el Exterior Decreto 2080 de 2000, modificado parcialmente por los decretos 1844 de 2003, 4210 de 2004 y 1866 de 2005 expedidos por el Gobierno Nacional.

Decreto 2466 de 2007. Por el cual se modifica el Régimen General de Inversiones de Capital del exterior en Colombia y de capital colombiano en el exterior.

Decreto 1888 de 2008. Por el cual se modifica el Régimen General de Inversiones Capital del exterior en Colombia y de capital colombiano en el exterior.

En el decreto 2080 DE 2000 (octubre 18) se expresan los incentivos a la inversión extranjera, en los artículos 2, 3 y 4 que se encuentran a continuación, expresan nuevos incentivos a la inversión extranjera en nuestro país y definen algunos de los conceptos más importantes en dicha materia.

Artículo 2°. Principio de igualdad en el trato. La inversión de capital del exterior en Colombia será tratada para todos los efectos, de igual forma que la inversión de nacionales residentes.

En consecuencia, y sin perjuicio de lo estatuido en regímenes especiales, no se podrán establecer condiciones o tratamientos discriminatorios a los inversionistas de capital del exterior frente a los inversionistas residentes nacionales, ni tampoco conceder a los inversionistas de capital del exterior ningún tratamiento más favorable que el que se otorga a los inversionistas residentes nacionales.

Artículo 3°. Definiciones sobre inversiones de capital del exterior. Son inversiones de capital del exterior la inversión directa y la inversión de portafolio.

a) Se considera inversión directa:

i) La adquisición de participaciones, acciones, cuotas sociales, aportes Representativos del capital de una empresa o bonos obligatoriamente convertibles en acciones, ii) la adquisición de derechos en patrimonios autónomos constituidos mediante Contrato de fiducia mercantil como medio para desarrollar una empresa, iii) la adquisición de inmuebles, así como títulos de participación emitidos como Resultado de un proceso de titularización inmobiliaria de un inmueble o de proyectos de construcción o a través de fondos inmobiliarios previstos en las normas legales pertinentes, ya sea por medio de oferta pública o privada, iv) los aportes que realice el inversionista mediante actos o contratos, tales como los de colaboración, concesión, servicios de administración, licencia o aquellos que impliquen transferencia de tecnología, cuando ello no represente una participación en una sociedad y las rentas que genere la inversión para su titular dependan de las utilidades de la empresa;

b) Se considera inversión de portafolio la inversión en acciones, bonos obligatoriamente convertibles en acciones y otros valores inscritos en el registro Nacional de valores, de acuerdo con lo establecido en el título III, capítulo III de Este decreto.

Parágrafo 1°. No constituyen inversión extranjera los créditos y operaciones que impliquen endeudamiento. Constituye infracción cambiaria la realización por residentes en el país de operaciones de endeudamiento externo con divisas que hayan sido declaradas como inversión extranjera.

Parágrafo 2°. Para efectos del presente decreto se entiende por empresa lo previsto en el artículo 25 del Código de Comercio, así como las entidades sin ánimo de lucro y las entidades de naturaleza cooperativa.

Artículo 4°. Inversionista de capital del exterior. Se considera inversionista de capital del exterior a toda persona natural o jurídica titular de una inversión extranjera directa o de portafolio en los términos previstos en el presente decreto.

2 La Inversión y crecimiento económico colombiano

2.1 La Inversión en Colombia

Los niveles de confianza inversionista deben considerarse como una variable que tiene un impacto directo sobre el desarrollo económico de una nación, con mayor razón, cuando se trata de un Estado en vía de desarrollo como Colombia, que a su vez tiene el agravante del conflicto armado que se cree está finalizando, a tales inconvenientes, se le suma la tradicionalidad de la manera ilegítima con que se otorgan los proyectos de inversión e infraestructura, en donde muchas veces las vías extra-oficiales y fraudulentas son determinantes en los procesos de negociación, entre otros.

Este nivel de confianza es monitoreado por distintos agentes no gubernamentales de carácter internacional que brindan información del entorno inversionista de cada nación, y en los casos de países en vía de desarrollo como es caso Colombia, el contar con la inversión extranjera constituye una de las fuentes de financiamiento y ejecución de obras de alto costo.

A nivel internacional existen algunas entidades mundialmente reconocidas, como: El foro económico mundial (FEM), La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), El banco interamericano de desarrollo (BID), entre otros; que realizan en forma permanente un seguimiento al desarrollo de los países, utilizando para ello la medición de algunos indicadores: macroeconómicos, demográficos, inversiones, mercado de valores, competitividad, entre otros. Lo anterior con el objeto de alertar a los inversores acerca de los riesgos (favorables o desfavorables), que pudieran presentarse en el entorno del país durante el desarrollo de las oportunidades para inversión; al tiempo que son utilizadas por las naciones en general, como el referente para evaluar en forma comparativa la posición estratégica frente a competidores en el entorno mundial (Ramírez, 2015).

De esta manera, estos entes internacionales en muchas ocasiones son los encargados de proponer las políticas económicas para estos países como fue apertura económica, políticas de inversión, control de los indicadores económicos más importantes, etc, que en muchas ocasiones tienen impacto sobre el crecimiento económico pero no sobre el desarrollo económico.

Es importante mencionar que en la actualidad, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos OCDE es el organismo internacional que más influencia tiene en Colombia y que ha causado diversos cambios administrativos y políticos a nivel nacional con el fin de ser aceptados en dicha organización, previa normalización de algunos indicadores de calidad, infraestructura, fortaleza económica, eficiencia Estatal entre otras, como por ejemplo la

apertura económica a principios de la década de los 90s que se discutió como una estrategia de globalización generalizada y adaptada para América Latina con el fin de fortalecer su nivel de competitividad y aprovechar las ventajas comparativas y el potencial de recursos específico de cada economía participante (Sánchez O. , 2003).

2.2. Crecimiento económico colombiano

La dependencia de la economía colombiana del sector primario se puede evidenciar notoriamente en la siguiente gráfica:

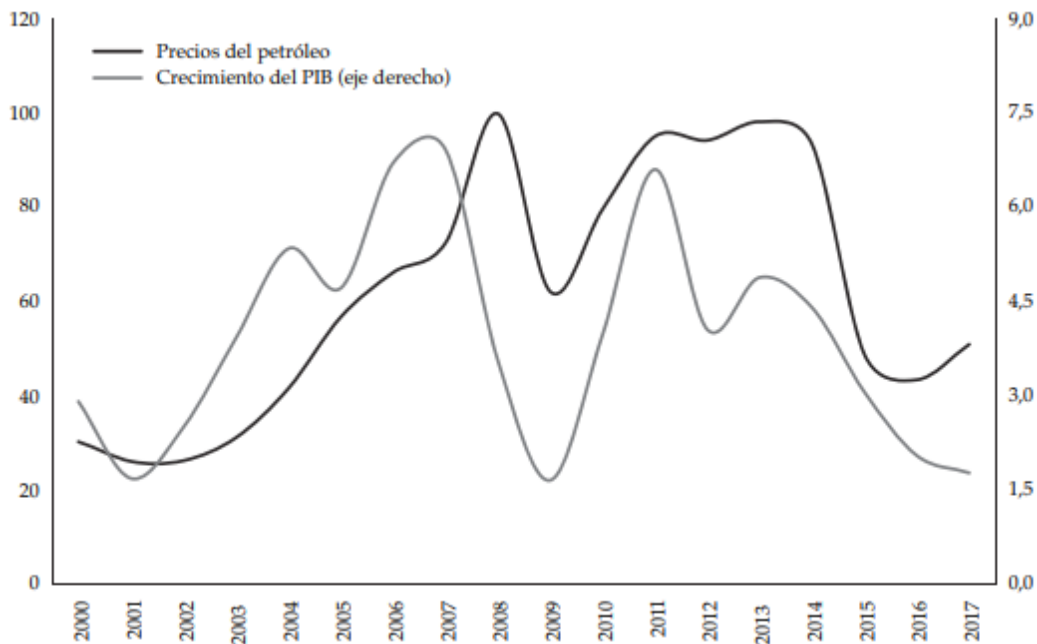


Figura 1: Dependencia de la economía colombiana (PIB) con el sector primario (Petróleo).

