

Incidencia de las alianzas público-privadas en la formulación de políticas estatales orientadas a la infraestructura vial en Colombia.

ANGÉLICA DELGADO, VALENTINA FAJARDO

Resumen— Las alianzas público-privadas (APP) son un contrato a largo plazo entre un socio privado y una agencia estatal, para proveer infraestructura y servicios públicos, en el cual el socio privado asume un rol importante en la administración y mitigación de los riesgos del proyecto.

El modelo de las APP se pensó como una estrategia para garantizar la eficiencia y eficacia en la administración de los recursos financieros y la ejecución de las obras públicas. No obstante, estas alianzas se han visto perjudicadas porque no se han logrado los resultados esperados, por el contrario, parecen proliferar hechos de corrupción y cooptación del poder ejercidos por limitados grupos económicos y políticos que históricamente han monopolizado las obras de infraestructura vial y servicios públicos, y han logrado adaptarse a la APP para dar continuidad a la defensa de sus intereses personales y corporativos.

En esta dirección, el objetivo del proyecto es indagar cuáles son los sectores económicos e intereses políticos que han influido en la implementación de las APP. Para el logro del objetivo de este proyecto, se realizará un análisis de una línea histórica que muestra las diferentes tendencias y procesos por los que ha atravesado la infraestructura vial en el país época tras época, además de un rastreo por las diferentes agencias e instituciones relacionadas con la infraestructura vial, para continuar con la identificación de las concesiones, procesos licitatorios y actores involucrados.

El proyecto se inscribe en la línea de investigación de élites, negocios y estructuras del poder en Colombia del Semillero *In-Vestigium*.

I. INTRODUCCIÓN

Las Alianzas Público-Privadas llevan presentes varios años como actores influyentes en el Estado colombiano y los gobiernos de turno. Sin embargo, en un principio se implementaron para mostrar al país que este sería el mecanismo por el cual se podría alcanzar la competitividad que requiere, con la intención central de prestar un mejor servicio a los ciudadanos, pues al contar con esta unión se lograría que el sector privado se pusiera a disposición del sector público, poniendo a su servicio las ventajas operativas y tecnológicas con las cuales cuenta.

No obstante, las concesiones son un negocio financiero, debido a que la inversión inicial que se hace en un proyecto se puede hasta duplicar por medio de los ingresos futuros, los

peajes, o los pagos directos del gobierno, donde la inversión realizada se puede multiplicar debido a la extensión en el tiempo (Cárdenas, Gaviria, & Meléndez, 2005), esto hace que sea un modelo de negocio atractivo, ya sea para el sector privado o público, originando que estas dos áreas se fusionen, pero no en pro del bien público, sino del particular (Ramírez, 2015).

Es por esto que Colombia a pesar de que ha hecho esfuerzos para disminuir el rezago en el área de la infraestructura vial no lo ha logrado. Por el contrario, los problemas en este sector se han perpetuado a través del lento desarrollo, mantenimiento, retraso y sobrecostos en las vías, a esto se le suma los fenómenos climáticos del sector y la geografía física caracterizada por la fragmentación entre los centros de producción y de demanda (Yepes, Ramírez, Villar, 2013).

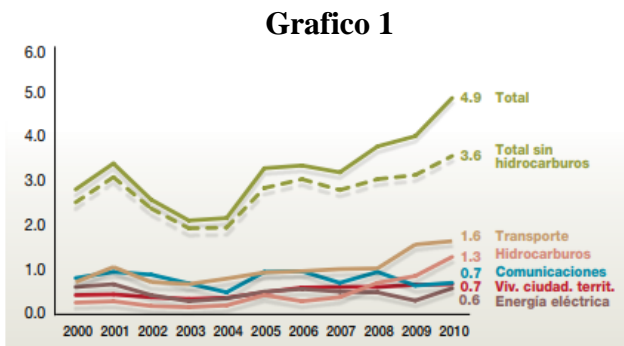
La preocupación de los gobiernos por mejorar la infraestructura vial, se da en el marco del artículo 65 de la constitución de 1991, donde se le otorga prioridad al desarrollo integral de las actividades agrícolas, pecuarias, pesqueras, forestales y agroindustriales, así como también a la construcción de obras de infraestructura física y adecuación de tierras (Constitución Política, 1991). Este cambio de discurso del gobierno se debe a que se empieza a entender la importancia de la infraestructura como mecanismo para el desarrollo del país ya que permite la interconexión regional, factor fundamental para el aumento económico y movilidad social de un país, debido a que facilita el transporte de productos, genera más empleo, promueve la recreación y el turismo, permite el acceso a servicios médicos y también a una educación de mejor calidad.

