

Inversión en Infraestructura Pública y Reducción de la Pobreza en América Latina

AUTORES

ANA VICTORIA PELÁEZ PONCE

CINTHYA PASTOR VARGAS

CYNTHIA GONZÁLEZ RÍOS

EDUARDO SAAVEDRA

FERNANDO CANDIA CASTILLO

JOSÉ LUIS EVIA VIZCARRA

LAURA SOUR

LUIS MESALLES JORBA

MARINO J. GONZÁLEZ R.

MARCELO NERI

MÓNICA PARRA TORRADO

PABLO MARTÍNEZ BENGOCHEA

RAFAEL CELIS

RAMIRO MOYA

SEBASTIÁN OLEAS

THOMPSON ANDRADE



capa
créditos
salir

Sumario

» [clicke nos títulos para acessar os artigos](#)

- | | | | |
|----|---|-----|---|
| 3 | Prefacio
OLAF JACOB | 69 | Costa Rica
LUIS MESALLES JORBA Y RAFAEL CELIS |
| 5 | Introducción
EDUARDO SAAVEDRA | 80 | Ecuador
SEBASTIÁN OLEAS |
| 10 | Argentina
RAMIRO MOYA | 90 | Guatemala
ANA VICTORIA PELÁEZ PONCE |
| 20 | Bolivia
FERNANDO CANDIA CASTILLO Y
JOSÉ LUIS EVIA VIZCARRA | 98 | México
LAURA SOUR |
| 33 | Brasil
MARCELO NERI Y THOMPSON ANDRADE | 109 | Paraguay
CYNTHIA GONZÁLEZ RÍOS |
| 45 | Chile
EDUARDO SAAVEDRA | 116 | Perú
CINTHYA PASTOR VARGAS |
| 56 | Colombia
MÓNICA PARRA TORRADO | 125 | Uruguay
PABLO MARTÍNEZ BENGOCHEA |
| | | 139 | Venezuela
MARINO J. GONZÁLEZ R. |

Prefacio



capa
sumário
créditos
salir

La presente publicación “Inversión en Infraestructura Pública y Reducción de la Pobreza en América Latina” forma parte de una serie de estudios del “Programa Regional de Políticas Sociales en América Latina” (Regionalprogramm Soziale Ordnungspolitik in Lateinamerika - SOPLA - por sus siglas en alemán) de la Fundación Konrad Adenauer, cuyo principal objetivo es el planteamiento de propuestas de políticas públicas relacionadas a los grandes retos sociales y económicos que se presentan en la región. Para este fin, la Fundación Konrad Adenauer convocó en el año 2007 a 13 renombrados institutos académicos de diferentes países de Latinoamérica para formar una red de estudios orientada a analizar las políticas públicas y sociales en la región. El primer volumen de la serie titulado “Crecimiento y Progreso Social en América Latina” aborda el tema de la relación entre crecimiento macroeconómico y su probable incidencia en la reducción de la desigualdad en la región. El segundo tomo, “Eficiencia del Gasto Público en América Latina” analiza el nivel de eficiencia con el cuál la inversión pública es des-

tinada a resolver los problemas básicos de la población más necesitada. El tercer libro de la serie, “Migración y Políticas Sociales en América Latina” desarrolla la problemática de los flujos migratorios de millones de latinoamericanos y cómo repercuten en la realidad de cada país, proponiendo formas de abordar los problemas en los países de origen y de destino; mientras que la cuarta publicación “Sector informal y Políticas Públicas en América Latina” trata el tema de la informalidad, presentando propuestas orientadas a la formalización de amplios sectores de la economía informal.

¿Existe alguna correlación entre el aumento de la inversión en infraestructura pública y la reducción de la pobreza?

