

# Capítulo 3

# Influencia de las élites políticas en la infraestructura: Un estudio de caso desde la Ruta del Sol

Angélica Socorro Delgado Gómez<sup>8</sup>

Valentina Fajardo Vélez<sup>9</sup>

**L**as alianzas público-privadas (app) son “[...] una herramienta común para diseñar, construir, financiar, operar y mantener proyectos de infraestructura pública” (Montaña, 2016, p. 2); desde su aparición esta ha tenido un papel influyente en el Estado colombiano y en los Gobiernos de turno. En un principio se implementaron para alcanzar la competitividad requerida por el país, con la intención central de suplir una necesidad 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.

En este proceso de mejorar la infraestructura vial del país por medio de las APP se evidenció la relación entre élites políticas y el sector empresarial, que afectó el funcionamiento de este modelo financiero, debido a que en Colombia las primeras vieron la posibilidad de beneficiarse y así aumentar su área de poder. Esto ha generado que estas élites influyan en los procesos licitatorios, con el fin de obtener un beneficio personal a través del cohecho, la corrupción y la captura del Estado. Esta connivencia ha causado que el país, a pesar de los esfuerzos que ha hecho para disminuir el rezago en la infraestructura, no lo haya logrado. Por el contrario, los problemas en este sector se han perpetuado a través del lento desarrollo, mantenimiento, retraso y sobrecostos en las vías.

Para demostrar esto, el texto estará dividido en tres partes: primero, una revisión documental histórica, para identificar los principales momentos de evolución del sistema vial en nuestro país y comprender la trayectoria del fenómeno de una manera mucho más clara. La segunda sección consta del análisis de la Ruta del Sol, desde su adjudicación hasta su construcción y declive, en el cual se reconocen los actores implicados en la creación de

---

8. Profesional en Negocios y Relaciones Internacionales de la Universidad de La Salle. Correo electrónico: adelgado33@unisalle.edu.co

9. Profesional en Negocios y Relaciones Internacionales de la Universidad de La Salle. Correo electrónico: vfajardo15@unisalle.edu.co

este entramado, así como el retraso y fallo en la construcción de los corredores viales 1, 2 y 3 y la captura del Estado y cohecho que se presentaron durante las obras. Esto se realiza a través de un rastreo de información secundaria, en el que se dio cuenta de las relaciones establecidas entre políticos y empresarios de las licitaciones de APP en Colombia

Por último, la sección tres consta de un análisis de redes que expone las relaciones entre políticos y empresarios de las licitaciones de APP en Colombia, que permitirá precisar la fortaleza de estas relaciones, así como los personajes más influyentes en los procesos licitatorios. Esto da un *proxy* del poder que pueden tener para influenciar la asignación de contratos y las estrategias utilizadas para este fin.

#### **Aproximación histórica a la implementación de las alianzas público-privadas en Colombia**

Debido al rezago que presentaba el país en la infraestructura vial, el Gobierno decide buscar diferentes alternativas, a lo que Romero (2015) plantea que, dada la carencia de recursos que posee el Estado para hacerle frente a la demanda de construcción o de mejoramiento, debe tomar medidas. Para corregir esto, se dio paso a la inmersión del país en las APP:

[...] con el objetivo de encontrar el financiamiento necesario para la construcción de obras públicas y la prestación de servicios públicos, debido a que sin duda las APP constituyen una herramienta de mayor participación del sector privado en la esfera de obras y servicios a cargo del Estado (Romero, 2015, p. 100).

Respecto a esto, Muñoz (2002) afirma que la tardía introspección del Gobierno en la infraestructura vial ha causado que el desarrollo de las concesiones viales en Colombia tenga una existencia relativamente corta, debido a que su aparición fue en 1993, aunque su comienzo oficial fue en 1997. Fue “[una] respuesta a la carencia de recursos estatales para la inversión en la Red Vial Nacional” (Muñoz, 2002, p. 2). Respecto a esto, Bull (2004) afirma que “[...] las concesiones se han convertido en un importante mecanismo, para atraer financiamiento y gestión privados a dicho sector en América Latina” (p. 18), evidenciando el impacto que tienen estas concesiones en la economía de una región.

A causa de esto, “a partir de su implementación, los contratos de concesión vial han experimentado constantes ajustes y modificaciones en busca de una mejor distribución de los riesgos inherentes de esta clase de proyectos entre el Estado (concedente) y los concesionarios” (Muñoz & Aponte, 2007, p. 12). Sin embargo, al menos en los países en desarrollo, estas empresas a menudo han demostrado ser ineficientes, incapaces de aportar las inversiones necesarias y estar sometidas a la manipulación política.

La Constitución de 1991 acarreó varios cambios. La inversión en infraestructura dejó de ser desarrollada por el sector público, para que el ámbito privado ganara sistemáticamente esta participación en todas las áreas de la infraestructura, lo que permitía la competencia y participación privada en el sector (Fainboim y Rodríguez, 2000). Este cambio debía llevar a que el adecuado funcionamiento de estas concesiones se manejara con más facilidad.

En esta dirección, se determinó que la implementación de las APP, las concesiones viales y la participación del sector privado buscaban, primero, “[...] aumentar la eficiencia en la construcción, operación y mantenimiento de proyectos de infraestructura; segundo, establecer empresas con solidez financiera; tercero, reducir los riesgos que asume el sector público” (Banco Interamericano de Desarrollo, 2017, p. 6). Por último, se trataba de obtener los beneficios de la competencia (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2004).

No obstante, “[...] la regla general en los programas viales es que las obras terminan valiendo más de lo programado y se demoran más de lo estipulado” (Sarmiento, 1996, p. 28), donde las licitaciones se han ganado gran parte de las veces al utilizar comportamientos poco competitivos. En general, las obras no se edifican en un periodo sucinto. “Los fondos públicos no se usan para multiplicar la inversión privada y las concesiones frecuentemente reciben adiciones de obra por renegociación o solicitud pública y se prorrogan sin concurso” (Benavides *et al.*, 2012, p. 2).

En definitiva, esto lleva a verificar que

[...] el sector vial está expuesto a incumplimientos y sobornos que atentan contra el patrimonio nacional y el suministro de bienes públicos a la sociedad. Las instituciones y la normatividad de la infraestructura que han estado vigentes desde hace varias décadas no operan adecuadamente. No se ha aprendido de la experiencia. (Sarmiento, 1996, p. 4).

### **Análisis histórico de la implementación de las app**

Los datos de diferentes periodos permiten 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 construcción y pavimentación de vías fue en 1914, cuando se pavimentaron cerca de 600 kilómetros de vías, un logro para el país en ese momento. No obstante, las vías no estaban interconectadas, por lo que la función de las vías y el dinero invertido no estaban siendo utilizados de manera correcta (González & Alba, 2006).