Las obras de infraestructura vial sirven además para reducir los costos en las actividades de integración de los mercados, trayendo como resultado la estimulación del comercio regional e internacional, lo que convierte a la inversión en infraestructura vial, en un instrumento fundamental en la política, es por esto que se empieza a aumentar el gasto social en este sector (Barrera & Zamora, 2012).

Esto ha generado problemas de corrupción al momento de la contratación, ya que funcionarios públicos buscan que las licitaciones las ganen los contratistas con los que tienen acuerdos previos, con información pagada y privilegiada conocida desde antes de las ofertas, eliminando de esta forma la libre competencia (Cuervo, 2014). Existen otros casos donde los funcionarios públicos y sus familias crean sus propias empresas para poder participar en las licitaciones, en un tiempo relativamente corto (Cuervo, 2014), y con estas

acciones amplían el área de influencia de las élites políticas al sector privado.

Por otra parte, los procesos licitatorios definidos como aquellos mediante los cuales una institución selecciona al(los) proveedor(es) de un bien y/o servicio requerido dentro de los programas o proyectos que se desarrollan en el marco de la Planificación Institucional (Osorio & Barrios, 2011), juegan un rol primordial en el desarrollo de la infraestructura vial en el país, ya que tienen como propósito fundamental que la gestión pública se desarrolle de manera diligente, recta y transparente, fijando responsabilidades en los servidores públicos y contratistas de la administración que participan en la actividad contractual (Osorio & Barrios, 2011).



Fuente: Clavijo, Vera & Vera, 2013

Es así que partir del 2001 cuando se empieza a implementar el método de financiamiento de las APP en Colombia se ve un aumento en la inversión de este sector (ver grafico 1), con el ideal se cumplir con el objetivo de los procesos licitatorios y reducir la brecha de este sector, pero esta finalidad se ve interrumpida por la desviación de los recursos, donde las condiciones exigidas no cumplen con los procesos correspondientes, y a esto se suma la debilidad estructural de las entidades que llegan a favorecer la intervención de terceros en el proceso, como consultores externos, que asesoran la estructuración de los procesos, que promueven en paralelo la organización de sociedades y consorcios proponentes (Cuervo, 2014).

Las actividades de cohecho (delito que implica la entrega de un soborno para corromper a alguien y obtener un favor de su parte) y de cooptación del poder han logrado que la función de las APP, no se lleve a cabalidad, haciendo que se aumenten los niveles de infraestructura con problemas de calidad generando sobrecostos y atrasos en obras civiles (Yepes, Ramírez, Villar, 2013), prolongando las vías en mal estado, los cuellos de botella, los derrumbes y los cierres a causa del invierno haciendo que estas sigan características de la infraestructura vial colombiana, y pese a que se ha aumentado la inversión y se ha intentado mejorar la red vial del país, tan solo el 49% de la red vial se encuentra en buen estado y apenas hay 892 kilómetros de dobles calzadas (Urrutia, 2015).

CONCEPTOS BÁSICOS

Alianzas público privadas: Son un mecanismo que permite vincular al sector privado para proveer bienes y servicios públicos asociados a una infraestructura. La Asociación Público Privada involucra, dentro del contrato de

largo plazo, la retención y transferencia de riesgos entre las partes y la definición de los mecanismos de pago, relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio del bien provisto (Departamento Nacional de Planeación, 2013).

Contratación pública: Es el procedimiento por el cual un ente del sector público selecciona a la persona física o jurídica que tiene que ejecutar una obra, prestar un servicio o suministrar un bien, para satisfacer una finalidad pública (Agencia Nacional de Contratación Pública, 2012).