Esta fue la pregunta que nos planteamos en octubre del año 2009 durante una reunión en la que participamos los representantes del Programa Regional de Políticas Sociales en América Latina y los investiga-



dores de la Universidad Alberto Hurtado de Santiago de Chile. No llegamos a una conclusión definitiva, pero coincidimos en que se trataría de un tema sumamente interesante a abordar en el marco de nuestra publicación anual orientada a analizar los grandes retos de carácter socio-económico de la región.

“Inversión en Infraestructura Pública y Reducción de la Pobreza en América Latina” no pretende analizar la correlación entre el incremento de la inversión en infraestructura y el crecimiento del Producto Interno Bruto de un país o de una región, ya que consideramos que este fenómeno ha sido ya ampliamente investigado. Centramos nuestro análisis en el efecto de reducción de pobreza que debería ser generado a raíz de un aumento en el volumen de inversión y consecuentemente en la eficiencia de la infraestructura pública. Este enfoque representa una novedad ya que en la presente publicación se presentan en forma comparativa casos de inversión en infraestructura pública en 13 países de América Latina. Cada uno de los estudios incluye una serie de propuestas de políticas públicas orientadas a incrementar el efecto de reducción de la pobreza partiendo del ejemplo planteado. Los artículos presentan diversos ejemplos de inversión en infraestructura pública: inversión en carreteras, obras de riego y puertos, en escuelas y hospitales, en la generación y el transporte de energía, en agua y alcantarillado, etc. Pese a la diversidad y aparente heterogeneidad de los casos, todos ellos tienen un denominador común: se analiza cuantitativamente y cualitativamente la incidencia del aumento de inversión en infraestructura pública (sea una inversión netamente pública o público-privada) en la reducción de los índices de pobreza en el área beneficiada por la inversión en infraestructura.

En los casos investigados se llegó a la conclusión que el incremento en inversión en infraes-

tructura pública reduce el índice de pobreza. Sin embargo, se observan importantes diferencias en cuanto a la eficiencia de la inversión y al efecto reductor de pobreza en los diferentes casos analizados. El efecto positivo observado no es en todos los casos, por lo tanto, homogéneo. Por este motivo, cada uno de los estudios presenta una serie de propuestas de políticas públicas orientadas a optimizar la inversión en infraestructura pública con el fin de reducir los índices de pobreza en las zonas beneficiadas por la inversión en infraestructura de manera más eficiente.

Para la Fundación Konrad Adenauer, la publicación de los estudios sobre políticas sociales forman parte de una serie de actividades destinadas a incentivar la aplicación de políticas públicas orientadas a abordar los principales retos económicos y sociales de la región: la lucha contra la pobreza y contra la profunda desigualdad que aqueja las sociedades latinoamericanas. Asimismo, pretende contribuir a la implementación de políticas sociales que enfaticen en la necesidad de apoyar iniciativas cuyo objetivo sea lograr un avance con respecto a mejorar las oportunidades de desarrollo a nivel personal, profesional, económico y social de los latinoamericanos. En este sentido, el programa regional SOPLA trabaja conjuntamente con las representaciones de la Fundación Konrad Adenauer en los países de la región, desarrollando actividades de capacitación e información para así brindar un aporte al desarrollo de los países de América Latina.

La Fundación Konrad Adenauer desea agradecer a la Universidad Alberto Hurtado en Santiago de Chile, especialmente al Decano de la Facultad de Economía y Negocios, Dr. Jorge Rodríguez Grossi, así como al Profesor Eduardo Saavedra quien asumió la coordinación académica y la coedición contribuyendo enorme-

mente para la versión final del libro. Asimismo, mi más cordial agradecimiento a mis colegas en la oficina de SOPLA en Río de Janeiro, Joana Fontoura, coeditora de la presente publicación,

por los invalorables aportes y el incondicional apoyo en el desarrollo del proyecto y Clarissa Dudenhoeffer por la minuciosa revisión de los artículos.