Nota. Tomado de Cuadernos de Fedesarrollo N°57 (Gómez & Higuera, 2018).

En el Gráfico 3: Dependencia de la economía colombiana (PIB) con el sector primario (Petróleo), se observa la enorme dependencia del PIB colombiano con relación al precio del petróleo. Es decir, el PIB de Colombia baila al ritmo de los precios del petróleo; si el precio es bajo, el PIB tiende a la baja y viceversa.

De modo complementario podemos destacar el enorme impacto que tienen los precios del petróleo sobre el crecimiento del PIB en Colombia, [...], no cabe ninguna duda de que aumentos en los precios del petróleo siempre han estado asociados con incrementos en el ritmo de crecimiento de la economía (Gómez & Higuera, 2018).

En años recientes se han hecho algunas consideraciones de las teorías que tratan acerca de la situación desfavorable que hay en la especialización en bienes primarios, como lo son los bienes agrícolas y la extracción minera.

Se ha encontrado que, pese a los inconvenientes expuestos en un gran número de teorías, entre las cuales destacan: el deterioro en los términos de intercambio de la corriente estructuralista, la teoría de la llamada enfermedad holandesa, teorías que afirman el surgimiento de grupos al margen de la ley en sectores especializados en extracción minera, el deterioro del medio ambiente, etc. Puede darse el caso en que la economía no se vea afectada, y los efectos nocivos se contrarresten partiendo de unos lineamientos gestionados por el Estado, tales como regulaciones ante la entrada masiva de divisas al interior de la economía nacional, ayudas estatales a sectores industriales y manufactureros, presencia eficiente de la fuerza pública en regiones mineras y políticas de anticorrupción entre otras, permitiendo un fuerte desarrollo de la industria agrícola y minera a la par con el desarrollo del resto de la economía, utilizando a los sectores en cuestión como motores de la economía como ha ocurrido en algunos países como Canadá y Australia.

El caso colombiano no se puede incluir dentro de este nuevo fenómeno ya que el país está a distancia de que el Estado ejecute la gestión de los lineamientos que se requieren, y que por su parte es más un impedimento la gestión que realiza puesto que permite malas prácticas empresariales y entorpece el correcto funcionamiento del mercado al favorecer de manera excesiva los intereses de las empresa que han invertido en Colombia, se fomenta la violencia, la pobreza y el enriquecimiento sin responsabilidades sociales y ecológicas.

En Colombia, la tendencia al aumento en IED, comienza a evidenciarse, según algunos autores y analistas políticos, desde que el gobierno de Uribe proclama la política de seguridad democrática y hace más atractiva la inversión en el país al disminuir los factores de riesgo, los calificadores de riesgo a nivel mundial como Moodys's, Fitch y S&P'S, estos indicadores evidenciaron que Colombia había mejorado las condiciones para ser un país receptor de inversión extranjera, y hay que considerar que los grandes inversionistas consultan muy detenidamente esta clase de variables a la hora de decidir el país en donde harán sus inversiones; también se tienen antecedentes de una economía con un nivel de estabilidad buena, nunca hubo hiperinflación, no se ha declarado en receso de pago de deuda externa, la inflación es baja, etc.

En conclusión, sus variables macroeconómicas son estables. No obstante, también influyen las políticas favorables que existen para los inversionistas extranjeros como: tener los mismos derechos y deberes que el inversionista nacional, que pueda enviar sin limitación alguna el capital y las utilidades al exterior, beneficios tributarios, incentivos para exportar, etc.

La Ley N.º 09 (1991) es el marco legal para la inversión en Colombia. Asimismo, ésta rige por resoluciones del Consejo Nacional de Política Económica y Social, en particular la Resolución N.º 51 de 22 de octubre de 1991, así como por algunos decretos, entre ellos el Decreto N.º 517, Estatuto de la Inversión Extranjera de 1995.

Estas normas disponen que con excepción de lo relativo a la transferencia de recursos al exterior, la inversión nacional y extranjera reciban el mismo tratamiento en Colombia.

No existen límites a las remesas de utilidades ni tiempo mínimo para la permanencia en el país. Los controles cambiarios de divisas han sido eliminados desde 1991, por lo que las remesas pueden hacerse en moneda libremente convertible, incluidas sumas recibidas por concepto de la enajenación de la inversión dentro del país, liquidación de la empresa o reducción de capital.

El especializar la economía nacional al sector primario tiene serios problemas que son de conocimiento histórico, teórico y práctico por los dirigentes políticos del mundo, incluyendo lógicamente a Colombia. Por una parte están las teorías en donde se afirma que una economía que se especialice en un sector primario, como la minería o la producción agrícola, es víctima de la llamada maldición de los recursos naturales y está condenada al deterioro de los términos de intercambio, esto es que, en el ingreso marginal de un consumidor, cada vez se destina menos porcentaje de su ingreso al consumo de bienes primarios; la causa de esto es la baja elasticidad ingreso o sea que en un aumento considerable de ingreso de un consumidor, el aumento en la demanda de bienes primarios será menos que proporcional. Un consumidor demandara bienes primarios en forma decreciente con respecto a la satisfacción de sus necesidades y al incremento de sus ingresos.

Los consumidores sufren una sofisticación de su consumo y cuando hay incrementos en su ingreso, dedican más recursos a comprar un mejor auto, en cambiar su viejo televisor, en adquirir una computadora y finalmente a ingresar a un club social o a una fraternidad, según Maslow, esto se debe a que las necesidades tienen una jerarquía y solo se avanza a un nivel superior de necesidades cuando se satisfacen las inferiores; partiendo de este principio, se entiende que mientras aumenta el ingreso de las familias de una nación, o el ingreso del Estado, estos comienzan

a dedicar recursos en proporciones cada vez mayores a la satisfacción de necesidades que se satisfacen con bienes de mayor nivel de tecnología y servicios.

Por otro lado, el país en donde se haya producido la más alta especialización en sectores primarios, quedará desprovisto de trabajadores idóneos en otras áreas productivas, produciendo inicialmente una migración de mano de obra hacia el sector en auge, afectando la productividad en los sectores en donde el recurso, mano de obra, migre siendo este uno de los síntomas del efecto nocivo de la especialización en sectores primarios.

Otro síntoma es la famosa Enfermedad Holandesa y el efecto producido sobre la tasa de cambio, en donde debido a la abundancia de divisas, la moneda nacional sufre una reevaluación, disminuye la tasa de cambio, en donde es afectada la competitividad de los bienes nacionales que se exportan al hacerse más costosos, y en el mercado nacional frente a los bienes que son importados, lo que produce una sustitución de los bienes nacionales por bienes extranjeros y una desindustrialización nacional por deterioro en la competitividad.

De la única forma que el sector primario podría ser un sector que sirva como motor para la economía en general, es que este sector tenga un excelente encadenamiento con el resto de la economía, es decir que el mayor ingreso en este sector se propague como mayor consumo de otros productos, pero la realidad es que las utilidades son mayoritariamente de propiedad de unos pocos, y los insumos, materiales y equipos se traen mayoritariamente del exterior, y los empleados con mayores ingresos y capacitación también provienen del exterior, dejando a los nacionales los puestos de obreros y algunos mandos medios; luego el material extraído no sufre ninguna transformación que le de valor agregado o que genere nuevas fuentes de ingreso al interior del país, con la creación de nuevas industrias, se exporta tal y como se extrae para luego pagar el sobre costo de su transformación en producto terminado.

En otros aspectos teóricos debatidos en la actualidad, están los diversos factores económicos y políticos, en donde se formula que el efecto de la especialización de una economía en sectores primarios está determinado por el nivel de encadenamientos que posea el subsector y en concreto el andamiaje productivo de cada empresa, en este caso minera.