Infraestructura vial: Es todo el conjunto de elementos que permite el adecuado desplazamiento de vehículos en forma confortable y segura desde un punto a otro. A su vez, incide mucho en la economía de un país por el gran valor que tiene en ésta; al alto costo de construcción, mantenimiento o rehabilitación hay que adicionarle también los costos que se derivan por el mal estado de las vías (Ramírez, Villar & Yepes, 2013).

Políticas estatales: Son la materialización de la acción del Estado, el puente visible entre el gobierno y la ciudadanía, van más allá de documentos con listados de actividades y asignaciones presupuestales (Torres & Melo, 2013).

Colusión: De acuerdo con Quintana (2008), la colusión explícita se presenta cuando las empresas miembros de un oligopolio tienen comunicación y/o contacto efectivo entre ellas que les permite coordinar su comportamiento a fin de dejar de competir. En términos legales este comportamiento se califica como acuerdos o prácticas concertadas y se denomina genéricamente como carteles.

Movilidad social: Se asocia con dos conceptos percibidos mayoritariamente como objetivos deseables: la igualdad de oportunidades (la independencia de los resultados socioeconómicos de las circunstancias familiares, étnicas o regionales) y la meritocracia (la relevancia de las características intrínsecas de los individuos, el esfuerzo, el talento, la perseverancia, etc., en los mismos resultados socioeconómicos) (Angulo, Gaviria & Páez 2012).

Pliegos tipo: Condiciones estándar para la contratación en todo el país, con el fin de garantizar la buena contratación en el país y que los grandes y pequeños contratistas compitan en equidad (Agencia Nacional de Contratación Pública, 2012).

Élites: Gaetano Mosca, fue el primer científico social que desarrolló una teoría moderna de las “élites”, o mejor dicho de las “clases políticas”. Este autor entiende a la historia como “la historia de las minorías dominantes” (Blacha, 2005); un escenario en el que surgen y desaparecen esas minorías. Es él quien remarca la necesidad de las jerarquías en la organización social. El Estado y la sociedad aparecen como complementos, donde existen debe haber “una minoría que gobierna y una mayoría que es gobernada por la minoría gobernante.” Esta distinción entre mayoría y minoría, según Raymond Aron, es característica de toda la tradición maquiavélica, que también incluye a Vilfredo Pareto (Blacha, 2005). El concepto de “élite”, fue mundialmente difundido por Pareto, es el término con que los franceses designaron a “los mejores”. Desde hace tiempo, ha dejado de ser una palabra francesa para designar a “quienes, por cualquier razón –quizá muy poco valedera- se destacan y se sitúan por encima de los demás” (Blacha, 2005).

II. METODOLOGÍA

La metodología estará compuesta por tres fases, la primera de ellas será la realización de una línea del tiempo acerca de la evolución de la infraestructura vial del país, desde la creación de los caminos de herraduras hacia principios del siglo XIX hasta el año 2017, donde se presentará la transformación histórica del sector. La presentación de la línea del tiempo se hará por medio de una infografía, que evidenciara los momentos coyunturales del sector, así como la identificación de los momentos que llevaron a la implementación del modelo de financiación de las concesiones.

La segunda fase se enfocará en un rastreo bibliográfico, el cual permitirá a través de los diferentes autores analizados, identificar los actores, discursos y las estrategias que han estado presentes en la infraestructura vial. Esta fase se desarrollará gracias a la elaboración del estado del arte, donde después se realizará la triangulación de las variables de investigación, las cuales son: Alianzas Público Privadas, movilidad y procesos de contracción.