OLAF JACOB
*Director del Programa SOPLA de
la Fundación Konrad Adenauer*

Introducción

EDUARDO SAAVEDRA



capa
sumário
créditos
salir

Muchos países de América Latina muestran un elevado déficit en infraestructura o en la calidad de ésta¹, sea en obras públicas (carreteras, obras de riego, puertos), servicios básicos (electricidad, sanitarias, telecomunicaciones, gas) o servicios de utilidad pública (escuelas, hospitales, viviendas sociales). Estas carencias tienen múltiples explicaciones, no obstante nuestro interés es analizar desde el punto de vista de las políticas públicas cuál es el *link* entre la escasa o la mala calidad de la infraestructura y el elevado nivel de pobreza que se observa en América Latina².

Resulta válido mencionar que no basta con invertir en infraestructura para crecer y reducir la pobreza - estas inversiones deben ser socialmente deseables. Se requiere entonces de un sis-

tema nacional de planificación y sobretodo de programas de evaluación social de las inversiones en infraestructura, así como de un mecanismo que en forma sistemática sea capaz de focalizar los subsidios cuándo estos son necesarios. Sobre lo primero - evaluación social de las inversiones - se ha avanzado asimétricamente en nuestros países, lo que aumenta el riesgo de construir “elefantes blancos” que sólo generan despilfarro de recursos y reducen los recursos para la política social directa.

A modo de ejemplo, las siguientes dos figuras ilustran el mal estado de diferentes tipos de infraestructura en los países de la región, lo que como veremos enseguida tiene un impacto negativo en la tasa de pobreza. De acuerdo a datos del World Economic Forum

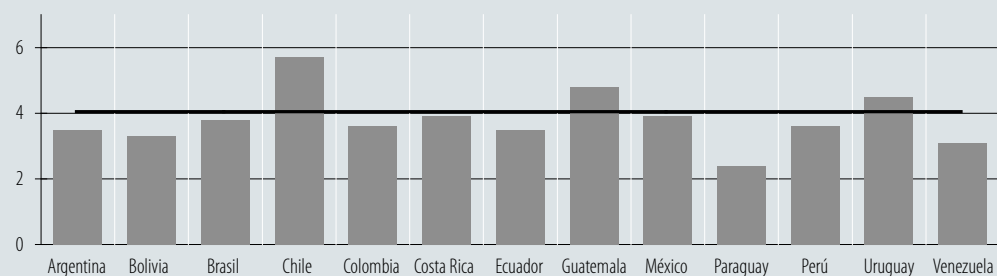
- 1 Entenderemos “infraestructura” como las inversiones en obras civiles que se deprecian lentamente en el tiempo y que desde el punto de vista económico muestran enormes economías de escala, debido principalmente a que el costo anualizado de la inversión (costo hundido) es muy superior a su costo de operación. Entendemos “calidad” de ésta como el servicio que ella entrega a sus usuarios.
- 2 Para detalles acerca de los problemas de pobreza y desigualdad en la región, consultar Fischer-Bollin y Saavedra (2008).

para el año 2010, en donde el valor máximo es 7 y el mínimo 1, la Figura 1 muestra que la calidad general de la infraestructura en los trece países cuyos casos son analizados en este libro es deficiente, con algunas excepciones como Chile, Guatemala y Uruguay. A pesar de que en muchos países este indicador está “cerca” a promedio mundial, no se debe ser autocomplaciente una vez que la muestra considera 139 países y muchos de ellos tienen indicadores de PIB y pobreza mucho más deficientes que los de América Latina.

La Figura 2 muestra el detalle de la calidad de la infraestructura en caminos (y carreteras), puertos y servicio eléctrico. Nuevamente Paraguay y Venezuela muestran bajos estándares pero llama la atención que la infraestructura vial y portuaria está bastante atrasada con respecto del promedio mundial, pues sólo podríamos exceptuar de este retraso a Chile y Uruguay.

