



INTERCAMBIO

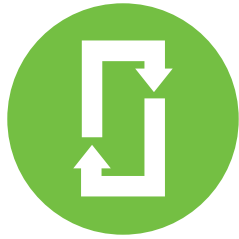
Desarrollo de las vías de comunicación en Colombia: el problema de la construcción de carreteras de 1945 a 1970

**Development of the roads of
communication in Colombia: the
problem of road construction
from 1945 to 1970**

.....

**Alejandra Armesto Gómez
Sandra Marcela Díaz Rojas**





DESARROLLO DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN EN COLOMBIA: EL PROBLEMA DE LA CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS DE 1945 A 1970*

*Artículo recibido:

28 de mayo de 2018

Aceptado: 1 de

agosto de 2018

Modificado: 6 de

agosto de 2018.

El presente trabajo fue

producto del pro-

yecto final del curso

“Historia Económica

de Colombia Ss. XIX

Y XX”, ofrecido por

la Universidad Na-

cional de Colombia

Sede Bogotá, el cual

fue apoyado en el

ejercicio de inves-

tigación de fuentes

primarias.

**Estudiantes de Eco-

nomía, Universidad

Nacional de Colom-

bia Sede Bogotá.

Correos-e:

aarmestog@unal.edu.co;

samdiazro@unal.edu.co

Intercamb. Rev.

Estud. Economía.

N. 2, Medellín

Enero-diciembre 2018

164 pp.

E-ISSN 2619-6131

pp. 32-48

DEVELOPMENT OF THE ROADS OF COMMUNICATION IN COLOMBIA: THE PROBLEM OF ROAD CONSTRUCTION FROM 1945 TO 1970

Alejandra Armesto Gómez
Sandra Marcela Díaz Rojas**

Resumen

En el presente documento se realiza un estudio acerca del desarrollo en la infraestructura vial que Colombia experimentó durante el periodo comprendido de 1945 hasta 1970. Mediante el análisis de fuentes primarias recuperadas del Archivo General de la Nación se pretende dar solución al siguiente interrogante: ¿De qué manera los obstáculos legislativos y de financiamiento frenaron el desarrollo en las carreteras como vías de comunicación en Colombia durante el periodo 1945 – 1970? Finalmente, se pretende llegar a la conclusión de que, la existencia de una legislación ineficiente y la falta de recursos para el financiamiento de las

obras, afectaron negativamente el desarrollo de la infraestructura vial del país durante el periodo estudiado y condicionaron nocivamente su progreso actual.

Palabras clave: infraestructura vial, carreteras, financiamiento, legislación, obras públicas, desarrollo; JEL: N760, N560, N360.

Abstract

In this document we investigated about the development of Colombia's road infrastructure during the period between 1945 and 1970. Throughout the analysis of primary sources recovered from the General Archive of the Nation we attempt to give an answer to the following question: In what way the legislative and financing obstacles stopped the development in roads as communication routes in Colombia from 1945 to 1970? We conclude that the existence of an inefficient legislation and the lack of resources for the financing of the works, affected negatively the development of the country road infrastructure during the period studied, and that these conditioned its actual progress.

Key words: road infrastructure, roads, financing, legislation, public works, development; JEL: N760, N560, N360.

INTRODUCCIÓN

La construcción de carreteras en Colombia fue un proceso que presentó gran cantidad de dificultades en diversos aspectos; su elaboración no solo tuvo que superar factores climáticos y topográficos, sino también múltiples sucesos de carácter institucional, político y de financiamiento que tuvieron como consecuencia la ineficiencia en el proceso de creación de vías de comunicación tipo carretera, generando consecuencias negativas sobre la conexión interregional y el desarrollo del comercio interno. En consecuencia de esta problemática, este trabajo busca darle una respuesta al siguiente interrogante: ¿de qué manera los obstáculos legislativos y de financiamiento frenaron el desarrollo de las carreteras como vías de comunicación en Colombia durante el periodo

1945 – 1970? El estudio se realizará a través de la investigación y el análisis de fuentes primarias como Memorias del Ministerio de Obras Públicas, comprobantes de avance y órdenes de anticipo, y fuentes secundarias como obras de Sanín (2007), Pérez (2005), Villaveces (2017), Montoya (2013), López (2011), Fainboim (2000), Sánchez (2006), entre otros.