La tercera fase estará compuesta por el estudio del caso, a partir del análisis de fuentes primarias, secundarias y terciarias. En las fuentes primarias indagaremos acerca de los actores involucrados en la problemática, por medio de entrevistas a los implicados en los casos, para así poder analizar las élites involucradas en la infraestructura vial; en las fuentes secundarias se realizará un rastreo de prensa de los principales periódicos y revistas del país, como lo son El Espectador, El Tiempo, El país, La República, La revista Semana, La revista Dinero, y portales de internet como la silla vacía y Kienyke, desde el año 2009 debido a que en este año empezaron los procesos de corrupción en el sector de las APP; y por último en las fuentes terciarias se estudiarán los diferentes elementos institucionales que pertenecen al sector, como lo son las normativas promulgadas después de la constitución de 1991, los contratos, los procesos licitatorios y las concesiones.

- **RESULTADOS PARCIALES**

- **LÍNEA DEL TIEMPO:**

El primer hallazgo que arroja la investigación se da en el marco de la realización de la línea del tiempo del sector, desde la época colonial hasta la actualidad. La recolección de datos en diferentes periodos de tiempo permite entender por qué la infraestructura vial del país ha sufrido los problemas que ha presentado durante su desarrollo, así como los momentos coyunturales que dieron paso a las alianzas del sector privado y público.

El primer acercamiento que tuvo el país con la infraestructura vial fue a través de la creación de la primera línea férrea en 1855, la cual buscaba mostrar este avance “como una estrategia de fondo para la conformación de un país diverso pero unificado, que buscaba ansiosamente transitar su propio camino a la modernidad” (Nieto, 2011, p.3). Ya para el periodo de 1916 a 1930, bajo el mandato de los conservadores José Vicente Concha, Marco Fidel Suárez, Jorge Holguín, Pedro Nel Ospina, y Miguel Abadía Méndez,

se expidieron e implementaron las primeras leyes, en total 104, las cuales fueron las encargadas de modificar el sistema vial en sus inicios.

A partir de este periodo, tras las nuevas leyes, y pese a no haber una red integral de vías aún, ya se presentaba una inadecuada apropiación de recursos públicos, evidenciando desde esta época los primeros casos de corrupción en la infraestructura vial, por lo que para 1931, se decidió regular el sector por medio de la ley 88. En 1991, con la nueva constitución, los procesos se fortalecieron a causa de la priorización de gastos por parte del gobierno en el sector, sin embargo, para 1994 por culpa del rezago en el área, se empezó a aplicar el modelo de concesiones viales.

A principios del siglo XXI, fue necesario consolidar el sistema de concesiones con el fin de mejorar este sector, sin embargo, se presentaron bastantes casos de corrupción, cohecho, y desfalcos, lo que generó que muchos proyectos quedaran inconclusos o terminados con bastantes sobrecostos. Para el 2012, bajo la ley 1508 se desarrollaron las asociaciones público-privadas, lo que permitiría el desarrollo de la cuarta generación de concesiones viales.

- **Concesiones:**

La aparición de las asociaciones público-privadas generó que algunos actores de los sectores públicos y privados empezaran a ver en las licitaciones un nuevo escenario de influencia, trayendo como resultado que las élites políticas migren al sector privado, haciendo que las familias que han regido la política del país ahora también lo hicieran con el sector privado, debido a que la infraestructura se ha convertido en un tema primordial en los planes de gobierno, y ello ha permitido que se convierta en un instrumento para la prolongación del poder político, esto se evidencia en las concesiones Ocaña-Gamarra, la calle 26 y Tunjuelo-Canoas.

- **Ocaña Gamarra:** Este caso hace parte del escándalo Odebrecht, ya que este comenzó cuando dicha firma brasilera aceptó el pago de sobornos a cambio de quedarse con la construcción de la Ruta del Sol. Sin embargo, la adición a esta obra de la vía Ocaña - Gamarra generó otra nueva ruta de investigación, ya que para esta se otorgó de manera directa también a Odebrecht (Donadio, 2017).

En esta concesión se ve la influencia de las élites políticas, ya que dos de las familias más importantes del departamento de Córdoba como lo son las familias Elías y Besaile, estuvieron involucradas ya que hicieron parte de los sobornos recibidos para la adjudicación del contrato. También hubo injerencia del sector privado, esto se dio por parte de Federico Gaviria y Otto Bula, quienes fueron la conexión de Odebrecht con las élites; por último, el sector público, se vio representado por Ginna Parody, Luis Fernando Andrade y Cecilia Álvarez.