Para 1916 el país aún no contaba con una red vial integral, a causa de la apropiación de recursos públicos por parte de terceros, lo que generó carreteras costosas e ineficientes, y

### 3. INFLUENCIA DE LAS ÉLITES POLÍTICAS EN LA INFRAESTRUCTURA

ocasionó pérdidas para el país. Para el periodo de 1916 a 1930, se expidieron las primeras leyes, en total 104, las cuales establecieron el inicio del sistema vial en el país (Pérez, 2005). A partir de este lapso, tras las nuevas leyes, y pese a seguir sin una red vial, ya se presentaba una inadecuada apropiación de recursos públicos. Desde esta época se daban los primeros casos de corrupción en la infraestructura vial (González & Alba, 2006).

En la década de los cincuenta se destinaron más de 10.000 millones de pesos del presupuesto nacional de la época, la mitad para inversiones en carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos (Pérez, 2005). Durante el mandato del presidente Turbay, se designó por primera vez en el Plan Nacional de Desarrollo a la infraestructura vial como componente del desarrollo e integración interregional (González & Alba, 2006). En 1980 “[...] se logra por primera vez un nivel aceptable de red vial con ahorros en tiempos de viaje y en costos de operación, convirtiéndose el transporte de carga por carreteras en el medio por excelencia para el transporte de mercancías” (Cipriano, 2014, p. 5).

Con la Constitución de 1991, se priorizó el gasto social, y con esto la inversión y desempeño del sector (González & Alba, 2006). Para 1993, con el fin de dar solución a la carencia en infraestructura vial, se definió el artículo 32 de la Ley 80 de 1993, el cual propuso una nueva modalidad de contratación: la concesión vial. Así, de 1994 a 1997, nació la primera generación de concesiones viales. Estaba compuesta por 28 contratos de concesión de carreteras, enfocados en la rehabilitación y la ampliación de calzadas (Departamento Nacional de Planeación, 2013). De dichos contratos solo se lograron ejecutar 13 proyectos de concesión de carreteras.

La mutua contribución con el sector privado fue la mejor manera que encontró el Estado para financiar sus proyectos de construcción y mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la malla vial de carreteras, dado que se reconoció incapaz de suplir las demandas nacionales y regionales (Banco Interamericano de Desarrollo, 2001). Para dar continuidad a los proyectos se da paso a la segunda generación de concesiones viales con 470 km a intervenir, los cuales iniciaron en 1995 y terminaron en 1999 (Departamento Nacional de Planeación, 2013). De las 26 concesiones que se habían proyectado para esta etapa, únicamente se ejecutaron dos.

En 1998, se produjo la tercera generación de concesiones, en la que se incluyeron 1.557 Km de vías (Departamento Nacional de Planeación, 2013). Esta etapa, que inició en el 2002 y terminó en el 2007, buscaba articular la red vial y el fortalecimiento de los corredores viales, adecuando y modernizando las carreteras nacionales a estándares internacionales (Gobernación de Antioquia, 2015). Para el 2001, a través del Decreto 1735, emitido por el Gobierno nacional, se estableció una nueva red nacional de carreteras, regulada por Invías, en la cual se catalogaban todas las carreteras sobre el fundamento de los proyectos que se habían desarrollado, con base en las generaciones de concesiones.

Asimismo, se estableció en el 2006 el plan de integración vial para la competitividad, lo que permite que 38 corredores sean terminados, privilegiando 16 tramos para su ejecución en un periodo de 5 años (Departamento Nacional de Planeación, 2013). En el 2010 surgió la

cuarta fase de las concesiones en el país, la cual tenía como objetivo minimizar la brecha y afianzar la red vial por medio de la conexión continua y eficiente entre los centros de producción y de consumo (Departamento Nacional de Planeación, 2013). Este programa permite la intervención de 8.170 km de vías.

En el 2012 se estableció la Ley 1508, la “ley de las APP”. Esta contiene la construcción normativa de las APP y las disposiciones legales. Primero, define las APP como “[...] un instrumento de vinculación de capital privado, que se materializan en un contrato entre una entidad estatal y una persona natural o jurídica de derecho privado, para la provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados” (p. 1), también establece su ámbito de aplicación, disposiciones y principios. A su vez, establece un marco para los proyectos de iniciativa pública; regula la iniciativa privada, y consagra las disposiciones regulares (Barreto, 2015). Aunque se puede llegar a pensar que las APP en el país estuvieron presentes desde la primera generación de vías, hasta la cuarta realmente se regularon. Antes había concesiones, las cuales son contratos que se pueden dar con o sin esquema de APP.

### **Captura del Estado en las app**

En el desarrollo de la tercera generación de concesiones viales, se adjudicó la vía Ruta del Sol, la cual generó cambios normativos en materia de participación privada en la infraestructura vial y en los contratos de concesión del país. Fue la primera vía en adoptar el modelo actual de contratos de concesión de las APP. El proyecto Ruta del Sol constó de una doble calzada que unía el centro del país, desde Villeta, Cundinamarca, hasta Ciénaga, Magdalena, cruzando ocho departamentos y 39 municipios del país, con una longitud total de 1.071 km. Fue adjudicada en tres contratos de concesión. Esta ruta buscaba incrementar la competitividad, promoviendo el crecimiento económico y reduciendo el tiempo de recorrido empleado actualmente entre Bogotá y la Costa Atlántica (Cámara Colombiana de la Infraestructura, 2013).

El 15 de diciembre del 2009 el Gobierno adjudicó los sectores 1 y 2 a los consorcios Consol y Helios, el primero conformado por Episol, CSS constructores, Odebrecht, y Corficolombiana. Para el 2013, se realizó la adjudicación del tramo final (Revista Semana, 2018), la cual fue una licitación desierta, ya que solo se presentó un proponente, que no cumplió con los requerimientos establecidos (Cámara Colombiana de la Infraestructura, 2013). En el 2019 se firmó un otrosí con la concesionaria Yuma S. A., para dar continuidad a este proyecto (Agencia Nacional de Infraestructura, 2019), el cual se retomó el 20 de febrero del 2020 con una etapa de construcción a 56 meses (Agencia Nacional de Infraestructura, 2020).

En el 2012, cuando se inició la construcción de este corredor vial en el sector 1, se presentó el primer problema de esta vía. Esto fue debido a que el contrato del consorcio Helios se adjudicó bajo la premisa de no requerir la presentación de un diagnóstico ambiental de alternativas,

### 3. INFLUENCIA DE LAS ÉLITES POLÍTICAS EN LA INFRAESTRUCTURA

en la que se afectó la Zona de Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Hidrográfica del río San Francisco (Banco Interamericano de Desarrollo, 2018).

Los problemas en la construcción de esta vía no solo se presentaron en el tramo 1, sino que en el tramo 2 se dieron nuevos contratiempos, por ejemplo, en la adjudicación de la concesión, se dio una captura del Estado, forma de corrupción que fomenta el debilitamiento de la estructura económica de un país. El origen del concepto de “captura del Estado” proviene de captura regulatoria, entendida como colusión entre el regulador y la empresa o industria que regula (Becker, 1976; Stigler, 1971). Es decir, la captura del Estado engloba la captura legislativa y jurisdiccional en la generación e interpretación de leyes, decretos y políticas públicas, en general (Garay *et al.*, 2008).