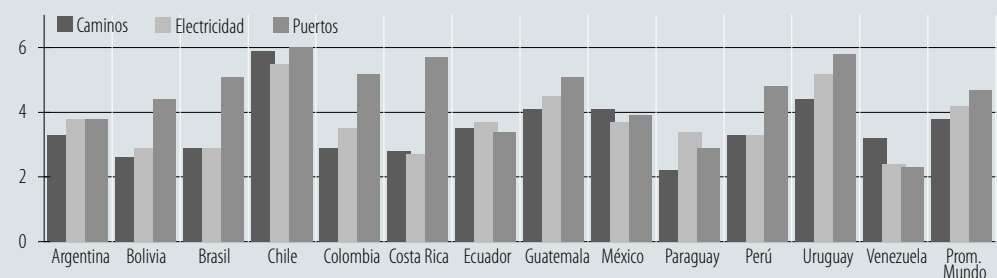
De acuerdo a información de CEPAL, al año 2009 la tasa de pobreza en América Latina era en promedio de un 33%, siendo bastante alta en

Figura 1. Calidad de la Infraestructura (países participantes del libro)



Fuente: Elaboración propia con base en el Global Competitiveness Index 2010-2011.

Figura 2. Calidad de la Infraestructura Vial, Portuaria y Eléctrica



Fuente: Elaboración propia con base en el Global Competitiveness Index 2010-2011.

Figura 3. Pobreza en América Latina (países participantes del libro)



Fuente: Elaboración propia con base en CEPAL.

países con mayor población indígena, y bastante menor en los países del Cono Sur (Figura 3)³.

La motivación central de este libro es cómo la falta de una buena infraestructura puede afectar las necesidades de la población y sacarla de la pobreza en que se encuentran muchas de las economías de los países presentados en esta obra. La literatura económica muestra una relación de largo plazo entre estas variables, la que se ha estudiado en el marco de la economía regional como de la economía del crecimiento económico⁴. La economía regional enfatiza el rol de la infraestructura en reducir los costos de transacción vía una mayor conectividad entre mercados generando economías de aglomeración que aumentan el PIB y reducen la pobreza. Por otro lado, la economía del crecimiento económico muestra tanto el impacto macroeconómico

sobre la condición de vida de los más pobres (principalmente empleo), como los efectos de la reducción del poder de mercado en ciertas industrias producto de una mejor infraestructura (eliminación de mercados aislados).

Para sintetizar los trabajos de este libro, se han separado las obras de infraestructura en tres grandes tipos: obras civiles, servicios básicos y servicios públicos. No obstante, varios de estos trabajos hacen un desarrollo transversal a dos o más de estos temas.

Infraestructura en Obras Civiles y Reducción de la Pobreza

En el ámbito de la infraestructura en obras civiles, éstas reducen los costos de transacción al mejorar la conectividad entre mercados, lo que produce mayor crecimiento económico y por ende una reducción de la pobreza. Ejemplos de esta relación son:

- Inversiones en infraestructura en países en vías de desarrollo son una importante fuente generadora de empleo, tanto directo como indirecto, con su consecuente impacto en reducir la pobreza por tratarse de empleo menos calificado y, dependiendo del estado de desarrollo de los países, altamente intensivo en mano de obra.
- Nuevas infraestructuras en carreteras, puentes, túneles, transbordadores (*ferrys*), ferrocarriles, etc., reducen la existencia de mercados quasi aislados, lo que aumenta significativamente la competencia en los mismos, generando efectos distributivos en favor de los consumidores.

3 Hay que destacar que las cifras para Argentina no son homologadas por CEPAL luego corresponden al del organismo oficial INDEC, así como las tasas para otros 4 países son del año 2006 a 2008.

4 Se recomienda revisar los textos de Agenor (2004), Baldwin y Martin (2004), Banerjee y Duflo (2005), Estache, et. al (2005) y Straub (2008).