La relevancia del problema del retraso en la construcción de carreteras radica en que la tardía modernización de la infraestructura vial generó rezagos en el desarrollo y crecimiento económico del país durante el periodo estudiado; el impacto de las instituciones que causaron las malas condiciones viales en el pasado se refleja en la estructura actual de las carreteras colombianas, es decir, incluso hoy en día no se cuenta con una conexión suficientemente eficiente entre las regiones del país. Por lo tanto, determinar cuáles fueron las deficiencias en la legislación y la financiación de las obras que no permitieron el correcto desarrollo de las carreteras en Colombia se presenta como una problemática de gran importancia para el estudio social y académico del país.

Luego de terminada la Segunda Guerra Mundial en 1945, Colombia, al igual que el resto de América Latina, entró en una etapa de relativa modernización de la infraestructura vial con el fin de impulsar el crecimiento del mercado interno y la industrialización por sustitución de importaciones. (Villaveces y Hernández, 2017). Para esto se necesitaba la conexión entre ciudades mediante el mejoramiento de las carreteras existentes y la construcción de nuevas vías como un complemento a la red ferroviaria, la cual había perdido drásticamente su importancia en el país desde la década de 1930 debido a que la inversión se orientó a la creación de carreteras. Durante este periodo el país recibió ayuda internacional, entre la cual estuvo incluida la Misión Currie para superar los impedimentos, no solo en materia de infraestructura vial, sino también en otros asuntos económicos y administrativos de interés para la nación. No obstante, a pesar de los esfuerzos que se realizaron para impulsar la construcción de vías de comunicación, este proceso se vio frenado por diversos obstáculos institucionales, legislativos y financieros, así como por el contexto de la época que estuvo caracterizado por altos índices de violencia y alteración del orden social.

Para observar algunos determinantes históricos del retraso de inversión en infraestructura, el trabajo está dividido en cuatro secciones siendo la presente introducción la primera. En la segunda sección se realiza un análisis de la literatura existente sobre el tema del documento. La tercera sección presenta el desarrollo del propósito analítico del estudio mediante el análisis de fuentes primarias y secundarias. Para finalizar, en la cuarta sección se llega a la conclusión de que la deficiente legislación y administración pública y la falta de recursos para el financiamiento de las carreteras en el país frenaron el proceso de desarrollo y progreso de la infraestructura vial del país en el periodo estudiado.

ESTADO DEL ARTE

El estudio sobre las vías de comunicación al interior de Colombia ha sido abordado por varios autores a lo largo del siglo XX y XXI dada su importancia para el desarrollo no solo del mercado interno del país y el progreso de cada región en particular sino para el potenciamiento del mercado externo. Algunas investigaciones promovidas por el Banco Mundial, como la de Aschauer (1989); Gannon y Liu (1997); y Munell (1990), han relacionado la inversión en infraestructura con el crecimiento económico, los niveles de pobreza y la calidad de vida de los habitantes de un país. Para el caso de Colombia, también se ha abordado el tema a través de estudios de autores como Ramírez (1999) y Sánchez (2006). En general, todos llegan a la misma conclusión sobre el efecto positivo de la inversión pública en vías de comunicación sobre el crecimiento y desarrollo económico de un país.

Con el fin de realizar un acercamiento con mayor certitud al tema, se consulta a Sanín (2007), quien realiza un recuento histórico del desarrollo en las vías de comunicación y el sector de transporte en Colombia desde el año 1492 hasta 2007. Teniendo en cuenta la cronología del presente trabajo, nos concentramos en el periodo de la modernidad (1950 – 1992); para dicho lapso el autor realiza un escrutinio de los mandatarios del país en el periodo estudiado y sus planes de desarrollo en cuanto al sector vial de Colombia, así mismo analiza los avances en materia de transporte que se dieron con cada

misión y plan enfocado en el contexto colombiano de ese entonces, la relevancia de esta fuente radica en que nos permite ampliar el panorama y de esta manera comprender mejor el trasfondo de las instituciones y el alcance de las consecuencias de las mismas.