De este modo, el consorcio Consol, integrado por Odebrecht, pagó más de 11 millones de dólares para obtener contratos de obras públicas, entre esos el contrato de la Ruta del Sol 2. De este dinero Odebrecht pagó 6,5 millones USD a un funcionario del Gobierno para la adjudicación de esta vía (El Espectador, 2017). El contrato fue asignado a finales del 2008 y firmado en enero del 2009 por el entonces director del INCO y el viceministro de Transporte, Gabriel García Morales.

Sumado al soborno por la adjudicación del contrato, también se encuentra la adición de la transversal Ocaña-Gamarra con 80 kilómetros de longitud, la cual cambió lo establecido en la ruta original y se realizó sin el procedimiento adecuado. Odebrecht contrató al exsenador Otto Bula para gestionar su aprobación, lo que terminó favoreciendo a la multinacional con un “incremento del 15 % de las tarifas de los cinco peajes existentes; la creación de dos nuevos peajes; y la anticipación de las vigencias futuras a cambio del 1 % del valor previsto en las obras” (Caracol Radio Medellín, 2017).

Se descubrió que el monto anteriormente mencionado lo costearon los directivos de Odebrecht al exviceministro de Transporte, Gabriel García Morales, para el favorecimiento de la adjudicación. Este pago se hizo por medio de la empresa Corficolombiana, gracias a su expresidente José Elías Melo (La Silla Vacía, s. f.).

Gabriel García Morales fue viceministro de transporte durante el segundo periodo del gobierno de Uribe. Tras dejar este puesto en el 2009, asumió la dirección del INCO. Él tomó este cargo gracias a la interferencia de Mateo Restrepo Villegas, quien era asesor del entonces presidente Uribe. De esta manera, García afirma que fue fundamental esta acción para poder manipular la licitación por la que Odebrecht lo sobornó, ya que, así, sacaron a Álvaro José Soto del INCO (Caracol Radio Medellín, 2017). Debido al puesto e influencia política de García Morales, Yesid Arocha, representante de Odebrecht en Colombia, realizó el respectivo pago para que ayudara al consorcio en la formulación del proyecto y garantizar condiciones favorables, así como descalificar a los otros proponentes en la licitación de la Ruta del Sol 2 (Revista Semana, 2017).

Para poder legalizar este pago, García Morales acudió a Eduardo Ghisays Manzur y Enrique Ghisays Manzur, quienes crearon la sociedad denominada Lurión Trading para este fin. De

acuerdo con la fiscalía, los hermanos Manzur recibieron una comisión de aproximadamente 1.400 millones COP (modificado por Delgado y Fajardo traídos a valor presente de la cifra original en dólares, 2019), para que Arocha depositara el dinero de Odebrecht en las cuentas de la sociedad, a través de una cuenta abierta en la Banca Privada de Andorra (Colprensa, 2018). Este dinero se repartió entre contratistas, funcionarios, dirigentes políticos y particulares, con el objetivo de modificar el pliego de condiciones en el proceso licitatorio adelantado en el INCO (El Heraldo, 2017).

Yesid Arrocha también participó en el pago de 2 millones USD, entregados a varios senadores como Bernardo Miguel ‘Ñoño’ Elías, Musa Besaile y Antonio Guerra, con el ánimo de que, desde el Congreso, presionaran la firma de un contrato de estabilidad jurídica (CEJ) para la constructora brasileña (Noticias Caracol, 2019). Empero no solo los senadores hicieron parte de este proceso, sino que, según el empresario Federico Gaviria, también participó el empresario Luis Fernando Villegas, quien no solo ayudó para que se diera el CEJ, sino que también fue lobbista e influenciador ante la ANI para la adición de la transversal Ocaña-Gamarra (RCN radio, 2018).

El encargado de calcular el costo de los sobornos y de hacer los giros del dinero era el brasileño Luiz Eduardo Da Rocha Soares, ya que él manejaba la “caja 2”, de la División de Operaciones Estructuradas, donde se hacían pagos de forma triangulada, por medio de empresas secretas *offshore*, como Lurión Trading (El Espectador, 2017). Así, él conocía de los pagos a García Morales y Elías Melo. Da Rocha afirma que el vicepresidente de la Constructora, Norberto Odebrecht, y el presidente de Odebrecht Infraestructure - Latin America, Luis Antonio Mamery, aprobaron los pagos a los Ghisays Manzur, así como tenía conocimiento de los otros pagos realizados (Palomino, 2019).

El presidente de Odebrecht en Colombia en el 2009, Luiz Antonio Bueno Júnior, también sabía de los pagos realizados al exviceministro. Por esto, García Morales lo contacta para el pago de la coima, después de la adjudicación del contrato (El Espectador, 2019). Seguido a esto, Luiz Antonio Bueno Júnior contactó a Luiz Eduardo Da Rocha Soares, para desembolsar este pago por medio de Corficolombiana (El Espectador, 2017).

En el proceso de legalización de dineros en manos de funcionarios públicos no solamente se encontraban inmersos los hermanos Ghisays Manzur, sino que había más empresas *offshore*. Así, los empresarios brasileños Amilton Hideaki Sendai, Eder Paolo Ferracuti y Mario Marangoni se reunieron con Federico Gaviria y Eduardo Zambrano para este fin. No obstante, quien desempeñó el papel más importante fue Zambrano, socio de Consultores Unidos Panamá y Consultores Unidos Colombia, donde se venían realizando contratos ficticios para los pagos que no se podían hacer de manera directa por funcionarios públicos (Revista Semana, 2018).

Por otro lado, Federico Gaviria contactó a Otto Bula, gracias a “Ñoño” Elías, para buscar servidores públicos que influyeran ante entidades como el Congreso de la República (en específico, las comisiones tercera y sexta del Senado), el Ministerio de Hacienda y la ANI, encargadas de decidir sobre la adición del contrato de Concesión n.º 001 del 2010, lo que



### 3. INFLUENCIA DE LAS ÉLITES POLÍTICAS EN LA INFRAESTRUCTURA

añadió el tramo Ocaña-Gamarra a la Ruta del Sol 2 (W Radio, 2019). A Bula, por su parte, ya le habían realizado pagos de un total aproximado de 13.280 millones COP, por medio del consorcio Sion, ya que él era el responsable ante Odebrecht para lograr este fin (El Heraldo, 2017). Amilton Ideaki Sendai, funcionario de la multinacional brasileña, firmó los contratos para simular la legalidad de los pagos de Otto Bula (RCN radio). Por medio del consorcio Sion se regularon aproximadamente 10 mil millones COP en sobornos de Odebrecht a funcionarios públicos. Esta cifra se repartió entre Roberto Prieto, Antonio Guerra y Luis Miguel Pico (RCN Radio, 2019).

De acuerdo con la Fiscalía, esta adición se otorgó gracias al ministro de Transporte del 2012, Miguel Peñaloza, quien hizo que el proyecto fuese asignado a la ANI, lo que facilitó su proceso de adición. En este mismo año, cuando Peñaloza acabó su periodo como ministro, el trámite de la adición se desaceleró; el responsable de esto fue el senador Plinio Olano (Dinero, 2017). El senador Olano se encontraba en la comisión sexta, por lo que su papel era el de mejorar las condiciones para la adjudicación del contrato de la vía Ocaña-Gamarra para Odebrecht (RCN Radio, 2017).