- **Calle 26:** Fueron irregularidades en la celebración del contrato IDU número 137 de 2007, suscrito el 28 de diciembre, entre el IDU y la Unión Temporal, creada por los Nule conformaron un consorcio (Transvial) con las firmas mexicanas Condux y Tiasa, y las colombianas

Bitácora Soluciones, Mainco S.A., Megaproyectos S.A., y Translogistic S.A (El Tiempo, 2012).

La élite política involucrada en este caso fue la familia Nule, quienes crearon el consorcio para poder tener control en la infraestructura vial; el sector privado se vio representado por William Vélez, una de las personas más importantes en el país en el área de contrataciones Público-Privadas, del sector público participaron Liliana Pardo y Miguel Ángel Moralesrussi con la organización hubo acuerdos previos pagados, para brindar información privilegiada, que ayudó a Transvial a la adjudicación de la licitación.

- **Tunjuelo-Canoas:** Fue la construcción de dos túneles destinados a mover aguas desde y hacia la planta de tratamiento de Canoas. El encargado de ejecutar ese millonario contrato fue el consorcio Canoas, conformado por Odebrecht y por CASS, la victoria de ese grupo en la licitación de la obra fue turbia. Al parecer, los privados repartieron más de 1.000 millones de pesos en sobornos. (Semana, 2018). Sin embargo, la adición a esta obra de la vía Ocaña - Gamarra generó otra nueva ruta de investigación, ya que para esta se otorgó de manera directa también a Odebrecht (Espectador, 2017).

La familia Moreno es la representación de la elite política en este caso, recibiendo sobornos por parte de Odebrecht y CASS. El consorcio CASS liderado por Carlos Alberto Solarte hace parte de la influencia del sector privado en la licitación, y por último en cuanto al sector público Jorge Enrique Pizano ex gerente del acueducto de Bogotá, fue el encargado de brindar información privilegiada y recibir sobornos por ello.

- **Leyes:**

A partir de los casos presentados anteriormente donde la corrupción es el eje principal, se empiezan a dar modificaciones en legislación del sector, para esto se analizan cuatro leyes que cambiaron la flexibilidad en las licitaciones y procesos de contratación como lo son la ley 1682 de 2013, la ley de infraestructura del 2017, la ley 1882 de 2018 y por último la ley 1474 o estatuto anticorrupción.

- **Ley 1682 de 2013:**

Esta ley en sus artículos 19 y 20 permite la expropiación de predios en la concesión Bogotá-Girardot con el fin de terminar la doble calzada. El principio de esta ley es que un bien de interés general prevalece sobre un interés particular y su objetivo específico es superar los principales cuellos de botella que afectan la agilidad y viabilidad real del desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte: adquisición de predios, licencias ambientales, permisos mineros y redes de servicios públicos entre otros. Su aplicación es fundamental para futuros proyectos, con esta ley el gobierno acelerará la terminación de muchas obras y despeja el camino para la cuarta generación de concesiones.

- **Ley 1882 de 2018:**

Con esta ley se busca fortalecer la contratación pública del país en materia de infraestructura a través de tres objetivos, primero a través de la adopción de pliegos tipo en los procesos de selección e interventoría para las obras públicas, con esto se espera disminuir la corrupción porque aumenta la participación de nuevos licitantes y se logra pluralidad en la contratación estatal; segundo, la ley contempla que en los procesos de licitación pública para seleccionar contratistas de obra, la oferta debe estar conformada por dos sobres y no por uno como pasaba antes; y por último, con la ley se determinó un tiempo preciso para que los licitantes subsanen los requisitos de su propuesta que no afecten la asignación de puntaje.

- **Estatuto anticorrupción o ley 1474 del 2011:**

A partir de todos los escándalos de corrupción que empezó a vivir la infraestructura vial en el país en los últimos años, se modifica el estatuto anticorrupción en su artículo 27, en el cual se aprueba una disposición que sanciona penalmente la colusión en licitaciones públicas, más específicamente se modifica el artículo 30 llamado "fraude en licitación pública, esto entendido como cualquier acto ilícito que perjudica a un tercero. La colusión en licitaciones públicas busca eliminar la competencia en el proceso licitatorio.