En lo relacionado al orden público, las economías en donde se carece de un sistema de seguridad publica fuerte y a su vez abunda la pobreza, se da el surgimiento de grupos armados al margen de la ley que buscan el control de la actividad minera o la extorsión de las empresas que se dedican a esta, en el caso colombiano se cumple con los requisitos para que esto pase.

En la teoría del deterioro de los términos de intercambio formulada por Prebisch, la gran premisa era que se debían observar los datos cuantificables de una economía para luego analizarlos y enmarcarlos en una teoría consistente que luego sería utilizada para formular políticas económicas para llegar al fin de mejorar el nivel de vida de la población excluida del desarrollo, en el caso del deterioro de los términos de intercambio, Prebisch observaba la diferencia de ingresos de los países centrales y los periféricos, dándose cuenta que esta diferencia partía de un aumento desigual de la productividad de los trabajadores de unos y otros países, los centrales y los de periferia, denotando que los países centrales se especializaban en la producción de bienes manufacturados y los países periféricos en la producción de bienes primarios.

Este enfoque no era tenido en cuenta por la teoría tradicional de las ventajas comparativas y la especialización internacional del trabajo, en donde se omitía la participación de la transferencia del progreso tecnológico, ya que una tecnología nueva y revolucionaria obtenida en el sector manufacturero no se transmitía a un país en donde se especializarán en el sector primario, pues su implementación al no tener desarrollado este sector sería infructuosa.

Para esto se debía romper con el modelo tradicional de ventajas comparativas y de especialización internacional del trabajo, puesto que sería la única manera en que el progreso tecnológico podría difundirse a los países de la periferia y con esto elevar progresivamente el nivel de vida de las masas, ya que encontraba que la relación entre países del centro, los países desarrollados, y los países de la periferia, los países no desarrollados, no era igualmente benéfica, pues el traslado del progreso tecnológico se daba solo desde la periferia hacia el centro y no de forma recíproca, haciendo que su teoría se enmarcara en un estudio del desarrollo de forma global.

La observación que llevo a su teoría fue que existía un grupo de países productores y exportadores de bienes manufacturados provenientes de la industria, que gracias a sus altos ingresos dinamizaban la demanda que permitía un elevado progreso técnico, a su vez este progreso técnico mejoraba la productividad que permitía elevar los salarios de este sector y a su vez el nivel de vida de quienes se dedicaban a estas tareas, para su producción y su alimentación estos países demandaban bienes primarios a los países de la periferia, en estos países el progreso técnico penetraba lentamente y no se distribuía entre los actores económicos de forma equitativa concentrándose en los sectores dedicados a la exportación de bienes primarios, de esta manera la estructura económica era heterogénea con una baja productividad media de la fuerza de trabajo al igual que bajos salarios, esta desigualdad debería ser el objeto de la política económica (Prebisch, 1950).

La segunda observación de Prebisch para fortalecer su teoría fue que los países especializados en bienes primarios cada vez debían ofrecer más bienes a cambio de los bienes producidos en el sector de las manufacturas de los países que se especializaban en estas.

La explicación que encontraba en estas observaciones era que debido a la estructura social de cada país, en los países del centro una mejora de la productividad se convertía en mayores

beneficios para los productores y mejores salarios para los trabajadores, pero en los países de la periferia un aumento en la productividad a causa del progreso tecnológico, era acompañada por una reducción de precios, de lo que se beneficiaban igualmente los países del centro; lo que repercutía en los términos de intercambio, ya que los países del centro no solo se beneficiaban del aumento de beneficios por su creciente productividad sino que los países de la periferia cedían los beneficios del aumento de su productividad a los países del centro (Prebisch, 1950).

Esto lo atribuía principalmente a la estructura social de los países analizados, en los países del centro los trabajadores estaban organizados en sindicatos y podían reclamar cierta parte del aumento en la productividad como mejoras salariales, mientras que en los países de la periferia los trabajadores no estaban organizados para exigir o reclamar aumentos salariales por el aumento en la productividad por el avance tecnológico, lo que se convertía en una reducción de precios.

Por esto para Prebisch el sistema clásico de ventajas comparativas no beneficiaba a todos los países como predecía, sino que al contrario deterioraba gradual y progresivamente los términos de intercambio entre bienes producidos en el centro y la periferia.

Como esta teoría fue formulada hace mucho tiempo algunos economistas se preguntan acerca de la vigencia de esta, José Antonio Ocampo, después de revisar los estudios empíricos que abarcan el período 1876-1986, concluye que los términos de intercambio siguen respondiendo a las predicciones de la teoría de la CEPAL sobre la materia (Ocampo, 1993). Posteriormente, Ocampo y Parra (Ocampo & Parra, 2003) determinan que entre 1900 y 2000 hubo un deterioro notable entre el precio medio de 23 productos primarios examinados (el cobre entre ellos) y el precio de los productos industriales, a un ritmo medio cercano a un 1% anual. Estos autores advierten que este deterioro no fue homogéneo ni continuo pero que refleja una tendencia de largo plazo.

Los productos mineros o commodities son bienes altamente demandados en la sociedad moderna, son necesarios y por el momento son imprescindibles. La creciente demanda de países en crecimiento como China e India y la sostenida demanda de los países desarrollados, y la especulación en el mercado de dichos bienes, han ocasionado que el precio de muchos commodities se haya disparado en los últimos años.

Esto ha hecho que las multinacionales dediquen mayores recursos a la exploración y la explotación de recursos mineros en todo el mundo y aprovechando las políticas benefactoras hacia estos sectores de la economía que han encontrado en Colombia, así como las políticas para atraer nueva Inversión Extranjera se han venido a posar en el territorio nacional para llevar a cabo dicha actividad.

En el mundo entero y debido a la creciente actividad en el sector de la minería, se han dedicado a desarrollar nuevas teorías y planteamientos económicos para disminuir los efectos nocivos que trae consigo la especialización en productos mineros de algunos países.

En el caso colombiano, las políticas actuales y la actitud del Estado frente a estos problemas que se derivan de la producción minera no es posible llegar a ser uno de los países que logran tener un fuerte desarrollo minero sin incurrir en los nefastos deterioros de la economía y el Medio Ambiente, así como otros problemas que se derivan de la actividad tales como la corrupción política, que en Colombia existe en abundancia lamentablemente, debido a este fenómeno, la corrupción política favorece la adjudicación de las concesiones y la definición de las leyes que rigen esta actividad.

Para finalizar, en Colombia todavía el campo se desarrolla bajo la metodología del trabajo tradicional, la industrialización del campo es muy baja, la economía campesina se desarrolla en condiciones precarias. Al igual que el nivel educativo del campesino promedio es igualmente bajo.

La administración Nacional quiere enfocar gran parte de la economía en el desarrollo del sector agrario, no obstante, esta afirmación es insostenible e inviable dadas las condiciones actuales del sector campesino.

Los escenarios que modela la OECD para los próximos cincuenta años no consideran viables las agriculturas tradicionales y la agricultura campesina, las cuales son factibles sólo en la medida en que adopten el paquete económico y tecnológico del agronegocio (Sánchez, Panneso, Nieto, Giraldo, & Cabrera, 2018).

3. Inversión en Infraestructura y Competitividad

3.1 Marco regulatorio.

La legislación interna de Colombia, establece diferentes garantías, propósitos y mandatos superiores que se desarrollan en las normas formales que orientan los fines esenciales del estado. De tal manera que, por mandatos constitucional, la legislación debe desarrollar los propósitos del Estado y por medio de ellas se deben plantear las políticas públicas tendientes a la consecución de dichos fines.

Así pues, con la apertura económica, en el periodo del expresidente César Gaviria (1990-1994), se permitió, de esta manera, la comercialización masiva de productos en el país hacia el exterior. En dicho periodo se negoció la primera concesión de infraestructura vial, Bogotá- Villavicencio

en el año 1994, siguiendo la tendencia internacional, fundamentada en la necesidad de incluir al sector privado en la construcción y mantenimiento de la red vial nacional.

De tal manera que, mediante el decreto 2171 del 30 de 1992, se dio origen al Instituto Nacional de Vías (INVIAS) cuya función es ejecutar las políticas públicas referidas a la infraestructura vial a cargo de la nación, de tal manera que dicha institución tiene a cargo el desarrollo de las concesiones viales.