Por otro lado, en la ANI, Juan Sebastián Correa, entonces secretario privado de esta entidad (Portafolio, 2017), era la conexión entre la ANI y el congreso, del tal manera que organizó reuniones entre Andrés Giraldo, Otto Bula y Luis Fernando Andrade, por petición de “Ñoño” Elías (Revista Semana, 2017). Estas reuniones buscaban acordar los pagos de Odebrecht al lobbista Roberto Prieto por 900 millones COP, los cuales tenían como destino la campaña reeleccionista de Juan Manuel Santos, ya que Prieto la gerenciaba (Benavides, 2019).

Por orden de Luis Fernando Andrade, Correa también manipulaba los registros de ingreso de la ANI, donde se borraron los ingresos de “Ñoño” Elías y Roberto Prieto (La FM, 2019). Andrade, como director de la ANI, era el encargado de definir si se adicionaba de la Ruta del Sol 2 con el otrosí 6 (El Espectador, 2019). Otro de los implicados en este entramado fue Alfredo Ape Cuello, según Eleuberto Martorelli, exdirector de Odebrecht en Colombia. Otto Bula se reunió con Ape Cuello, para lograr la adición de la transversal, es por esto por lo que Ape Cuello posteriormente se reúne con Luis Fernando Andrade (La Silla Vacía, s. f.).

La adición a la Ruta del Sol 2, se realizó supuestamente con el fin de beneficiar en gran medida a la entonces ministra de Transporte Cecilia Álvarez, dado que la exministra hizo parte de la negociación entre la ANI y Odebrecht, así como también de la firma del otrosí número 6 al contrato original de concesión de la Ruta del Sol. Adicionalmente, como “[...] ministra firmó las resoluciones para dar vía libre a los peajes que permitían que la adición se volviera realidad. También había sido miembro de la junta directiva de la empresa que hizo un proyecto portuario en Gamarra y se benefició de esa carretera” (El Colombiano, 2018, s. p.). Luego, como ministra de Comercio, participó en la aprobación del Conpes 3817 del 2014 para la ejecución de la adición (El Colombiano, 2018). En todo este proceso hubo un conflicto de intereses por parte de esta ministra, ya que se supone que favoreció a su pareja Gina Parody, “[...] pues su familia participa como socia en la empresa Sociedad Portuaria de Cartagena. Esta proyectaba construir

un puerto en Gamarra, sobre el Magdalena, que quedaría a 3 kilómetros del final de la carretera” (Revista Semana, 2019, s. p.).

Dentro de toda esta red de captura del Estado, la Contraloría evidenció que el otrosí número 6 se suscribió antes del Confis y el Conpes 3817. El otrosí se suscribió el 14 de marzo del 2014 y la aprobación del Confis se dio hasta el 5 de junio del 2014 y se comunicó el 5 de noviembre del 2014: “esto modificó el valor o monto de la contraprestación, objeto, plazo y cupos anuales de vigencias futuras” (El Colombiano, 2018, párr. 3). Esto significa que este se estableció sin ninguna disponibilidad presupuestal ni autorización, por lo que esto “[...] vulnera lo establecido en los principios previstos en la Constitución Política de Colombia, en la Ley 80 de 1993 o Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, y en otras normas referentes a la contratación estatal” (Contraloría General de la República, 2017, párr. 3).

En la auditoría efectuada por la Contraloría General de la República a la ANI (2017):

Los estudios y las obras fueron adjudicadas de manera directa y no a través de un nuevo proceso de selección pública, desconociendo que las mismas no tenían relación directa y necesaria con el objeto inicial, pues no se requerían para lograr su finalidad y no se referían al mismo corredor vial, situación que hacía inviable la suscripción de los Otrosíes (s. p.).

Sumado a eso, las obras no se realizaron dentro de los plazos en el plan de obras, causando que los beneficios a la comunidad no se obtuvieran a tiempo, aumentando así los costos de concesión. También se detectaron “deficiencias e inoportunidades en la gestión predial del concesionario y fallas en la efectividad del control y seguimiento de la ejecución y cumplimiento contractual ejercido por la ANI y la Interventoría, se reflejó en el incumplimiento de obligaciones pactadas” (Contraloría General de la República, 2017, s. p.). Esto se dio en gran medida por la falta de planeación, control, vigilancia, supervisión y seguimiento en el contrato, debido a que se pactó un contrato con la interventoría sin continuidad y de manera fraccionada.

Los problemas de esta vía no acabaron en el sector 2, sino que el tramo 3 de la Ruta del Sol los tuvo desde su adjudicación, ya que, de acuerdo con la Fiscalía, Roberto Prieto, exgerente de las campañas de Juan Manuel Santos, recibió un pago por 650 millones COP, de manos de Eduardo Zambrano, para intervenir en la ANI a favor de la empresa Yuma Concesionaria, que se quedó con este tramo. Con esto, se trataba adicionar la construcción del puente en Plato, Magdalena. Para esto Prieto se reunió con Luis Fernando Andrade (El Espectador, 2019).

Esta obra comenzó el 11 de junio del 2011, con el objetivo de construir, ampliar, mejorar y rehabilitar 465 kilómetros en el sector San Roque-Ciénaga-Valledupar-Carmen de Bolívar (Slodvak, 2018; El Espectador, 2019). A la altura del río Magdalena, entre Bolívar y Magdalena, se acordó la construcción de un puente, de una sola calzada, pese a que la vía era

de dos, por lo que se convirtió en una necesidad el construir otro puente que no se encontraba dentro de los términos del contrato (Slodvak, 2018). En el contrato inicial, había quedado pactado que, en caso de construir una segunda calzada en el puente, esta sería responsabilidad del Instituto Nacional de Vías (Invias) (El Espectador, 2019).

A este contrato, que se firmó en el 2015, se le adicionaron nueve otrosíes y en el número 5, que se firmó en el 2015, con un valor de 5.780 millones COP constantes del 2015, se buscaba realizar los diseños y estudios para la construcción del puente, que quedó en las manos de Consultores Unidos, compañía de Eduardo Zambrano, “[...] que terminó convirtiéndose en una especie de caja menor para Odebrecht” (El Espectador, 2019, s. p.). En el otrosí 7, firmado por el representante de Yuma Concesionaria y Germán Córdoba, vicepresidente de la ANI, se adicionó la construcción del puente (El Espectador, 2019).

La Ruta del Sol 3, se suspendió el 25 de junio del 2017 (Slodvak, 2018), debido a los casos de corrupción presentados en el tramo 2. En efecto, los bancos dejaron de aportar dinero, previendo que este sector también estuviera inmerso en los recientes escándalos (El Espectador, 2019). Sin embargo, en mayo del 2019, la ANI empezó un proceso de reanudación de la construcción de este tramo de la vía (ANI, 2019), donde Yuma Concesionaria fue la encargada de su realización, la cual empezó el 20 de febrero del 2020. De acuerdo con la ANI, los hechos de captura del Estado que se dieron en la Ruta del Sol 2, se desarrollaron durante su adjudicación, mientras que en el tramo 3, se adicionó un contrato ya establecido, 5 años después de su adjudicación (El Espectador, 2019).