Así pues, se hace explícita la importancia del sector de transporte vial al interior de un país para su correcto desarrollo y crecimiento económico. Sin embargo, para el caso de Colombia, se han enfocado estudios al análisis de las causas del déficit en infraestructura con las que cuenta actualmente el país. Pérez (2005) afirma que una pobre infraestructura vial afecta negativamente los costos de transacción aumentando las disparidades entre las poblaciones del centro de comercio y las más aisladas, este autor argumenta que el gran desarrollo en el sector solo se dio en el último cuarto del siglo XX, cuando el sistema vial tomó importancia como instrumento de interconexión regional de los mercados y se empezaron a crear fondos de financiamiento para este fin.

En cuanto al estudio de la legislación en la ejecución de vías de comunicación en el país, Sarmiento (1996), afirma que la construcción de carreteras en Colombia se daba vía contratos de obras públicas; esta legislación de contratos daba lugar tanto a retrasos y sobrecostos en la construcción de las vías, como a corrupción en el manejo de los recursos destinados a estas. Existía a su vez un lento desembolso de dichos recursos para financiar las carreteras por parte del Ministerio de Hacienda, lo cual retrasa en muchos casos el diseño, construcción y mantenimiento de las vías.

Otro autor que hace referencia a los problemas de financiación es Palacios (1996) quien afirmaba que los retrasos eran frecuentes en los contratos estatales en Colombia a causa de la escasez de mecanismos para proteger el puntual desembolso y pago de los recursos, mientras que por lo contrario, existen múltiples normas que justifican legalmente la demora. A su vez, afirma que el Ministerio de Hacienda podía recortar arbitrariamente los presupuestos de las entidades o autorizar solo un monto de lo necesario para la construcción de la carretera.

Por su parte, Fainboim y Rodríguez (2000) aseguran que los recursos destinados al sector varían con los cambios en las condiciones macroeconómicas del país y dependen de las restricciones fiscales del gobierno, las cuales recortan en primera instancia

los presupuestos de inversión en entidades públicas. Este comportamiento afecta la ejecución de las obras planeadas y genera un encarecimiento en estas.

En el presente trabajo se busca profundizar los obstáculos legislativos y de financiamiento a los cuales se enfrentó el correcto desarrollo de las vías de comunicación en Colombia, es de vital importancia hacer hincapié en las instituciones específicas que no permitieron que el proceso se llevara cabo de la mejor manera como lo son entre otras la corrupción, las condiciones macroeconómicas del país y la burocracia; dichas entidades marcaron el contexto del país que en muchas ocasiones generó una deficiencia en la toma de decisiones, y como consecuencia de esto es posible evidenciar aun la poca calidad en vías de comunicación con las que cuenta el país. La compilación anterior de autores se presenta como una herramienta para el desarrollo de la investigación y para la amplia comprensión del contexto de la época.

Obstáculos para el desarrollo de las carreteras en Colombia: La ineficiente legislación y el déficit de financiamiento

La existencia de carreteras y vías de comunicación eficientes permite, entre otras cosas, la movilización de la población más vulnerable hacia otros territorios, el desarrollo de la industria local, la generación de empleos y, en términos generales, un progreso en la calidad de vida de los habitantes de cualquier país. Al ser un factor determinante para el crecimiento de la economía colombiana tanto el Gobierno de la época como el Ministerio de Obras Públicas pusieron su mayor empeño en el desarrollo de un sistema vial de carreteras en materia de construcción, conservación y pavimentación. Ya en 1948, y de acuerdo con las Memorias del Ministro que regía en este año, se entendía que “[...] sin vías de comunicación que pongan en contacto los centros de producción con los de consumo y el interior de la República con sus puertos y sus fronteras, el fomento de la agricultura, de las industrias y del comercio patrio será estéril y nuestros extensos territorios permanecerán despoblados e incultos [...]”¹. Es por eso que en el periodo comprendido entre