La creación del INVIAS permite la entrada en ejecución, distintas estrategias que redundan en la intención del desarrollo de nuevas vías para mejorar la red vial del Estado, logrando la incorporación de proyectos viales financiados al 100% por capital privado y concediendo las concesiones necesarias para el mantenimiento de las mismas.

El Art. 32 de la ley 80, expedida en el año 1993, caracteriza los contratos bajo concesión como “los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión total o parcial de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial de una obra o bien destinados al servicio o uso público por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien”.

Así pues, las concesiones en el país se desarrollan bajo las reglamentaciones que el legislador se va expresando, de tal manera que, la Ley 80 de 1993, fuera la primera expresión con dicha orientación, la Ley 105 de 1993, mediante la cual, el legislador le otorga funciones específicas a las entidades que tienen a cargo la reglamentación del sector del transporte y la Ley 99 del año 1993, mediante la que se creó el ministerio del medioambiente y se dictaron políticas tendientes a la protección del medioambiente (Prieto, 2002).

El Instituto Nacional de Vías, tiene la responsabilidad de ejecutar los mantenimientos de todas las vías del país que no se encuentren bajo concesión, a la vez que debe hacer control y seguimiento a todas las concesiones del país.

Con el fortalecimiento del sector transporte, el INVIAS asumió diversas funciones y su estructura cambió, pues se dividió bajo los decretos 2056 y 2064 del 24 de junio de 2003 del 24 de junio de 2003, se conformó como un organismo adscrito al ministerio de transporte y el Instituto Nacional de Vías pasó a ser parte de la rama ejecutiva.

En el año 2003 bajo el decreto 1800, se crea el Instituto Nacional de Concesiones (INCO), entidad cuyo objetivo es “planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial las concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario”.

3.2 Analisis comparativo: Inversión en infraestructura y competitividad

Con el fin de evaluar las condiciones de competitividad basada en los proyectos de infraestructura vial en el presente trabajo de investigación, se empieza por realizar una comparación de la tasa de crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB), ya que este comportamiento redundará en ser un componente explicativo del rendimiento del stock de capital acumulado, del nivel de inversión, incluida la inversión en infraestructura vial, y los niveles de competitividad de la economía en términos generales.

Tabla 1.

Comparación de la tasa de crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) (a precios constantes).

Brasil	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Brasil	5,66	3,15	4,00	6,01	5,02	-0,23	7,57	3,92	1,76	2,74	0,15
Chile	6,04	5,56	4,59	4,60	3,66	-1,04	5,75	5,84	5,46	4,23	1,89
Colombia	5,33	4,71	6,70	6,90	3,55	1,65	3,97	6,59	4,04	4,94	4,55
Ecuador	8,21	5,29	4,40	2,19	6,36	0,57	3,53	7,87	5,22	4,64	3,80
México	4,21	3,08	4,98	3,22	1,38	-4,74	5,20	3,92	4,03	1,44	2,10
Perú	4,96	6,29	7,53	8,52	9,14	1,05	8,45	6,45	5,95	5,76	2,40
Uruguay	11,82	6,62	4,10	6,54	7,18	4,24	7,80	5,16	3,32	5,10	3,50
Venezuela	18,29	10,32	9,87	8,75	5,28	-3,20	-1,49	4,18	5,63	1,34	-4,00
A. L.	6,05	4,48	5,39	5,75	3,98	-1,16	6,27	4,74	2,93	2,88	1,13

Nota. Basado en información de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL (2014). Comparación entre algunos países Latinoamericanos, el agregado para América Latina y Colombia.

En la Tabla 1: Comparación de la tasa de crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) (a precios constantes), se evidencia la crisis del año 2009 relacionada con la burbuja inmobiliaria que impactó ferozmente a la economía mundial sumiendo en una crisis económica a muchas economías, de esta manera, se hizo necesaria la intervención de diversos organismos de orden internacional para recuperar a algunas economías. No obstante, Colombia no presentó un crecimiento negativo, o contracción de la economía, en ninguno de los años analizados, explicado según algunos autores como un resultado a la política conservadora en materia de inversión por parte del Estado.

Cabe destacar que Colombia ha presentado un crecimiento económico, si bien no es el mayor del grupo de países analizados, con un comportamiento relativamente estable y en el año 2014 reportó un crecimiento mayor a economías como Chile y Perú cuyo comportamiento ha sido

superior al de Colombia en periodos pasados básicamente por diversas fortalezas político-administrativas y económicas; por otro lado, y en comparación con otras economías que presentan fluctuaciones demasiado altas como es caso Venezuela que en el año 2004 presento un crecimiento admirable del 18,29, pero presentó un crecimiento económico negativo en tres periodos, 2009, 2010 y 2014, de la serie analizada. Lo que constituye un desequilibrio evidente de las políticas internas.

Así pues, los factores importante y determinantes de la competitividad aunada al desarrollo del Estado y de las regiones, permiten hacer un diagnóstico mucho más preciso del estado en que se encuentra el desarrollo en cuanto a la infraestructura vial, para poder determinar los estadios en que ella interfiere, positiva o negativamente, con el desarrollo económico.

En cuantop al nivel de calidad de vías interurbanas se puede evidenciar el pobe desempeño de del país.

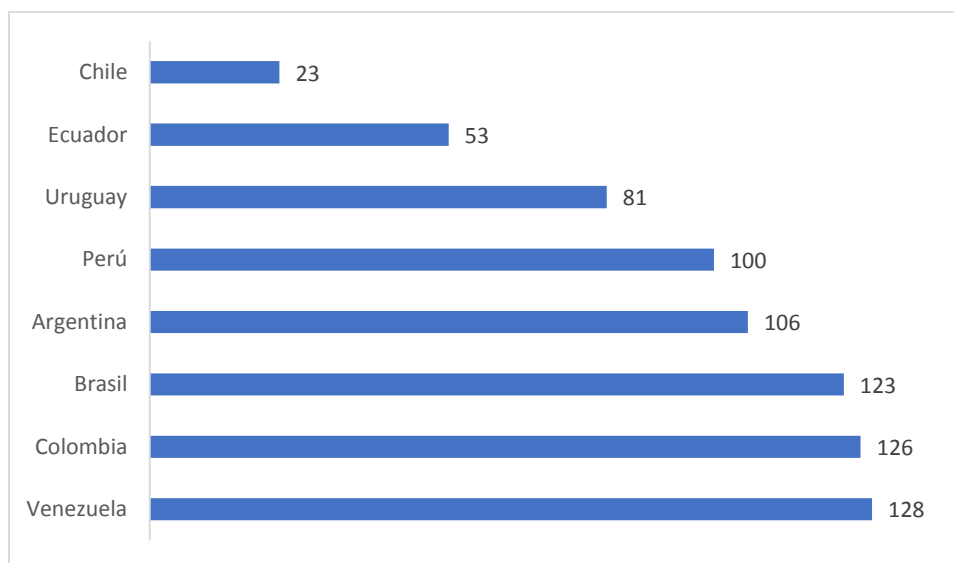


Figura 2. Nivel de calidad de las vías Interurbanas.

Nota. Basado en datos del análisis del Foro Económico Mundial en el año 2012. En la grafica Colombia se ubica en los últimos lugares de la clasificación de la calidad de vías interurbanas.

En la Grafica 1: Nivel de calidad de las vías Interurbanas, Colombia ocupa uno de los últimos puestos 126/140, superado por Brasil, Argentina, Perú, Uruguay, Ecuador, México y Chile, representando un atraso en el desarrollo de infraestructura vial tendiente a reducir los niveles de competitividad nacional con relación a países de la misma región.

El Foro Económico Mundial (FEM) es una entidad de orden internacional de cooperación en la formulación de estrategias que propenden al mejoramiento de las condiciones internas de las naciones con el fin de fortalecer el desarrollo integral de las economías.