- El desarrollo de la interconectividad reduce los costos de transporte entre la etapa de producción y la etapa de consumo, lo que obviamente reduce el costo de los bienes adquiridos para toda la población.
- Inversiones en obras de regadío, como embalses o canales, aumentan considerablemente la productividad de sectores rurales que se encuentran carentes del recurso hídrico, en particular de sectores rurales aislados. Al aumentar la productividad de la tierra crece el valor agregado de los productos y, por ello, crece generalmente en forma significativa la productividad y la mano de obra agrícola, muchas veces ligada a sectores pobres.
- Carreteras y puertos favorecen el crecimiento de los países “hacia afuera”. Por las características de muchas de las economías latinoamericanas, muy orientadas a las exportaciones de recursos naturales e intensivas en mano de obra, el desarrollo de la infraestructura genera un mayor crecimiento en el país, con su consecuente caída en los índices de pobreza.

En este ámbito se destacan los trabajos de Bolivia, Chile, Costa Rica y Guatemala. Los trabajos de Bolivia y Chile son empíricos y ambos demuestran la importancia de las inversiones en obras viales (Bolivia) y en riego, viales y concesiones (Chile) en reducir la pobreza. El trabajo de Costa Rica realiza una mira a la institucionalidad para la inversión en carreteras en su país; mientras que el de Guatemala presenta un estudio de caso enfocado al impacto de las carreteras sobre la pobreza en una región específica de su país. Igualmente se refiere a este tema el trabajo de México, que se revisa brevemente en el apartado de servicios de utilidad pública.

Fernando Candia y Juan Luis Evia muestran que para Bolivia la baja densidad de la red vial y

la distancia de los municipios a la red fundamental explican significativamente la pobreza en esos municipios, especialmente la pobreza extrema, lo que mostraría que los municipios que son capaces de vincularse entre sí, y con mercados más grandes, tienen mejores chances de reducir la pobreza. Estos resultados llevan a los autores a proponer la creación de instancias que articulen el desarrollo vial tomando en cuenta la vinculación de los municipios más pobres a la red fundamental, y de paso que se creen las instituciones que logren aunar los esfuerzos de los municipios en esta tarea.

Eduardo Saavedra muestra que las inversiones en infraestructura de riego, viales y concesionadas tienen un impacto significativo en reducir la pobreza en Chile, estimándose que si éstas hubiesen sido un 1% mayores año tras año desde 1990 la tasa de pobreza habría sido un 25% más baja hacia el año 2009 de lo efectivamente medido por las cifras oficiales. Este resultado lleva al autor a proponer que la evaluación social tome en cuenta los impactos en menor pobreza para *rankear* los proyectos de inversión. Esta medida pasa por fortalecer la institucionalidad y operación del Ministerio de Obras Públicas y empoderar el sistema de evaluación de inversiones públicas en el Ministerio de Planificación, separando en ambos casos aquellos aspectos técnicos de las decisiones políticas de los ministerios involucrados.

De acuerdo a Rafael Celis y Luis Mesalles, Costa Rica presenta serias deficiencias en su infraestructura vial (ver Figura 2) que son reflejo de problemas en distintos niveles del proceso de ejecución de obras públicas en transporte, desde la planificación hasta la puesta en marcha de los proyectos, pasando por las dificultades para financiar las obras y lidiar con las instituciones de control del aparato público; todo ello impactando de sobremanera a los sectores

rurales, su productividad y por ende su nivel de pobreza. Por ello, los autores proponen mejorar el proceso de planificación de la inversión en infraestructura vial, asegurar los recursos necesarios para llevar a cabo los planes establecidos y corregir los aspectos que dificultan la ejecución de los proyectos, sean estos financiados privadamente o a través del mecanismo de concesiones a privados.

El trabajo de Ana Victoria Peláez y Pedro Zapil acerca de Guatemala muestra que la capacidad de los suelos y la corta distancia a la capital del país y a El Salvador se combinan con la infraestructura para incentivar la producción. Se destaca entonces la necesidad de tomar en cuenta que las inversiones viales contemplen medidas integrales para mitigar riesgos, como serían la mayor inseguridad, desorden migratorio y procesos de inflación local. Se requiere además, plantean los autores, propiciar una mayor articulación de planes y presupuestos del Gobierno Central con los gobiernos locales, tal de vincular la infraestructura vial a los planes territoriales.