1. Archivo General de la Nación. Memorias de Obras Públicas. 1948. 033. Página 3.

1945 y 1970, la infraestructura vial experimentó una etapa de relativa modernización de sus carreteras a causa de la necesidad de interconectar los mercados de las diferentes regiones con el fin de estimular el mercado interno. (Pérez, 2005)

Disminuir los costos de transporte entre las diferentes regiones del país puede incrementar las ventajas comparativas agronómicas e industriales de dichas regiones con respecto a las que deben incurrir en mayores costos de transporte generados por la deficiencia en las carreteras con las que cuenta. Como consecuencia, las regiones con una estructura vial más eficiente llegan a una mayor especialización e impulsan no solo su crecimiento individual sino también el de el país en su conjunto (Sánchez, 2006). De acuerdo con Villaveces y Hernández (2017), luego de terminada la Segunda Guerra Mundial en 1945, Colombia, al igual que el resto de América Latina, entró en una etapa de mejoramiento de infraestructura vial con el fin de impulsar el crecimiento del mercado interno y la industrialización por sustitución de importaciones. Para esto se necesitaba la conexión entre ciudades mediante el mejoramiento de las carreteras existentes y la construcción de nuevas carreteras como un complemento a la red ferroviaria existente, la cual había perdido drásticamente su importancia en el país desde la década de 1930 debido a que la inversión se orientó a la construcción de carreteras.

La situación de las carreteras de la época es descrita como lamentable a causa de la presencia de procesos arcaicos para su construcción y mantenimiento, durante este periodo existieron pocos avances en la mecanización de la construcción y conservación de las obras. Para el ministro de obras de turno era evidente la preocupación por la falta de la mecanización de estos procesos: “mientras ésta mecanización no se perfeccione, será imposible satisfacer las aspiraciones nacionales en punto de construcción de carreteras y conservación de las mismas”². Desde la entrada a la presidencia de Mariano Ospina Pérez en 1946, se vio la necesidad de contar con un plan de desarrollo de la infraestructura vial que estuviera de acuerdo con las posibilidades presupuestales del país. Sin embargo, pese a los intentos de modernizar las vías de comunicación, el gobierno nacional se vio

2. Archivo General de la Nación. Memorias de Obras Públicas. 1948. 033. Página XVI.

retrasado a causa de la deficiente construcción de carreteras, las cuales no eran capaces de resistir los inviernos que azotaban al país periódicamente. Las Memorias de Obras Públicas para el año 1958 sugieren que, “El estado en el que quedaron las carreteras nacionales a causa del fuerte invierno que azotó al país en los años de 1949 y 1950 determinó al Gobierno a estudiar, de una manera técnica y sistemática, lo que debería hacerse para restablecer el tránsito normal por las distintas vías [...]”³.

Con el fin de mejorar el estado de las carreteras del país, el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento envió al economista Lauchlin Currie, no solo para buscar alternativas a la precaria condición vial que Colombia experimentaba en la época, sino para tratar otros asuntos económicos y administrativos de interés nacional. Según Currie, la topografía y el clima, que son tan importantes factores para la creación de riqueza en Colombia, eran al mismo tiempo la causa principal del problema económico las vías de comunicación, cuyas pobres condiciones no habían permitido integrar adecuadamente el país. Como resultado de la Misión Currie, en septiembre de 1950, y por medio del decreto 2838, el Gobierno de Colombia creó el Comité de Desarrollo Económico, el cual inició los estudios de la parte relativa a las carreteras⁴. Con la creación de este nuevo plan para el desarrollo de Colombia, la década 1950 se presentó como un punto de inflexión en materia vial; a partir de la fecha el país inició su ingreso a la modernidad al aprender cómo racionalizar, tecnificar, y completar las obras siguiendo planes y procesos coherente. Tanto así, que hacia 1960 el país contaba con una infraestructura modesta pero acorde con su nivel de desarrollo. (Sanín, 2007)

Sin embargo, aún para la fecha existían retrasos, tanto en los planes de pavimentación como en la conservación de las vías, así como demoras en la finalización y entrega de obras públicas. Este resultado se debe a que al proceso de construcción, mantenimiento y conexión vial del país le fueron impuestos ciertos obstáculos de carácter institucional, legislativo y de financiamiento; los cuales retrasaron los proyectos