Es así como Colombia ha tenido que implementar estrategias de inversión en infraestructura vial, al igual que en otros sectores, para estar un tanto alineado con relación a los estándares de desarrollo a nivel internacional. Con este fin y debido a las sugerencias y presiones por el cumplimiento de compromisos con entes internacionales, Colombia ha realizado diversas inversiones por la modalidad de concesiones, con el animo de mejorar su posición en distintos indicadores de eficiencia Estatal de las economías como es caso el Índice Global de Competitividad que elabora el FEM desde la década del 70.

3.3 Índice global de Competitividad

El Índice Global de Competitividad incorpora un total de 12 categorías en las que se valoran distintas variables explicativas y dentro de este se examina el nivel de infraestructura general de la nación como un componente explicativo del nivel de competitividad de la economía analizada.

Ahora bien, el Fondo Económico Mundial, establece unos estándares que le permite hacer una medición a los estados, en cuanto a su competitividad, lo que le permite a los estados diseñar, proyectar y ejecutar políticas públicas tendientes a mejorar su calificación internacional para lograr

una mayor captación de inversionistas extranjeros que busquen un ambiente propicio para establecer sus negocios en el territorio nacional.

Tabla 2.

Clasificación de Colombia en el Índice Global de Competitividad del FEM

Categorías	Posición			
	2011	2012	2013	2014
Requerimientos básicos	73	77	80	78
Instituciones	100	109	110	111
<u>Infraestructura</u>	<u>85</u>	<u>93</u>	<u>92</u>	<u>84</u>
Entorno macroeconómico	42	34	33	29
Salud y educación primaria	78	85	98	105
Factores que mejoran la eficiencia	60	63	64	63
Educación superior y capacitación	60	67	60	69
Eficiencia del mercado de bienes	99	99	102	109
Eficiencia del mercado laboral	88	88	87	84
Desarrollo del mercado financiero	68	67	63	70
Preparación tecnológica	75	80	87	68
<u>Tamaño del mercado</u>	<u>32</u>	<u>31</u>	<u>31</u>	<u>32</u>
Factores de innovación y sofisticación	56	66	69	64
Sofisticación de los negocios	61	63	63	62
Innovación	57	70	74	77
Posición general de Colombia	68	69	69	66
Número de países analizados	142	144	148	144

Nota. con base a datos del Departamento Nacional de Planeación (2014) y el Foro Económico Mundial FEM.

Sin embargo, la posición de Colombia en el tema de infraestructura ha venido ubicándose por debajo del 50% de los países analizados peor dotados en infraestructura en donde se incluye de manera integral la infraestructura vial; a saber: 85/142, 93/144, 92/148 y 84/144 respectivamente en los años 2011, 2012, 2013 y 2014.

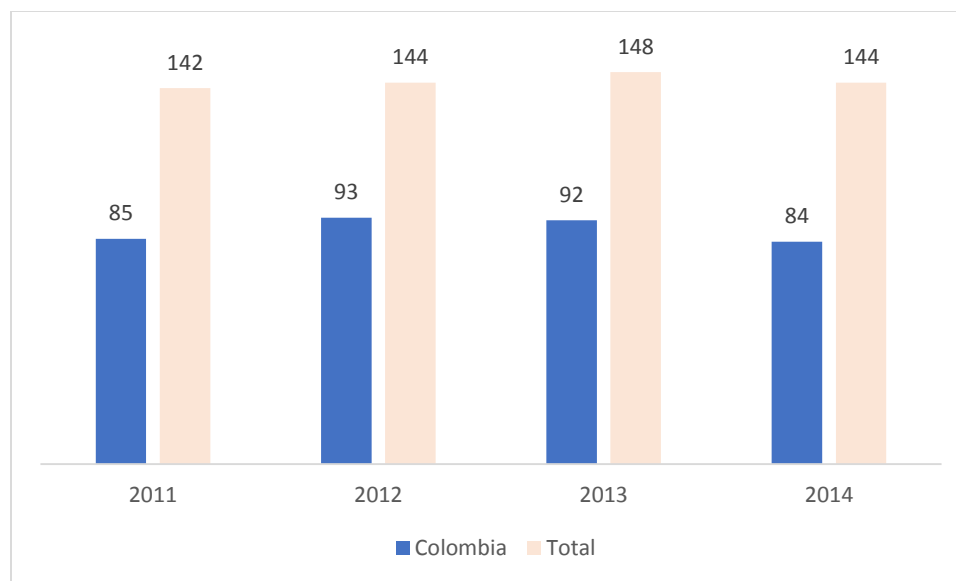


Figura 3. Índice Global de Competitividad (Categoría Infraestructura).

Nota. Con base al Índice global de Competitividad del FEM (2015).

Con esta evolución de la infraestructura vial, América Latina ha experimentado un mayor nivel de desarrollo, impulsado por políticas y ejecuciones de proyectos de infraestructura vial. La cantidad de bienes y servicios tranzados en las economías interconectadas ha aumentado paulatinamente conforme han aumentado los niveles de inversión y acumulación de infraestructura vial.

En los últimos años el volumen del comercio internacional ha crecido sensiblemente como resultado de la mayor apertura de las economías —expresada en la reducción de aranceles— y de

las mejoras en los sistemas de transporte y manipuleo de las cargas. Los cambios no han sido sólo cuantitativos, ya que la composición del comercio también ha variado, con una mayor participación de los productos manufacturados. Los mercados de estos productos han experimentado grandes cambios: se ha expandido su cantidad, se ha reducido su ciclo de vida, se ha globalizado la comercialización y se ha organizado la producción mediante la combinación de insumos de múltiples orígenes. Estas tendencias han puesto en un primer plano de interés el movimiento físico de bienes, tanto en el espacio (transporte) como en el tiempo (gestión de inventarios), ya que la eficiencia con que se organizan esos movimientos en un país condiciona la competitividad de sus empresas y, por ende, la de la economía en su conjunto (Kohon, 2011).

La conectividad vial producida por la implementación de proyectos de infraestructura vial en la modalidad de concesión, se ha encaminado a mejorar la integración transnacional con los países vecinos por vía terrestre. No obstante, en países como Colombia, Brasil, Bolivia, Chile, Perú y Paraguay que aun no conciben un desarrollo en infraestructura vial subnacional, los esfuerzos deben dividirse en estos dos grandes objetivos ya que no es posible una integración vial a nivel de fronteras sin antes haber realizado un fuerte desarrollo de la infraestructura vial al interior del territorio nacional que permita que en las zonas lejanas de las cabeceras urbanas también se explote el potencial productivo; enfáticamente en la situación colombiana en la que aun se sufre de un débil desarrollo industrial y que la mayor parte del país se dedica a labores agrarias y en algunos casos agroindustriales.

No obstante, al observar la posición de Colombia en la categoría de “Tamaño del mercado”, se evidencia que ha mantenido una posición muy baja y constante. Esto se puede interpretar como un crecimiento generalizado de todos los países participantes; es decir, aunque la cantidad de bienes

y servicios tranzados en la economía colombiana ha aumentado considerablemente, también lo ha hecho en todos los países participantes en este escalafón. Por consiguiente, aunque en Colombia se vienen haciendo esfuerzos de inversión en infraestructura vial y otras medidas, este esfuerzo no ha sido superior que el que han hecho en otras economías, constituyendo este crecimiento como un crecimiento natural que corresponde a un esfuerzo promedio, que, aunque no es representativo, por lo menos no es insuficiente para mantener una posición estable.

En el caso latinoamericano esto puede materializarse en gran medida por medio de la adopción y adaptación de tecnologías y el movimiento hacia la frontera de producción, sin tener necesariamente que asumir la compleja tarea de estar en la punta de lanza de generación de conocimiento. En este escenario, se hace por lo tanto vital para el futuro de Colombia buscar aumentos significativos en la productividad total de los factores si se desean mantener los ritmos de crecimiento experimentados en los últimos años, lo cual pasará por el diseño de políticas públicas adecuadas que garanticen el fomento del comercio internacional y una política industrial moderna, mejoras en el acceso a una educación de calidad y el fomento de la CTI e inversiones en infraestructura (Gómez & Higuera, 2018).