Infraestructura en Servicios Básicos y Reducción de la Pobreza

Cuando se analiza la relación entre infraestructura en servicios básicos (agua y saneamiento, electricidad, telecomunicaciones) y pobreza, además de los efectos sobre la productividad de la mano de obra, aparece el mayor y mejor acceso de la población, en particular de los sectores más pobres, a las redes de servicios básicos. En tal sentido, el *link* se refiere

re más bien al acceso igualitario a un servicio, que el abordaje al problema de la pobreza en forma directa.

- La infraestructura en servicios básicos se asocia a segmentos de mercados que tienen características de redes; esto significa que permiten conectar la producción (generación eléctrica, producción de agua potable o extracción de gas natural por ejemplo) con los centros de consumo. Así esta asociación resulta obvia, en la medida que invirtiendo en redes que llegan hasta la población, en particular en las grandes ciudades con sus bolsones de pobreza o en el sector rural, se accede a servicios básicos con la calidad requerida⁵. Esto en sí no reduce la pobreza directamente, pero genera un aumento innegable en la calidad de vida de la población.
- La llegada de los servicios básicos a la población menos favorecida no está garantizada debido principalmente a que sus inversiones son costosas y, de no mediar la acción de un Estado al menos subsidiario, los sectores más pobres carecerían de los recursos económicos para pagar estos servicios. En consecuencia, aparece la importancia de subsidiar el acceso a la energía eléctrica, el agua potable y los servicios sanitarios, el acceso universal a las telecomunicaciones, etc.

En el acceso a servicios básicos y condiciones de vida se han centrado los trabajos de Brasil, Colombia, Paraguay, Perú y Venezuela.

El acceso universal de los más pobres a los servicios básicos en Brasil es el foco de atención del trabajo de Marcelo Neri y Thompson Andrade. Luego de analizar las características de los

5 Entendemos “calidad” como la entrega de un recurso seguro y confiable. El servicio eléctrico seguro se refiere a uno con el voltaje adecuado; mientras que en sanitarias se refiere a un servicio con estándares de salubridad adecuados. Confiabilidad se refiere a un servicio con bajos índices de interrupciones.

diversos servicios públicos en cuanto a cobertura, calidad percibida, y costos, los autores sugieren que mecanismos de ayuda basados en resultados (*output-based aids* u OBA) pueden aumentar la eficiencia de la inversión pública en tanto sean considerados un complemento a las acciones de apoyo financiero y subsidios cruzados entre consumidores. Neri y Andrade sostienen esta recomendación a la luz de la experiencia en el sector de saneamiento, en donde grandes inversiones no tuvieron efectos importantes en dar acceso a los más pobres al no ser complementadas con incentivos como los que subyacen a los mecanismos tipo OBA.

Mónica Parra analiza la focalización de los subsidios cruzados en el caso de los servicios públicos domiciliarios en Colombia. La autora encuentra una muy baja cobertura a la población pobre en casi todos los servicios, tanto en la zona urbana como en la rural, encontrando que en general los subsidios para estos servicios en Colombia son regresivos, lo que la lleva a recomendar una revisión del instrumento de focalización, del sistema tarifario y de las tasas de subsidios provistos. La autora cuestiona el instrumento de subsidios cruzados y plantea considerar otras alternativas para garantizar las necesidades básicas a toda la población.

En cuanto a Paraguay, Cynthia González postula que son dos los factores que afectan la provisión de los servicios básicos en Paraguay: los aspectos institucionales y su consecuente falta de eficiencia en la gestión, y la baja inversión en la infraestructura de los servicios básicos. Por ello, la autora propone reformar el conjunto de empresas públicas del Estado Paraguayo, aumentar las inversiones en infraestructura de servicios básicos generando incentivos a la participación de la inversión privada y a la descentralización en infraestructura por parte de los gobiernos locales, generar mecanismos para

mejorar el acceso a los servicios básicos, principalmente de los más pobres y mejorar la capacidad de pago de los usuarios.