3. Archivo General de la Nación. Memorias de Obras Públicas. 1958. Página 7.

4. Archivo General de la Nación. Memorias de Obras Públicas. 1958. Página 7.

con los que se planeaba mejorar la conexión interregional y, con esto, el comercio interno. La relevancia de este problema radica en que la tardía modernización de la infraestructura vial generó rezagos en el desarrollo y crecimiento económico del país durante las décadas estudiadas; el impacto de las instituciones que causaron las malas condiciones viales en el pasado se refleja en la actualidad de la estructura de carreteras colombianas que continúa sin permitir una eficiente conexión entre regiones.

Las condiciones de financiamiento de las obras públicas de la época eran deficientes, la topografía colombiana hacía que la pavimentación de una carretera necesitara de gran cantidad de recursos y se tornara en exceso costosa. Así mismo, las demandas de capital financiero en forma de órdenes de anticipo realizadas por el Ministerio de Obras Públicas⁵ eran pocas veces atendidas en su totalidad por el gobierno, lo cual generaba una alta inconformidad por parte quienes ostentaban la posición de Ministro de Obras:

Recibe el ministerio constantes reclamos de los transportadores y del público en general contra el mal estado de las carreteras. Débase esto, en primer término, a que la suma apropiada con tal fin en el presupuesto nacional es en mucho inferior al valor de la tarea correspondiente [...]. En muchas ocasiones el Ministro hizo saber al Congreso que la suma mínima que se requiere para el sostenimiento de cada kilómetro, en el año, es de \$1.000, al paso que en la actualidad no alcanza a \$ 500 por kilómetro lo que en realidad se aplica a esta labor esencial de conservar en perfecto estado las vías para automotores.⁶

El financiamiento de las carreteras en este periodo se daba en parte mediante cargas impositivas como peajes e impuestos a la gasolina. De acuerdo con Sanín (2007), estos impuestos eran de difícil y costosa percepción, causaban molestias a las aduanas interiores y eran evadidos hasta en un 40%. En muchas ocasiones el recaudo era más costo de lo que los impuestos producían; no obstante, el financiamiento del desarrollo vial reposaba principalmente sobre este gravamen. Además de las limitaciones intrínsecas

5. Archivo General de la Nación. Sección República. Ministerio de Obras Públicas. Legajo 5394. Páginas 1 – 125.

6. Archivo General de la Nación. Memorias de Obras Públicas. 1948. 033. Página XVII.

del tributo, los recursos generados de su recaudo, así como los recursos provenientes de otras fuentes para el propósito de pavimentación, eran en muchos casos usados de manera irresponsable por los funcionarios del Gobierno Nacional, y no llegaban a destinarse a la creación y conservación de carreteras. En 1946, el impuesto de la gasolina y su sobretasa se estimaron en \$ 7.500.000, el Gobierno estaba autorizado para celebrar operaciones de crédito por la cantidad de \$ 35.000.000 y la suma del empréstito figuraba en \$ 2.500.000, la financiación en este año fue \$ 1.000.000, de los cuales únicamente se destinaron \$ 500.000 para iniciar labores de pavimentación; situaciones similares se presentaron en años posteriores y en muchas vigencias del periodo estudiado⁷.

A esto se suma el hecho de que el Gobierno se mantuvo al frente de los procesos de modernización vial durante todo el periodo estudiado. Por ende, incluso los capitales privados que participaban en las construcciones estaban supeditados a la disponibilidad de recursos fiscales, los cuales, debido a las reformas constitucionales de la época, eran limitados. Este fenómeno se ve claramente en el Gobierno de Carlos Lleras Restrepo (1966-1970) cuya reforma constitucional creó mecanismos para la planificación de obras públicas que requerían la iniciativa del Gobierno y de los recursos que este decidiera destinar a la inversión en este sector. (Sanín 2007). El Gobierno Nacional en sí mismo atravesaba un largo periodo de violencia y conflictos internos, los programas administrativos que se quisieran realizar necesitaban un ambiente de paz, normalidad política, amplia cooperación ciudadana, y estrecha coordinación entre las diversas ramas del poder público para su correcto desarrollo y ejecución, condiciones que no pudieron lograrse y que obligaron al Gobierno a destinar parte de sus recursos a dichos temas.