Finalmente, se puede evidenciar como algunos países del área con condiciones similares a Colombia, en materia de inversión en proyectos de infraestructura vial, lograron comunicar de una mejor manera los territorios alejados de las cabeceras municipales, así mismo como comunicar esas cabeceras municipales con centros de consumo nacional y extranjero, mediante vías hasta las fronteras o a los centros de comercio, fue lo que ocasionó el fomento de un muy significativo incremento en la producción de los diversos sectores de la economía, aumentando los niveles de crecimiento, desarrollo bienestar general de la población.

En cuanto al crecimiento económico, la infraestructura tiene un papel clave ya que articula el territorio, da soporte al asentamiento de la población, propiciando la base sobre la que interactúan el resto de los factores de producción. Los servicios en red de la infraestructura energética, de transporte, de telecomunicaciones y de agua potable y saneamiento constituyen un elemento central de la integración del sistema económico, social y territorial de un país, haciendo posible las transacciones dentro de un espacio geográfico y económico determinado. La mejora de la infraestructura y sus servicios favorece a la productividad y, con ella, al desarrollo económico, siendo el efecto de mejora mayor cuanto menor sea la dotación inicial (CEPAL, 2017).

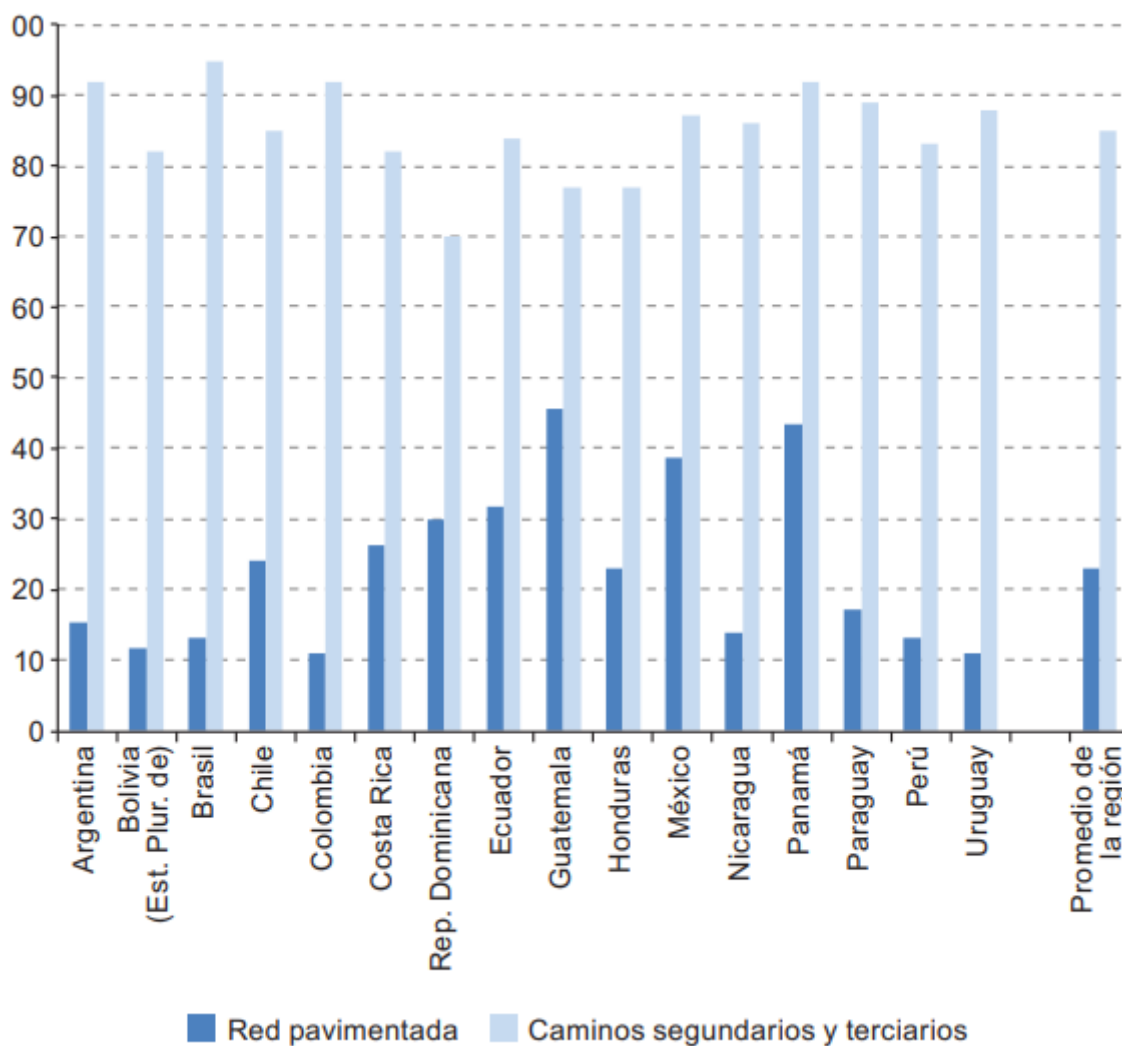


Figura 4. Red pavimentada y red secundaria y terciaria como parte de la red vial total, 2014 (Porcentajes).

Nota. Tomado de Boletín FAL Edición N.º 354, número 2 (CEPAL, 2017).

En este gráfico se observa el nivel de interconectividad entre las regiones alejadas de los centros urbanos representados por las redes viales secundaria y terciaria.

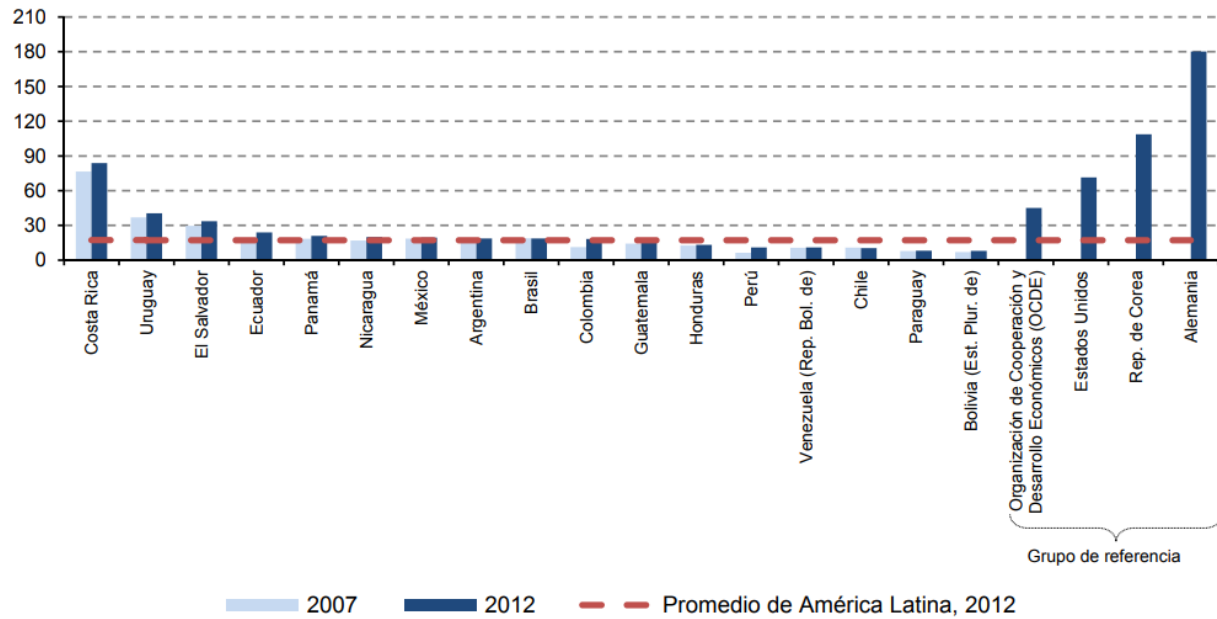


Figura 5. Evolución de la densidad de la red vial **total**, por 100 Km², países y regiones seleccionados (2007-2012) (Kilómetros por cada 100 Km²).