En el trabajo sobre Perú, Cinthya Pastor evalúa el impacto del acceso a agua y saneamiento y electricidad sobre la situación de pobreza en su país. La autora encuentra que el acceso a estos servicios básicos está inversamente relacionado a la pobreza a nivel regional, impacto que ella cuantifica al encontrar que en un escenario sin acceso a uno o más servicios públicos, los ingresos reales de las familias del quintil más pobre caerían un 46,7%. Pastor propone entonces incrementar la inversión en infraestructura, mejorar la calidad del servicio que ésta aporta y rediseñarla cuando corresponda, se trate de inversión pública, privada o de programas de participación público-privada.

Marino González argumenta que las políticas hacia el sector eléctrico en Venezuela muestran un deterioro tal que ha llevado a una muy deficiente calidad del servicio, por lo que muchos hogares que se encuentran en zonas de menores ingresos o en el interior del país son afectados en sus condiciones de vida de manera muy severa, con racionamiento eléctrico que en la actualidad puede alcanzar a cuatro o más horas. El autor argumenta que para resolver estas limitaciones se requieren cambios sustanciales en la manera como se diseñan e implementan las políticas en esta área de servicios públicos en Venezuela.

Infraestructura en Servicios Públicos y Reducción de la Pobreza

La causalidad entre inversión en infraestructura de servicios públicos (educación, salud, vivienda) y la reducción de la pobreza está dada porque las inversiones en estos sectores mejoran el acceso de los más despo-

seídos a los servicios de salud, a una mejor educación y a una reducción en el hacinamiento en las casas. Por ejemplo:

- Los mejores estándares en salubridad, con reducciones en las tasas de mortalidad y morbilidad de los sectores beneficiados, que resultan de la construcción de hospitales y centros de atención de salud, generan una caída en el largo plazo de la pobreza y una mayor sensación de equidad que reduce las tensiones sociales más urgentes.
- Igual situación está bastante documentada respecto del acceso a la educación, principalmente primaria y eventualmente secundaria. La fuente principal no sólo de un crecimiento sostenido, sino de un estricto desarrollo económico parece estar ligada a una equidad en el acceso a la educación que promueve la igualdad de oportunidades en todos los sectores de la población.

Destacan en este ámbito los trabajos de Argentina (vivienda), Ecuador (salud y educación), México (educación y carreteras) y Uruguay (educación).

El trabajo de Ramiro Moya muestra que el principal problema en la Argentina es la mala calidad de la vivienda, la que presenta problemas en los materiales de construcción y en el inadecuado acceso a servicios esenciales, lo que impacta negativamente sobre la salud, educación y el desempeño a lo largo de la vida laboral, relación que es más fuerte en los hogares de más bajos ingresos. Por ello, el autor propone ordenar la política habitacional, donde el Estado procura que el mercado hipotecario abastezca las necesidades de las familias de ingresos medios y altos, mientras se concentra en una política focalizada hacia los más pobres.

Sebastián Oleas muestra que existe una fuerte asociación entre la infraestructura públi-

ca en salud y educación y la pobreza en Ecuador. El autor recomienda generar la información necesaria para la evaluación del gasto en salud y educación, realizar inversiones complementarias a las de infraestructura que faciliten la operación en estos servicios, orientar los recursos públicos hacia la educación/atención primaria y orientar los esfuerzos de inversión en infraestructura hacia el equipamiento tecnológico de las escuelas y hospitales, así como hacia la capacitación de los educadores/personal en el uso y aplicación de estas tecnologías.