#### **Red y estrategias de las Élités**

De acuerdo con Garrido (2001), el análisis de una red social permite observar las posiciones sociales de cada persona y la influencia que pueden tener sobre los demás, además de encontrar las relaciones de interdependencia entre los miembros de una organización o comunidad, para así anticipar sus posibles resultados frente a determinada situación. En este caso en particular, este tipo de estudio permite observar de manera gráfica las relaciones entre los individuos vinculados al caso de corrupción de la Ruta del Sol, identificando las personas de mayor influencia en el desarrollo del caso y, por ende, de mayor responsabilidad. Este resultado puede ser útil para magnificar las responsabilidades de cada sujeto vinculado, con el fin de validar consecuencias legales que se han dado como resultado de la investigación judicial.

La figura 1 representa la estructura de la red. La primera característica de esta estructura, la intensidad relacional, informa sobre la posición de cada individuo dentro de la red, de lo cual deriva su posibilidad y capacidad de acción frente a la situación. Esta propiedad se mide como el número de conexiones que cada nodo (individuo) experimenta de manera relativa al tamaño total de la red. El segundo factor es la centralidad, que permite observar

a quienes obtuvieron posiciones centrales y, por tanto, quienes tuvieron mayor capacidad de incidir en la conducta de los demás.

**Tabla 1** *Conversión de variables de los involucrados Ruta del Sol*

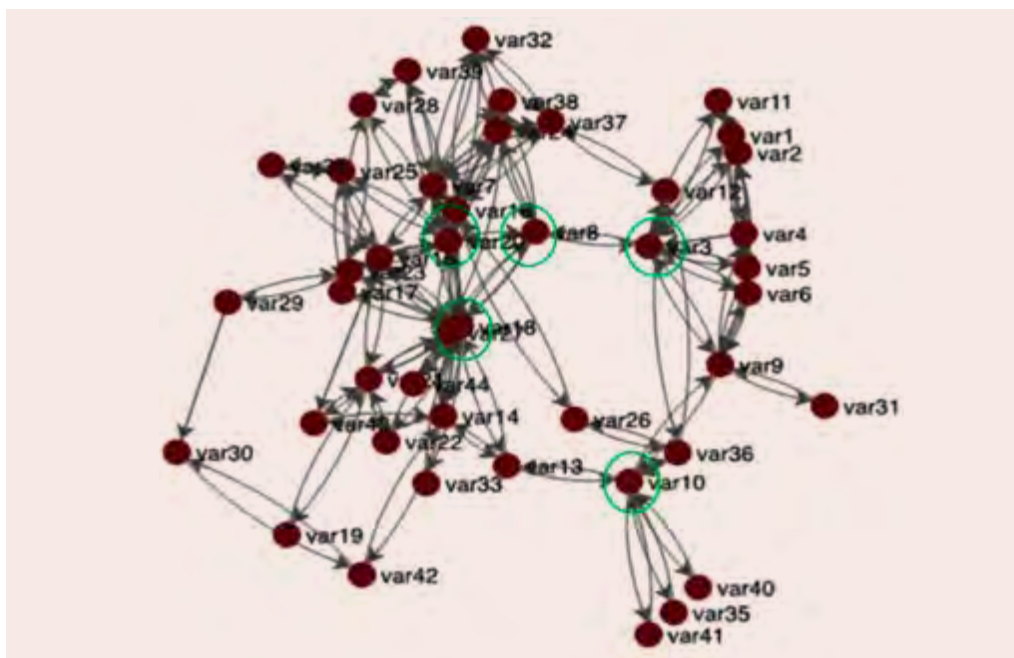
<b>Variables</b>	<b>Involucrados</b>	
Variable 1	Eduardo Ghisays Manzur	7,787492
Variable 2	Enrique Ghisays Manzur	7,787492
Variable 3	Gabriel García Morales	4,755119
Variable 4	Luis Antonio Mamery	10,33333
Variable 5	Luis Eduardo Da Rocha	10,33333
Variable 6	Luiz Antonio Bueno Junior	6,287492
Variable 7	Eduardo Zambrano Caicedo	140,3857
Variable 8	Yesid Arocha	428,8373
Variable 9	Jose Elías Melo	180,7756©
Variable 10	Daniel García Arizabaleta	348,5061
Variable 11	Juan Ricardo Noero	0
Variable 12	Mateo Restrepo Villegas	78,15079
Variable 13	Miguel Peñaloza	254,6362
Variable 14	Plinio Olano	212,0206
Variable 15	Roberto Prieto	134,4184
Variable 16	Federico Gaviria Velásquez	101,0249
Variable 17	Juan Sebastián Correa Rodríguez	6,416667
Variable 18	Bernardo Ñoño Elías	570,0085
Variable 19	Mauricio Vergara Flórez	0
Variable 20	Otto Bula	312,1564
Variable 21	Gabriel Dumar Lora	104,7
Variable 22	Gustavo Torres Forero	0
Variable 23	Luis Fernando Andrade	114,0782
Variable 24	Amilton Ideaki Sendai	35,09359
Variable 25	Andrés Giraldo	15,26863
Variable 26	Luis Fernando Villegas	31,74365
Variable 27	Antonio Guerra de la Espriella	99,98594
Variable 28	Alfredo Ape Cuello	2,733333
Variable 29	Cecilia Álvarez – Correa	16,54483

### 3. INFLUENCIA DE LAS ÉLITES POLÍTICAS EN LA INFRAESTRUCTURA

Variable 30	Gina Parody	1,666667
Variable 31	Luis Carlos Sarmiento Gutiérrez	0
Variable 32	Eder Paolo Ferracuti	0
Variable 33	Basima Patricia Elías Náder	0
Variable 34	Juan Manuel Santos	0
Variable 35	Iván Zuluaga	0
Variable 36	<b>Álvaro Uribe Vélez</b>	61,93779
Variable 37	Mario Marangoni	60,98753
Variable 38	Musa Besaile	6,059524
Variable 39	Eleuberto Martotell	3,066667
Variable 40	Duda Mendonca	0
Variable 41	Juan Carlos Granado	0
Variable 42	Luis Fernando Mesa	6,712183
Variable 43	Luis Miguel Pico	4,633333
Variable 44	Ciro Rodríguez	0

Fuente: elaboración propia.

**Figura 1.** Conexiones de los actores de la Ruta del Sol



Fuente: elaboración propia.

La tabla 1 ayuda a identificar el nombre de los 44 involucrados; la tercera columna (*between*) identifica la cantidad de rutas que existen para contactar a un individuo dentro de la red. por lo tanto, un mayor número nos permite inferir una mayor influencia del individuo dentro de la red.