Nota. Tomado de: Boletín FAL Edición N° 345 (CEPAL, 2016).

En este gráfico se puede evaluar la evolución que ha tenido la densidad de la red vial total en los países considerados.

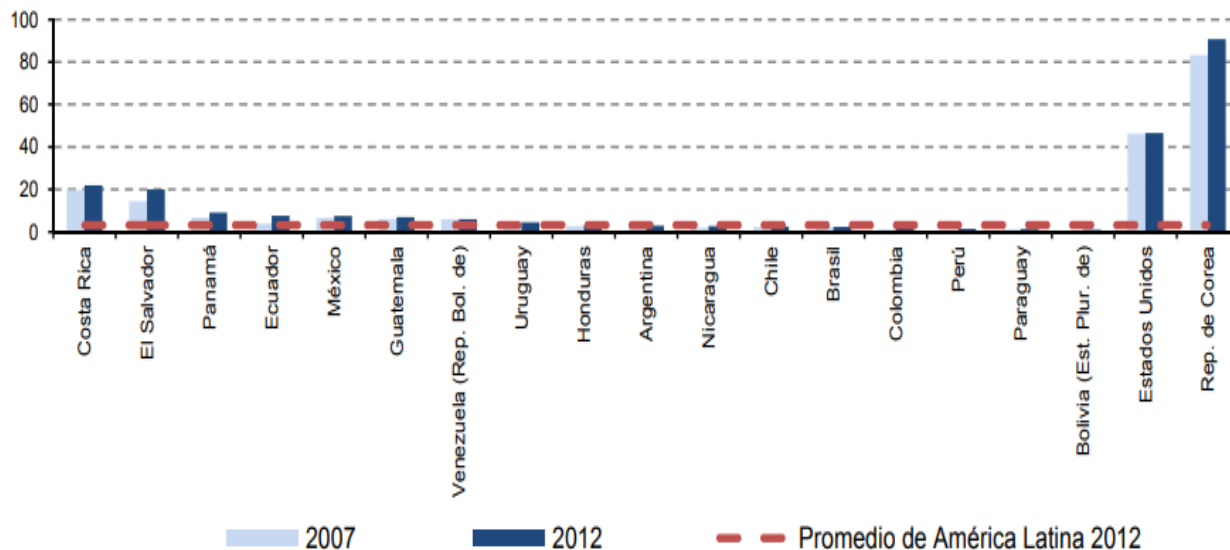


Figura 6. Evolución de la densidad de la red vial **pavimentada**, por 100 Km², países y regiones seleccionados (2007-2012) (Kilómetros por cada 100 Km²).

Nota. Tomado de: Boletín FAL Edición N° 345 (CEPAL, 2016).

En este gráfico se puede evaluar la evolución que ha tenido la densidad de la red vial pavimentada en los países considerados.

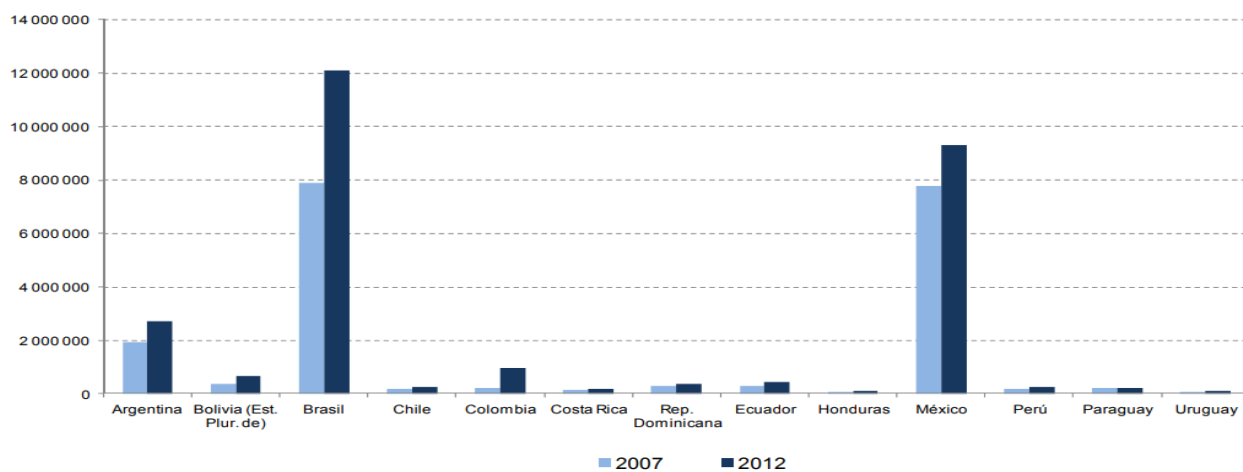


Figura 7. Crecimiento del parque automotor de carga en América Latina 2007-2012 (Unidades).

Nota. Tomado de: Boletín FAL Edición N° 345 (CEPAL, 2016).

Mediante los gráficos 4, 5, 6 y 7; se puede analizar la evolución de la inversión en infraestructura vial y los efectos sobre el agregado en la economía.

Los países considerados que realizaron un mayor esfuerzo en inversiones relacionadas con proyectos de infraestructura vial, obtuvieron un mayor crecimiento del PIB con relación a los países que realizaron una menor inversión en el sector.

De esta manera, se puede interpretar que las inversiones en infraestructura vial, de cierta manera tuvo efectos positivos en el agregado de la economía. Adicionalmente, una mayor cantidad de bienes y servicios transados. Esto se puede evidenciar al observar el ultimo grafico en el que se observa el crecimiento en el parque automotor del sector de carga; este dato evidencia un mayor comercio de bienes de los sectores primario y secundario, ya que la necesidad de invertir en renovar, mantener o incrementar la cantidad de vehículos necesarios para responder a la demanda de bienes, se interpreta, lógicamente, en el aumento en la comercialización de los mismos.

En el grafico 7, se observa que Brasil, como caso excepcional debido al bajo aumento de la pavimentación de la red vial de este país, evidencia un enorme aumento de su parte automotor, esto no se traduce en una inconsistencia. Brasil tiene una extensión muy grande, por esta razón, cualquier inversión en infraestructura vial, se verá como pequeña debido a la cantidad de kilómetros de vías en el gigante vecino. De esta manera, en términos absolutos, Brasil si ha tenido grandes inversiones, y sobre todo estratégicas, en el sector de infraestructura vial.

Las inversiones en infraestructura impactan en la disminución de los costos de los servicios de las redes de infraestructura lo que incrementa la conectividad y accesibilidad territorial. En países en desarrollo afectan positivamente su inserción en el comercio internacional cuyo impacto estimado es similar al provocado por las barreras y tarifas arancelarias o por las distorsiones del tipo de cambio. Asimismo, los bajos costos de los servicios de infraestructura incentivan el ingreso

de la inversión extranjera directa lo que incide positivamente en el comportamiento de la tasa de inversión y el crecimiento económico (CEPAL (2), 2017).

4. Conclusiones

El desarrollo de una economía está sujeto a las potencialidades de sus recursos internos, a su organización político-administrativa y económica, no obstante, la implementación de estrategias tendientes a mejorar las condiciones competitivas frente a otras economías son de necesaria implementación.

Las economías que han apostado por incrementar sus inversiones en infraestructura vial, han obtenido un incremento adicional en términos relativos, con respecto a los países que han invertido poco. En contraste, al observar la evolución, por ejemplo, de Colombia y Brasil, se puede concluir que, las inversiones en infraestructura vial, han logrado un aumento en la producción de los sectores (agrícola, industrial, manufacturero y de servicios) en el gigante suramericano, mientras que Colombia, que ha realizado inversiones orgánicas o únicamente necesarias, es decir sin mayores esfuerzos económicos y logísticos, y que adicionalmente ha tenido problemas de corrupción que disminuyen la capacidad de la inversión y de su efecto, ha evidenciado un crecimiento igualmente orgánico o natural, explicado seguramente por el crecimiento de la población u otras variables explicativas, pero no por una reactivación intersectorial o un paulatino desarrollo de la economía nacional.