La amplia participación del Gobierno en este periodo trajo consigo obstáculos legislativos que frenaron el desarrollo de la infraestructura en el país. Según Fainboim y Rodríguez (2000), las carreteras en Colombia se han desarrollado históricamente vía “contratos de obra pública”, los cuales han demostrado ser un esquema que da lugar a considerables retrasos (de hasta cuatro veces el tiempo programado), sobrecostos

7. Archivo General de la Nación. Memorias de Obras Públicas. 1948. 033. Página XVIII.

(dos veces la cifra presupuestada), y corrupción. La tardía ejecución de los contratos llevaba a atrasos en la construcción, mejora, pavimentación y conservación de las obras. Los trabajos de pavimentación fueron detenidos por una disposición de orden constitucional que determinaba que solamente se podían cobrar nuevos impuestos o aumentar los existentes hasta seis meses después de que fuera sancionada la ley que los establecía, esta legislación generaba retrasos en el recaudo del impuesto a la gasolina, el cual era la principal financiación de las obras públicas⁸.

Además de esto, la organización administrativa del país adolecía de grandes deficiencias que se reflejaban en la lentitud con la que se desatan los negocios del Estado, mediante el papeleo innecesario y la multiplicidad de entidades que intervienen en sus operaciones. También existía poca capacidad y voluntad por parte de la burocracia, muchas de las críticas realizadas por los Ministros de este periodo sugerían que su retribución no era acorde a los servicios prestados, y que los legisladores tenían como principal preocupación satisfacer la prosperidad de sus comarcas y no la solución de los problemas de transporte del país. La preocupación por la falta de eficiencia administrativa es observable en las demandas de los Ministros de Obras Públicas:

Pero, honorables Senadores y Representantes, no podemos continuar bajo la vigencia del Código de Régimen Político y Municipal de 1913. Es forzoso crear un organismo que redacte una legislación nueva y acorde con las modalidades de la vida actual, o que el Consejo de Estado, en ejercicio de la función constitucional que tiene asignada, acometa esta labor, para que dentro de normas que corresponden a las necesidades del presente, adoptadas por el Congreso, pueda el país moverse con holgura y eficacia⁹

Así pues, con una pobre e ineficiente legislación y sin suficientes recursos para financiar la construcción de carreteras, resultaba casi imposible llevar a cabo y concluir las obras viales que el país necesitaba, a problemática en materia de la capacidad legislativa

8. Archivo General de la Nación. Memoria de Obras Públicas. 1946. 031. Página XI.

9. Archivo General de la Nación. Memorias de Obras Públicas. 1948. 033. Página X.

e institucional, los intereses políticos y las ineficientes fuentes de financiamiento bajo las cuales se rigió la modernización de las carreteras en el país, generó retrasos sustanciales en el desarrollo de la infraestructura vial de este periodo y condiciona el escenario a largo plazo para las carreteras deficientes y en mal estado con las que cuenta Colombia hoy en día.

CONCLUSIONES

En conclusión, si bien es cierto que el Ministerio de Obras Públicas intentó destinar la mayor cantidad de recursos a la construcción, conservación y pavimentación de las carreteras durante el lapso temporal que comprende el presente trabajo, con el fin de lograr un aumento sostenido en el nivel de desarrollo económico del país, también es un hecho que los obstáculos que se le fueron impuestos a dicha política de crecimiento la superaron en diversas ocasiones generando consecuencias tanto para el país, desde una perspectiva macro, como para el desarrollo en cada una de sus regiones.

En el ámbito del financiamiento, es evidente que uno de los factores que tuvo mayor relevancia fue el mecanismo con el cual contaba el país para llevar a cabo los objetivos planteados, la recaudación de impuestos se presentaba como el vehículo para obtener los recursos necesarios para la construcción, mantenimiento y pavimentación de las vías; no obstante, durante el periodo estudiado la carga impositiva fue ineficiente, factores como la alta tasa de evasión o el hecho de que el gobierno de turno destinara los recursos a combatir la violencia, la guerra y amortiguar los desastres causados por el clima, relegó los proyectos que tenía el Ministerio de Obras Públicas, causando que la conexión interregional no se impulsara lo suficiente.