Laura Sour encuentra que en México la escasa inversión en infraestructura educativa de los gobiernos federales, contrario a lo esperado, ha aumentado la situación de pobreza alimentaria y de capacidades, lo que ratificaría que los criterios de asignación y distribución de estos recursos no están conectados con las necesidades de las personas más pobres. Esta situación no es así para el caso de las inversiones en carreteras, que la autora estima en su trabajo, pues en ese caso sí ha habido un impacto positivo en aminorar la pobreza en México. Como recomendación central, Sour sugiere desarrollar un portafolio de inversiones en infraestructura de carreteras, escuelas y drenaje y alcantarillado que reduciría el costo de transacción para acceder a educación en zonas de difícil acceso, así como mejorar los ingresos locales en esas zonas donde las necesidades financieras son aún mayores.

En su trabajo sobre Uruguay, Pablo Martínez argumenta que el país presenta importantes rezagos en la educación que inciden en el mantenimiento y reproducción de la pobreza, situación que en los más pobres se manifiesta desde los primeros años de vida, dejándolos en una situación de mayor vulnerabilidad que retroalimenta su precariedad. El autor plantea como medidas para cortar este círculo vicioso de carencia de infraestructura educativa - man-



capa
sumário
créditos
salir

tención de la pobreza: planificar estas inversiones, reformar la gestión educativa, innovar en tecnologías constructivas, y articular las políticas de infraestructura educativa con la planificación de las ciudades.

En suma, esta publicación entrega un aporte valioso a las políticas públicas en América Latina, constituyéndose en un texto de consulta para académicos aplicados, profesionales y políticos preocupados de encontrar nuevas vías

para reducir la pobreza y elevar la calidad de vida en nuestra región. Las obras de infraestructura de uso público siempre han sido objeto de análisis por su rol como importante motor del crecimiento económico. Este libro muestra además que en tanto las inversiones en infraestructura pública estén bien diseñadas y hayan sido expuestas al filtro de una adecuada evaluación social, también cumplen con ser un motor del progreso social.

EDUARDO SAAVEDRA

Ph.D. en economía de Cornell University e Ingeniero Comercial de la Universidad de Chile. Desde 1997 es Profesor Asociado de ILADES-Universidad Alberto Hurtado en Chile y Professorial Lecturer in Economics de Georgetown University. Es experto en política pública microeconómica: Economía Industrial, Regulación de mercados, Privatización e Incentivos en organizaciones, con publicaciones en todas esas áreas. En el ámbito de la extensión académica, Eduardo Saavedra fue asesor del Ministro de Economía y Energía de Chile desde 2000 a 2005; y ha realizado un sinnúmero de estudios en tópicos de su especialidad, tanto para empresas privadas, como gobiernos y organismos internacionales. Información adicional sobre el profesor Saavedra se encuentra en <http://www.economia.uahurtado.cl>

Referencias Bibliográficas

AGÉNOR, P. *The Economics of Adjustment and Growth*, 2a Ed. Cambridge: Harvard University Press, 2004.

BALDWIN, R; MARTIN, P. Agglomeration and Regional Growth. In: Henderson, J; Thisse, y J-F. (Eds.) *Handbook of Urban and Regional Economics*. Amsterdam: Elsevier, 2004.

BANERJEE, A; DUFLO, E. Growth Theory Through the Lens of Development Economics. In: Aghion, P; Durlauf, S. (Eds.) *Handbook of Economic Growth*. Amsterdam: Elsevier, 2005.

ESTACHE, A; FOSTER, V; WODON, Q. ¿Cómo Hacer que la Reforma de la Infraestructura en América Latina Favorezca a los Pobres?. *Revista de la CEPAL* 78:105-124. CEPAL, 2002.

FISCHER-BOLLIN, P; SAAVEDRA, E. *Crecimiento y Progreso Social en América Latina*. Rio de Janeiro: Fundação Konrad Adenauer, 2008.

STRAUB, S. *Infrastructure and Growth in Developing Countries: Recent Advances and Research Challenges*. The World Bank, 2008. (Policy Research WP 4460)