Debido a esto, se puede concluir que, en el tema de infraestructura vial, se encuentra un atraso de Colombia frente a países con los que comparte condiciones similares pero que con una mejor administración e implementación de políticas de inversión responsable y sin el flagelo de la corrupción o el conflicto armado interno, han avanzado de forma positiva.

Colombia debe fortalecer la red de infraestructura vial interna con el fin de aprovechar el gran potencial de las regiones que se encuentran apartadas de los centros urbanos, centros de comercio interno y propender por incrementar el nivel de exportaciones fortaleciendo los sectores de la economía en los que cada región posea mayores ventajas competitivas.

Adicionalmente, la insistente gestión política en convertir a Colombia en un país especializado en el sector primario, trae consigo enormes repercusiones que son bien conocidas por los dirigentes nacionales a nivel mundial ya que el tema no es nuevo, como se demostró en el recorrido del presente trabajo de investigación. No obstante, el poder de grandes economías y organizaciones internacionales, puede lograr una notoria disuasión en el actuar de forma consciente y hacer un esfuerzo por industrializar al país, por incorporar medidas que logren una educación de calidad que a su vez permita una mejor integración de procesos ricos en tecnología de punta y lograr un aumento en la productividad y el ingreso a mercados internacionales competitivos.

Referencias Bibliográficas

- Aboites, H. (Septiembre de 2010). La educación superior latinoamericana y el proceso de Bolonia: de la comercialización al proyecto Tuning de competencias. . *Cultura y representaciones sociales*.(01), 122-144.
- Acosta, B. D. (2018). *Inversión, expectativas y cultura en América Latina*. Quito: UDLA.
- Ardila, M. (2014). Calidad de la educación superior en Colombia. ¿Problema de compromiso colectivo? *Revista Educación y Desarrollo Social*, 44 - 55.
- Aristimuño, A. (2005). *Las competencias en la educación superior: ¿demonio u oportunidad?*. Montevideo: Universidad Católica del Uruguay.
- Benedito, E. (2000). *Didáctica de la matemática moderna*. México: Trillas.
- Bittencourt, M. (2012). Financial Development and Economic Growth in Latin America: Is Schumpeter Right? *Journal of Policy Modeling*, N° 34., 341–355.
- CAF. (2009). *Informe anual 2009*. Caracas: Corporación Andina de Fomento (Banco de desarrollo de América Latina).
- CEPAL (2). (2017). Efectos económicos de cambios en las redes de infraestructura logística. Dos estudios de casos en Argentina. *FAL Edición N° 356, número 4*, 1-13.
- CEPAL. (2016). Políticas de logística y movilidad para el desarrollo sostenible y la integración regional. *FAL Edición N° 345, número 1*, 1-9.
- CEPAL. (2017). Gobernanza de la infraestructura para el desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe: una apuesta inicial. *Boletín FAL (CEPAL) Edición N° 354, número 2*, 1-14.

Coinvertir. (1996). *Políticas de Inversión Extranjera*. Bogotá: Coinvertir.

Corredor, L. R., Prieto, A. M., & Fernández, L. B. (2017). Utilización del transporte intermodal para mejorar la competitividad y el desarrollo: corredor Bogotá-Belencito. *Revista Questionar*, vol. 5 n° 1, 55-66.

Démurger, S. (2001). Infrastructure Development and Economic Growth: An Explanation for Regional Disparities in China? *Journal of Comparative Economics* 29(1), 95–117.

DNP. (1997). Impacto de la Inversión extranjera en Colombia. . *Revista Planeación y desarrollo*. Volumen 19 (1), 23-31.

Gómez, C., & Gonzáles, J. (2015). ¿Podrán los países en desarrollo y México hacer que las exportaciones sean fuente de crecimiento económico alto y sostenido? *Red Internacional de Investigadores en Competitividad (Memoria del VIII Congreso)*, 901-919.

Gómez, H. J., & Higuera, L. J. (2018). Crecimiento Económico: ¿Es posible recuperar un ritmo superior al 4% anual? *Cuadernos de Fedesarrollo (57) Edición Debates Presidenciales 2018, La Imprenta Editores S.A.*, 26-54.

González, M. R. (2008). El enfoque por competencias en el EEES y sus implicaciones en la enseñanza y el aprendizaje . *Tendencias Pedagógicas*, 79-105.

Guzmán, T., López, J., & Sánchez, S. M. (2009). *Turismo Comunitario Y Generación de Riqueza En Países En Vías de Desarrollo. Un Estudio de Caso En El Salvador*. El salvador.

Hernández, R., Fernández, R., & Baptista, P. (2007). (2007). *Metodología de la investigación*. México: McGraw-Hill.

Jacoby, H., & Minten, B. (2009). On Measuring the Benefits of Lower Transport Costs. *Journal of Development Economics* 89(1), 28–38.

Keynes, J. M. (1936). *The general theory of employment, interest and money*. New York: Palgrave Macmillan.

- Kohon, J. (2011). *La Infraestructura en el Desarrollo Integral de América Latina. Diagnóstico estratégico y propuesta para una agenda prioritaria. Transporte IDeAL 2011*. Paraguay: Banco de Desarrollo de América Latina (KAF).
- Mendiluzza, D., & Jimenez, Y. (2018). La teoría del desarrollo y su influencia en América Latina. *Revista Estudios del Desarrollo Social: Cuba y América Latina*, 14-27.
- Ocampo, J. A., & Parra, M. Á. (2003). Los términos de intercambio de los productos básicos en el siglo XX. *Revista de la CEPAL (79)*, 7-37.
- OECD. (2013). *Informe PISA 2012*. Latinoamérica: OECD.
- Peña, L. B. (2008). *La competencia oral y escrita en la educación superior*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- Prebisch, R. (1950). Crecimiento, desequilibrio y disparidades: interpretación del proceso de desarrollo. *Naciones Unidas. Estudio económico de América Latina*.
- Prieto, W. (2002). Concesiones Viales En Colombia. *Tecnura*, 18–26.
- Ramírez, A. F. (2015). *Inversión en infraestructura vial y su impacto en el desarrollo económico: Un análisis al caso Colombia (1993-2014)*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia.
- Robledo, J. S., Bitran, E., & Nieto, S. (2013). *Opening the Black Box of Contract Renegotiations: An Analysis of Road Concessions in Chile, Colombia and Peru*. Paris: OECD Development Centre. Working Paper N° 317.
- Rocard, M., Csermely, P., Jorde, D., Lenzen, D., Hemmo, V., & Walwerg-Henriksson, H. (2007). *Enseñanza de las ciencias ahora: Una nueva pedagogía para el futuro de Europa (Informe Rocard)*. U.E.: Comisión Europea.
- Rosentein, P. (1943). Problems of industrialization of Eastern and South Eastern Europe. *Economic Journal*, 53 (210/211), 202- 211.

- Sánchez, O. (2003). Globalization as a Development Strategy in Latin America? *World development*, N° 31, 1977–1995.
- Sánchez, W., Panneso, F., Nieto, L. E., Giraldo, R., & Cabrera, M. I. (2018). Análisis crítico de las modelaciones económicas de la OECD para América Latina. *Revista Criterio Libre Jurídico*, (15-1), 88-102.
- Sancho, A. (1999). La economía global y los países en vías de desarrollo: una visión desde adentro. *Revista de la facultad de ciencias económicas* 4, 91–114.
- Schumpeter, J. A. (1997). *Teoría del desenvolvimiento económico*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Smith, A. (1776). *An inquiry into the wealth of nations*. London: Strahan and Cadell.
- Solow, R. (1956). A contribution to the theory of economic growth. *Quarterly Journal of Economic*, 70(1), 65-94.
- Trujillo, S. (2006). *Generar Una Infraestructura Adecuada Para El Desarrollo. Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible*. Bogotá: Departamento Nacional de Planeación.
- Viloria, N., & Godoy, G. (2010). *Scielo.org*. Recuperado el 25 de Febrero de 2016, de <http://www.scielo.org>: <http://www.scielo.org>