III. CONCLUSIÓN

A través de este proyecto encontramos que el país desde la implementación de las APP no ha evidenciado un avance significativo respecto a la mejora de la infraestructura vial en Colombia, donde uno de los factores que más ha influido en este resultado es la poca importancia que se le ha prestado al sector. Un segundo factor es la corrupción que sigue permeando el sector de la infraestructura vial, desde antes de la constitución de 1991, y de la implementación de este nuevo sistema de alianzas, debido a que las vías del país presentaban problemas de calidad, mantenimiento, retraso y sobrecostos, invalidando la efectividad del sistema, provocando que no haya una mejora de manera sustancial.

Es por eso que a partir de los casos estudiados se pueden identificar tres estrategias que están presentes en los actos de corrupción entre los públicos y los privados. La primera es cuando el funcionario público de los consorcios hace acuerdos previos pagados para obtener beneficios, como lo es la entrega de información confidencial. En la segunda estrategia el contratista ofrece el soborno y el servidor público lo acepta, ya que el contratista cree que solamente a través de esa vía obtendrá la contratación. Por último, los fenómenos de corrupción del sector privado en negocios con el Estado, en donde este último no participa, debido a la fragilidad institucional de los entes reguladores.

La creación de leyes de manera tan continua se presenta por la necesidad de darle un alto a los casos de corrupción y a la cooptación del poder que particulares a través de las licitaciones han buscado obtener para su beneficio propio, y una evidencia de esta necesidad se ve representada en la ley de infraestructura de 2017 y la ley 1882 del 2018, las cuales buscan a través de su implementación cumplir con el mismo objetivo.

Es así que la implementación del término colusión empieza a ser más frecuente en la legislación Colombiana, aun cuando no es nuevo en la misma, ya que se tienen antecedentes de este en el inciso 2 del numeral 5° del artículo 5° de la Ley 80 de 1993 y numeral 9° del artículo 47 del Decreto 2153 de 1992, pero no es hasta el 2011 con las modificaciones al estatuto anticorrupción que este ya empieza a tener sanciones penales, es así que con el artículo 30 se busca fortalecer las sanciones de los actos de corrupción, ya que estos lo que logran es incentivar las malas prácticas de competencia en los procesos de contratación público-privados, favoreciendo así a aquellos que siempre han tenido el poder y dejando de lado a los nuevos consorcios que no tienen influencia ni en la esfera pública o privada.

Colombia a lo largo de los años, pese a la inversión que se ha realizado para la mejora de la infraestructura vial del país, la implementación de nuevas políticas estatales y los diversos intereses económicos por parte de distintos sectores y grupos de élites, sigue con un notable atraso, por lo que se encuentra en un momento de transición, donde se espera que haya una evolución estable tras años de rezago público y privado, sin embargo, ahora los problemas son más evidenciables, ya que la corrupción y el interés particular son inconvenientes en las contrataciones públicas y los procesos licitatorios.

En cuanto a las proyecciones de la investigación, se generarán revisiones de las remuneraciones que tendrá el sector privado bajo el esquema de las APP, corroborando si dichas retribuciones por parte del sector público han sido bajo el cumplimiento de los términos de los niveles de servicio acordados en los contratos estipulados y de la disponibilidad de la infraestructura, o se presenta alguna irregularidad en dichos convenios con las entidades públicas.