Dicho lo anterior, la figura 1 presenta todas las conexiones entre los individuos vinculados a las élites políticas y privadas en el entramado de captura del Estado en la Ruta del Sol; se evidencian cuatro nodos focales de conexiones. El primer nodo con mayor concentración pertenece a Ñoño Elías con la variable 18, a quien la Corte Constitucional en el 2017 le abrió una investigación que resultó en una orden de captura (La Silla Vacía, s. f.). Él ha aceptado cargos por tráfico de influencias y cohecho, por los cuales está enfrentando una pena de seis años y ocho meses; no obstante, la Corte Constitucional también le imputa cargos por lavado de activos y concierto para delinquir agravado (Colprensa, 2018). Su estado ante la fiscalía es el de “principio de oportunidad” consignado en la Ley 906 del 2004.

El segundo nodo corresponde a Yesid Arocha con la variable 8. El 25 de abril del 2019 la Fiscalía General de la Nación le imputó el delito de cohecho por dar u ofrecer sobornos (La FM, 2019). El 25 de junio del mismo año, la Fiscalía solicitó medida de aseguramiento por este delito (Revista Semana, 2019). Actualmente, Arocha está buscando acogerse al “principio de oportunidad” bajo la misma causal en la que se encuentra el “Ñoño” Elías (La Silla Vacía, s. f.).

El tercer nodo con mayor densidad es la variable 10, correspondiente a Daniel García Arizabaleta, quien actualmente está siendo interrogado por la Fiscalía (Blu Radio, 2019). El cuarto está en la variable 20, la que corresponde a Otto Bula, quien ya aceptó cargos por cohecho y enriquecimiento ilícito, y fue capturado por estos en el 2017. En septiembre del 2019 la Fiscalía realizó un acuerdo con el exsenador, en el cual este resultaría pagando una pena de cinco años y cuatro meses de prisión de cárcel, más una multa de 6.600 millones COP y la entrega de un lote en el departamento de Córdoba (RCN Radio, 2019); así Bula se acogió al principio de oportunidad.

El principio de oportunidad implica “[...] adelantar un proceso penal contra alguien, porque bajo determinadas circunstancias se considera que hay más ventajas en la renuncia a la acción penal que en el enjuiciamiento de una persona” (El Espectador, 2018, párr. 1). Este se aplica en situaciones de procesamiento de un escalón menor de una banda criminal, en las cuales el Estado obtiene un mayor beneficio dejando impune “al pequeño delator a cambio de la captura de los cabecillas” (El Espectador, 2018, Párr. 2). Lo interesante para el caso de la Ruta del Sol es que quienes se acogieron a este principio tuvieron una mayor influencia en este caso en Colombia y organizaron todo el entramado de colusión y de captura del Estado. Además, en su mayoría, estos hacen parte de las élites políticas del país. Además de los mencionados anteriormente, se encuentran Luis Antonio Mamery, Luiz Eduardo Da Rocha, Juan Sebastián Correa y Mauricio Vergara.

En la Ruta del Sol de 44 involucrados solamente se encuentran condenados cinco, los cuales son Eduardo Ghisays Manzur, Enrique Ghisays Manzur, Gabriel García Morales, Roberto Prieto y José Elías Melo. En juicio se encuentran Plinio Molano, Gabriel Dumar Lora, Gustavo Torres y Luis Fernando Andrade. Por otro parte, Eduardo Zambrano y Federico Gaviria son los únicos que aceptaron los cargos de concierto para delinquir, lavado de activos y enriquecimiento ilícito. Ambos están esperando que la Fiscalía los acoja al principio de oportunidad. Los demás involucrados se encuentran en proceso de interrogatorio, salvo Amilton Ideaki Sendai, Eder Paolo Ferracuti y Marcio Marangoni Marangoni, quienes tienen orden de captura (La Silla Vacía, s. f.).

#### **Estrategias para la captura del Estado**

Gran parte de estos hechos sucedieron a causa de que en Colombia la mayoría de las estrategias utilizadas para ejecutar estas prácticas de corrupción están reguladas por la legislación colombiana, lo que, primero, hace que no sean desconocidas por la población; segundo, que sean de fácil acceso, en especial para las personas que trabajan en el sector, y tercero, que algunas de esta se puedan implementar legalmente hasta cierta instancia, como el lobbismo, la colusión y la creación de empresas *offshore*.

#### **Lobby**

El *lobby* se considera una estrategia política de una persona o un grupo de estas con intereses en común, con el fin de influenciar la toma de decisiones de los entes públicos para conservar o mejorar su *statu quo* (Angulo, 2015). Tiene una función muy específica: “[...] buscar que los sectores que representan no se vean afectados por el contenido de las leyes que se tramitan en el Congreso, en especial, si se trata de asuntos tributarios” (El Colombiano, 2018, párr. 6). Pese a ser una herramienta legal, la percepción de la población respecto a esta práctica es negativa, dado a los múltiples casos de corrupción a los que se le asocia, pero, de hecho, esta actividad sucede de manera legal en gran parte del mundo.

Uno de los casos más representativos de *lobby* fue la acusación de la Fiscalía contra el exgerente de la campaña del presidente Juan Manuel Santos en el 2014, Roberto Prieto, el cual habría servido como intermediario entre la concesionaria Yuma y la ANI, con el fin de lograr la aprobación de la adición del contrato para la construcción del Puente Plato en Magdalena, como parte de la Ruta del Sol 3 (El Colombiano, 2018). A partir de esto, la acusación se dirige a Prieto, dado que el ente acusador cree que había presuntamente intercedido ante la ANI para generar un otrosí para que la obra no fuera subcontratada.

A cambio pidió que los diseños fueran entregados a la empresa de Eduardo Zambrano, quien, usando un intermediario, le habría pagado 650 millones COP a Prieto (El Colombiano, 2018).

### **Colusión**

La colusión constituye la principal forma de corrupción en las compras y contrataciones públicas del país. Esta modalidad ocurre con reiteración cuando personas, empresas o entidades que participan en una licitación o contratación se ponen de acuerdo para amañar el resultado a través de acuerdos de precios, propuestas técnicas o geográficas, y así excluir a otro competidor (Revista Semana, 2011). Este método se desarrolla a través de un pacto verbal o escrito, en el que agentes de la esfera privada se reúnen con agentes del sector público, para que, por medio de pagos, se alcancen preacuerdos para obtener información privilegiada, con el fin de poder influir en los procesos de licitación y concesiones.

Por medio de la colusión, se llega a la captura del Estado, la cual es una forma de corrupción a mayor escala que fomenta el debilitamiento de la estructura económica de un país. En efecto, esta distorsiona la formulación de leyes, normas, decretos, reglas y regulaciones, ya que se empieza a favorecer intereses que contradicen el bienestar general (Hellman & Kaufmann, 2002).