Dado que los Gobiernos de turno decidieron realizar las vías de comunicación bajo un carácter público, muchos factores, entre ellos la iniciativa por parte de los capitales privados, se encontraban supeditados a las decisiones de financiamiento y a los recursos que fueran aprobados por el Gobierno para llevar a cabo la creación y sustento de vías. Se presenta relevante precisar que el periodo estudiado fue marcado por altos niveles de violencia y conflictos internos, por lo cual, al proceso de creación de vías se le restaron recursos que necesitaron implementarse para la conservación del orden público. En el

campo legislativo, los obstáculos se centraron principalmente en el mecanismo por el cual se acordaba la construcción de las vías, es decir, los contratos de obra pública; entre los factores que más destacan su mal funcionamiento se encuentran los sobrecostos, los retrasos de las obras y la corrupción. Además de ello, el gobierno estableció ciertos retrasos en el recaudo impuesto a la gasolina, lo cual, en un primer lugar, impedía que se obtuviera una cantidad eficiente de recursos de la fuente principal de financiación de las carreteras. La administración pública que se implementó durante este periodo no era eficiente en la realización de los contratos, a la burocracia le faltaba voluntad para realizar las obras, y la legislación en su conjunto solo representaba un agravante para los problemas de financiamiento ya existentes. Fue precisamente esta combinación de eventos la que no permitió que las carreteras como vías de comunicación no se desarrollaran de una forma óptima y acorde a las necesidades económicas y sociales del país.

REFERENCIAS

Fuentes secundarias:

2. Aschauer, D. (1990). Highway Capacity and Economic Growth. *Economic Perspectives*. 14 (5), pp. 4 – 24.
3. Fainboim, Y., y Rodríguez, R. (2000). El desarrollo de la infraestructura en Colombia en la década de los noventa. *Serie Reformas Económicas*.
4. Gannon, C. & Liu, Z. (1997). Poverty and Transport. *World Bank. TWU* (30).
5. López, A. F. (2011). Lauchlin Currie y el desarrollo colombiano. *Criterio Libre*, 9(14), pp. 21 - 42.
6. Montoya, S. J. (2013). Ensayos sobre el desarrollo del transporte de carga en Colombia. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
7. Munell, A. (1990). How Does Public Infrastructure Affect Regional Economic Performance. *Conference Series*. (34), pp. 69 – 103.
8. Muñoz, W. (2002). Concesiones viales en Colombia. *Historia y desarrollo. Tecnura* 10, pp. 18 - 26.

9. Osorio, B. (2014). Breve reseña histórica de las vías en Colombia. *Ingeniería Solidaria*, 10 (17), pp. 183 – 187.
10. Pérez, G. J. (2005). La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Colombia. (C. d. regional, Ed.) Documentos de trabajo sobre economía regional, (64).
11. Pérez, R. D. (2011). Aportes y perspectivas de la ingeniería en el desarrollo humano en Colombia, en el devenir de los últimos 200 años. *Épsilon* (16), pp. 11-30.
12. Ramírez, M. (1999). The Impact of Transportation Infrastructure on the Colombian Economy. Banco de la República, Borradores de Economía. (124)
13. Sánchez, L. M. (2006). Efecto del cambio en los costos de transporte por carretera sobre el crecimiento regional colombiano. *Revista ESPE*, (50), pp. 98 – 153.
14. Sanín, J. A. (2007). Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia 1492–2007. República de Colombia, Ministerio de Transporte.
15. Sarmiento, E. (1996). La crisis de la infraestructura vial. Escuela colombiana de ingeniería.
16. Villaveces, M. J., y Hernández, R. E. (2017). Carreteras y red eléctrica en Colombia, 1945 – 1990. *Economía & Región*, 11 (1).
17. Vélez, O. L. (2011). El territorio y las reformas constitucionales de Rafael Reyes. *Criterio Jurídico*, 11(1), pp. 183-204.