REFERENCIAS

- [1] Agencia Nacional de Contratación Pública. (2012). *Guía contratación pública en Colombia*. Bogotá. Colombia Compra Eficiente.
- [2] Angulo, R., Gaviria, A., & Páez, G. N. (2012). Movilidad social en Colombia. Documentos CEDE.
- [3] Barrera, O., & Zamora, N. (2012). *Diagnóstico de la infraestructura vial actual en Colombia*. Bogotá. Universidad EAN.
- [4] Blacha, L. (2005). ¿Élite o clase política? algunas precisiones terminológicas. *Theomai*, (12).
- [5] Cárdenas, M., Gaviria, A. & Meléndez, M. (2005). *La infraestructura de transporte en Colombia*. Bogotá: FEDESARROLLO.
- [6] Clavijo, S., Vera, A., & Vera, N. (2013). *La inversión en infraestructura en Colombia 2012-2020 * Efectos fiscales y requerimientos financieros*. Bancoldex.
- [7] Constitución política de Colombia. 1991. Gaceta Constitucional No. 116 de 20 de julio de 1991.
- [8] Cuervo, A. (2014). *Corrupción en la contratación pública en Colombia*. Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada.
- [9] Departamento Nacional de Planeación. (2013). *Abecé Asociaciones Público Privadas*. Bogotá: DNP.
- [10] Donadio, A. (23 de Septiembre del 2017) Ocaña-Gamarra: ¿Quién dio la orden?. *El Espectador*. Recuperado de <http://blogs.elespectador.com/actualidad/unidad-investigativa/ocana-gamarra-quien-dio-la-orden>.
- [11] Gannon, C., & Liu, Z. (1997). *Poverty and Transport*. Washington: World Bank.
- [12] Gómez, D. P. (2014). Corrupción y colusión: asuntos del sector empresarial en Colombia. *Revista Prolegómenos. Derechos y Valores*, 17, 33, 43-56.
- [13] Muñoz, W. (2002). Concesiones viales en Colombia: Historia y desarrollo. *Tecnura: Universidad Distrital*, 5(10).
- [14] Nación. (1 de enero del 2018). Pieza por pieza: así va la extracción del tesoro de Odebrecht enterrado en Soacha. *Semana*. Recuperado de <https://www.semana.com/nacion/articulo/odebrecht-maquinas-de-tunjelo-canoas-enterradas-en-soacha/555386>.
- [15] Nieto G., C.E. (2011). El ferrocarril en Colombia, la búsqueda de un país. *Apuntes* 24 (1), 62-75.
- [16] Osorio, D. & Barrios, J. (2011). *Procesos licitatorios en Colombia*. Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada.
- [17] Pérez, G. (2005). *La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Colombia*. Bogotá: Banco de la República.
- [18] Ramírez, A. (2015). *Inversión en infraestructura vial y su impacto en el desarrollo económico: Un análisis al caso Colombia (1993-2014)*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- [19] Ramírez, J., Villar, L., & Yepes, T. (2013). *Infraestructura de transporte en Colombia*. Bogotá: FEDESARROLLO.
- [20] Redacción Judicial. (14 de marzo del 2017). Caso Odebrecht: Fiscalía indaga a concejales de Bogotá y contratistas del Acueducto. *El espectador*. Recuperado de <https://www.elespectador.com/noticias/caso-odebrecht-fiscalia-indaga-concejales-de-bogota-y-contratistas-del-acueducto-articulo-684455>.
- [21] Rufian, D. (2002). *Políticas de concesión vial: análisis de las experiencias de Chile, Colombia y Perú*. Chile: CEPAL.
- [22] Torres, J. & Santander, J. (2013). *Introducción a las políticas públicas: conceptos y herramientas desde la relación entre Estado y ciudadanía*. Bogotá: Procuraduría General de la Nación.
- [23] Unidad administrativa especial de servicios públicos. (2010). *Comisión de seguimiento a la contratación distrital (20 10EE)*. Recuperado de http://www.uaesp.gov.co/uaesp_jo/images/INFORME_DE_LA_COMISION_DE_SEGUIMIENTO_A_LA_CONTRATACION_DISTITAL.pdf.
- [24] Urrutia, F. (2015). *Infraestructura vial y competitividad en Colombia*. Universidad de San Buenaventura. Recuperado de <http://bibliotecadigital.usb.edu.co:8080/bitstream/10819/4383/1/Infraestructura%20vial%20Fernando%20Urrutia%20B%202015.pdf>.
- [25] Villar, L. & Ramírez, J. (2014). *Infraestructura regional y pobreza rural*. Bogotá: Fedesarrollo.