### **Empresas offshore**

Las empresas *offshore*, o “empresas fachada”, son compañías ficticias creadas para legalizar el dinero proveniente, la mayoría de los casos, de negocios ilegales, lo que promueve la corrupción en el país. El objetivo de estas empresas es hacer que los beneficiarios sitúen sus bienes y dinero en un lugar donde hay impuestos bajos según la legislación de este país, lo que permite a las empresas aumentar su rentabilidad (Revista Semana, s. f.). En varios de los casos, las compañías *offshore* están implantadas en lugares donde hay opacidad bancaria. Sin embargo, muchas veces se recurre a testaferros, que eliminan toda pista los propietarios reales de estas propiedades. Esta opacidad es ideal para quienes quieren realizar blanqueo y eliminación de activos procedentes de actividades ilícitas, como el narcotráfico, que suman “billones de dólares cada año” (Revista Semana, s.f.)



#### Conclusión

Desde la implementación de las APP en el país, no se ha evidenciado un avance significativo respecto a la mejora de la infraestructura vial en Colombia: uno de los factores que más ha influido en este resultado es la ausencia de interés por parte del Estado hacia el sector. Un segundo factor es la corrupción, que ha permeado 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. Esto invalida la efectividad del sistema y ocasiona que no haya una mejora de manera sustancial.

Uno de los factores que más ha entorpecido el mejoramiento de la infraestructura vial es la extensa relación que hay entre los actores de la esfera pública y privada, lo que ha generado que el modelo de las APP no funcione de igual manera que en otros países que lo han implementado. A través de esta investigación se encontró que Colombia siempre ha presentado un rezago evidente frente a la región. Esto es debido a que, gracias a la coyuntura del país, la infraestructura, incluso desde sus inicios, no se tomó como un sector prioritario para la nación, por lo que se cometieron varios errores en su desarrollo, desde la adjudicación de contratos hasta su ejecución.

Después de la Constitución de 1991 las concesiones se presentaron como la mejor alternativa para disminuir la brecha del sector de la infraestructura vial. Pese a los esfuerzos, en cada generación de concesiones se seguían presentando fallas. Como resultado de esto y con la implementación de las APP, se empezó a regular más el sector, consolidando las concesiones como una alternativa para mejorar la infraestructura vial del país. No obstante, los resultados de este siglo muestran otros efectos, ya que se siguen presentando problemas en el sector; se han acentuado los casos de corrupción, cohecho y desfalcos. Estos fenómenos hacen que muchos proyectos hayan quedado inconclusos o terminando con sobrecostos.

Los procesos de corrupción presentes en la infraestructura vial han sido entramados realizados por parte de las élites políticas del país, quienes han buscado en este sector ampliar su área de influencia, para beneficio propio. El caso en el cual se hace más evidente esto fue la Ruta del Sol, ya que al ser esta vía la primera de las llamadas 4G y la primera en implementar el modelo de APP, como se ha venido manejando en el país en los últimos años, se desarrollaron procesos de captura del Estado. Las élites, por medio del lobbismo, la colusión y empresas *offshore*, favorecieron a la multinacional brasileña Odebrecht en las licitaciones y debidos procesos.

Por esta razón, a través del análisis de redes sociales, se evidenciaron los patrones de relación entre las personas involucradas, al igual que los contenidos y fines de estas conexiones en la Ruta del Sol. Asimismo, se logró identificar a los principales individuos, muchos de ellos relacionados en gran parte con el resto de la red, sus posiciones políticas e intereses privados, las acciones cometidas durante este proceso y los montos específicos que se pagaron para lle-

var a cabo los actos ilícitos en el desarrollo de esta ruta. Esta red permitió conocer de manera específica a los actores con más influencia y posición en toda la red, los cuales fueron protagonistas de este gran caso de corrupción. Se evidencia cómo los implicados mejor posicionados dentro de este entramado pertenecían a la esfera pública. Además, la mayoría de estos, pese a tener mayor responsabilidad en este proceso, han sido beneficiados con el principio de autoridad o no han sido capturados.

Así, siguiendo la línea de investigación Élités, Discursos y Estructuras del Poder, se ve que las élites políticas del país por décadas han influido y afectado el desarrollo apropiado de la infraestructura vial. Al llegar el modelo de las APP empiezan a utilizar ciertos discursos y estrategias para lograr la captura del Estado, con el fin de ampliar su área de influencia y poder, tanto económico como político. En este proceso se afianza una estructura de poder que se evidencia en la red, que tiene cuatro núcleos que sostienen todo el entramado de la ruta del sol.

### Referencias bibliográficas

- Agencia Nacional de Infraestructura [ANI]. (2019). La reactivación de las obras de la Ruta del Sol 3 y el plan de pagos a los acreedores del proyecto son una prioridad para la ANI: *Ministerio de Transporte*. Agencia Nacional de infraestructura. <https://n9.cl/23qz>
- Agencia Nacional de Infraestructura [ANI]. (2020). *Obras de la Ruta del Sol, Sector 3, reinician y se entregarán en menos de 5 años: ANI*. Agencia Nacional de infraestructura. <https://n9.cl/v9cr>.
- Angulo, D. (2015). *El lobby y sus efectos en la reforma tributaria del 2012*. Universidad Nuestra Señora Del Rosario.
- Aron, R. (1996). *Las etapas del pensamiento sociológico*. Ediciones Fausto.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2001). *Informe anual 2001*. BID.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2017). *Consultoría para apoyo en Asociaciones Público Privadas -APP- para Zonas No Interconectadas en Colombia*. Departamento Nacional de Planeación.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2018). *Participación privada en infraestructura: Su evolución en Colombia y el apoyo del Grupo BID*. BID y BID Invest.
- Barras, M. (1991). Las élites políticas. *Revista del Centro de Estudios Constitucionales*, (10), 9-24.
- Barreto, R. (2015). *De un modelo tradicional de concesión a un esquema renovado de asociación Público-Privada para el desarrollo de proyectos de infraestructura vial en Colombia*. Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario.
- Battle, A. (1992). *Diez textos básicos de ciencia política*. Red de bibliotecas universitarias.

### 3. INFLUENCIA DE LAS ÉLITES POLÍTICAS EN LA INFRAESTRUCTURA

- Becker, G. (1976). Toward a More General Theory of Regulation. *Journal of Law and Economics*, 19(2), 245-248.
- Benavides, A (2019). *Andrés Guillermo Giraldo también visitaba frecuentemente la oficina de Luis Fernando Andrade en la ANI, según Roberto Prieto: Judicial*. Asuntos Legales. <https://n9.cl/je5g>.
- Benavides, J., Jaramillo, S., Montenegro, A., Steiner, R., & Wiesner, D. (2012). *Concesiones Viales: Construyendo Transparencia*. Fedesarrollo.
- Blacha, L. (2005). ¿Élite o clase política? algunas precisiones terminológicas. *Theomai*, (12). 32-45.
- Blu Radio. (2019, 4 de agosto). Declaraciones de exdirectivos de Odebrecht sobre “aportes” a campaña de Zuluaga. *Blu Radio*. <https://n9.cl/czr5u>.
- Cámara Colombiana de la Infraestructura. (2013). *Seguimiento de proyectos de infraestructura: Proyecto vial Ruta del Sol: Sectores 1, 2 y 3*. Informe dirección técnica.
- Caracol Radio Medellín. (2017, 7 de marzo). Empresario Mateo Restrepo acudirá a interrogatorio de la fiscalía por caso Odebrecht. *Caracol Radio*. [https://caracol.com.co/emisora/2017/03/07/medellin/1488920658\\_548249.html](https://caracol.com.co/emisora/2017/03/07/medellin/1488920658_548249.html).
- Cipriano, A. (2014). *Historia y origen de los pavimentos en Colombia*. Argos.
- Colprensa. (2018). Tribunal Superior de Bogotá aumentó condena a Enrique Ghisays por caso Odebrecht: actualidad. *Asuntos Legales*. <https://n9.cl/f5kj>.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2004). *La experiencia de Colombia en concesiones viales*. Cepal.
- Contraloría General de la República. (2017). *Boletines de Prensa julio - diciembre 2017*. Contraloría General de la República. <https://n9.cl/9qq4l>.
- Departamento Nacional de Planeación. (2013). *Proyectos viales bajo el esquema de Asociaciones Público-Privadas: Cuarta generación de concesiones viales*. Consejo Nacional de Política Económica y Social.
- Dinero. (2017, 15 de enero). Miguel Peñaloza y Armando Benedetti en la nueva lista de Odebrecht. *Dinero*. <https://n9.cl/0n2mn>.
- El Colombiano. (2018, 29 de octubre). Así se hace el lobby (legalmente) en Colombia. *Dinero*. <https://n9.cl/7qpc>.
- El Espectador. (2017, 19 de julio). Caso Odebrecht: Legalizan captura del empresario Federico Gaviria. *El Espectador*. <https://n9.cl/lyo4>.
- El Espectador. (2017, 25 de Julio). Los hechos claves para entender el escándalo de Odebrecht. *El Espectador*. <https://n9.cl/py7k>.
- El Espectador. (2018). Consecuencias del principio de oportunidad. *El Espectador*. <http://leyaldia.com/noticia/128>.

- El Espectador. (2019, 10 de Julio). Gabriel García Morales, el hombre que lo perdió todo con Odebrecht. *El Espectador*. <https://n9.cl/n6uk>.
- El Espectador. (2019, 30 de julio). Luis Fernando Andrade enfrentará su segundo proceso desde EE. UU. *El Espectador*. <https://n9.cl/xjgp>.
- El Heraldó. (2017, 14 de agosto). A la cárcel Gabriel Dumar Lora, por Odebrecht. *El Heraldó*. <https://www.elheraldo.co/colombia/la-carcel-gabriel-dumar-lora-por-odebrecht-392697>.
- El Heraldó. (2017, 24 de agosto). Eduardo Ghisays Manzur, segundo condenado en caso Odebrecht. *El Heraldó*. <https://www.elheraldo.co/colombia/eduardo-ghisays-manzur-segundo-condenado-en-caso-odebrecht-395919>.
- Garay, L., Guerrero, B., León, I., & Salcedo, E. (2008). *La Captura y Reconfiguración Cooptada del Estado en Colombia*. Grupo Método.
- Garrido, F. (2001). El análisis de redes en el desarrollo local. *Prácticas Locales de Creatividad Social*. [http://www.redcimas.org/wordpress/wp-content/uploads/2014/02/m\\_JGarrido\\_ANALISISdeREDES.pdf](http://www.redcimas.org/wordpress/wp-content/uploads/2014/02/m_JGarrido_ANALISISdeREDES.pdf)
- Gobernación de Antioquia. (2015). *Infraestructura vial en Colombia (1993-2013)*. Universidad de Antioquia y la Universidad Pontificia Bolivariana.
- González, A., & Alba, C. (2006). *Infraestructura vial en Colombia: Un análisis económico como aporte al desarrollo de las regios 1994-2004*. Universidad de La Salle.
- Hellman, J., & Kaufmann, D. (2002). La captura del Estado en las economías en transición. *Finanzas & Desarrollo*, 31-35.
- La Silla Vacía. (s.f). *El escándalo de Odebrecht: especiales*. La Silla Vacía. <https://lasillavacia.com/odebrecht>.
- Montaña, G. (2016). *Aplicabilidad de unas buenas asociaciones público privadas (app) en contratación*. Universidad Militar Nueva Granada.
- Muñoz, W. (2002). *Concesiones viales en Colombia: Historia y desarrollo*. Tecnura 10.
- Noticias Caracol. (2019, 21 de marzo). *Formularán cargos a Yesid Arocha, representante legal de Odebrecht en Colombia* [archivo de video]. [https://www.youtube.com/watch?time\\_continue=4&v=W85GRiRaG78](https://www.youtube.com/watch?time_continue=4&v=W85GRiRaG78).
- Palomino, L. (Presentadora). (2019, abril 23). *La acusación en contra de los Bulldozer*. [Programa de radio]. W Radio.
- Palomino, L. (Presentadora). (2019, enero 22). *El testimonio de Luiz Antonio Mameri*. [Programa de radio]. W Radio.
- Pérez, G. (2005). *La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Colombia*. Banco de la República.
- Portafolio. (2017, 31 de marzo). Fiscalía imputa a Juan Sebastián Correa por caso Odebrecht. *Portafolio*. <https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/fiscalia-imputa-a-juan-sebastian-correa-por-caso-odebrecht-504604>.

### 3. INFLUENCIA DE LAS ÉLITES POLÍTICAS EN LA INFRAESTRUCTURA

- Rodríguez, J. (2019, 28 de enero). Arranca juicio contra Plinio Olano por el caso Odebrecht. *RCN radio*. <https://www.rcnradio.com/judicial/arranca-juicio-contra-plinio-olano-por-el-caso-odebrecht>.
- Romero, J. (2015). Consideraciones sobre la Asociación Pública-Privada. *Revista de Ciencias Jurídicas*, (137). 99-146.
- Sarmiento, E. (1996). *Crisis de la infraestructura vial*. E. Colombiana de Ingeniería.
- Semana. (2018, 1 de noviembre). El llamado a juicio a los alfiles de Odebrecht. *Semana*. <https://www.RevistaSemana.com/nacion/articulo/el-llamado-a-juicio-a-federico-gaviria-eduardo-zambrano-gabriel-dumar-y-gustavo-torres/553247>.
- Semana. (2019, 4 de junio). Mano derecha de Martínez en Presidencia aceptó cargos en caso Odebrecht. *Semana*. <https://www.RevistaSemana.com/Item/ArticleAsync/618314>.
- Semana. (2017). La tragedia de la Ruta del Sol. *Semana*. <https://especiales.RevistaSemana.com/ruta-del-sol/>.
- Semana. (s. f.). ¿Cómo funcionan las empresas offshore? *Semana*. <https://www.RevistaSemana.com/mundo/multimedia/empresas-offshore-que-son-como-funcionan/468128>.
- Slodvak, J. (2018). *La Ruta del Sol sector III: Las 4G en manos de la corrupción*. Corrupción al día. <https://corrupcionaldia.com/la-ruta-del-sol-sector-iii-las-4g-en-manos-de-la-corrupcion/>.
- Stigler, G. (1971). The Theory of Economic Regulation. *Bell Journal of Economic and Management Science*, (2), 3-21.

