

Infraestructura Territorial, Economía y Negocios Internacionales en Colombia

TERRITORIAL INFRASTRUCTURE, ECONOMY AND INTERNATIONAL BUSINESS IN COLOMBIA

Jahir A. Gutiérrez Ossa

PH.D en Administración Pública, Atlantic International University (AIU), Honolulu, USA, Magíster en Desarrollo Regional y Local, Universidad Pontificia Bolivariana, Medellín, Colombia, Estudiante Especialización en Sistemas de Información Geográfica, Universidad San Buenaventura (USB), Medellín, Colombia, Economista de la Universidad de Medellín, Colombia, Docente e investigador, Programa de Negocios Internacionales, Universidad de Medellín, Colombia. Estudiante destacado por la Asociación de Egresados del Programa de Economía (1998), y ganador del premio “Luis López de Mesa” al mérito investigativo (1999), Universidad de Medellín, Premio Espíritu Investigativo; Categoría Docente por mérito investigativo. Escuela Colombiana de Mercadotecnia (ESCOLME), en Medellín (2009). Líder del grupo GINI, Universidad de Medellín, Colombia, Investigador Científico Parque-Explora, Ciudad de Medellín.

Correo electrónico: jgutierrez@udem.edu.co

Dirección de correspondencia: Calle 76 No 91-91, Torre 3, Medellín-Colombia.

Artículo Tipo 2: de reflexión. Según Clasificación Colciencias.

Fecha de recepción: septiembre 21 2009

Fecha de corrección: noviembre 6 2009

Fecha de aprobación: diciembre 9 2009

RESUMEN

Los constantes reclamos relacionados con la falta de infraestructura física y logística, particularmente multimodal, requeridas para el desarrollo económico del país, obligan a que dicho tema sea considerado como parámetro corpóreo de las empresas y del territorio. Hasta ahora, ha sido uno de los elementos más cuestionados por su impacto en la capacidad productiva y competitiva para la apertura del comercio internacional de Colombia. Frente a ello, es necesario hacer una revisión sobre el aporte que genera para una economía el contar con una infraestructura eficiente, a la par con las condiciones de producción y acceso a los mercados internacionales. Este artículo es producto del proyecto de investigación “Impacto económico espacial de los proyectos de infraestructura física y geográfica en el Departamento de Antioquia desde la perspectiva de los Negocios Internacionales. FASE 1: El Puerto de Urabá y FASE 2: Geo-infraestructura complementaria”, en convenio entre la Universidad de Medellín, la Institución ESUMER (Escuela Superior de Mercadeo) de Medellín y la empresa de análisis georreferencial INFOMAPAS en Medellín.

Palabras claves: geografía y movilidad laboral, análisis regional, uso del suelo y otras regulaciones.

Territorial Infrastructure, Economy and International Business in Colombia

INFRAESTRUCTURA TERRITORIAL, ECONOMÍA Y NEGOCIOS
INTERNACIONALES EN COLOMBIA

ABSTRACT

The constant claims related to the lack of physical and logistical, particularly multimodal infrastructure (routes, ports, airports and networks of interconnected transport) required for the economic development of the country, are forcing consideration of this theme as a corporeal parameter, and not an exogenous one to the companies and of the territory. So far, it has been one of the most contested elements for its impact on the productive and competitive capacity for the opening of international trade with Colombia. In the face of this, it is necessary to do a review of the contribution that it generates for an economy counting on a good and efficient infrastructure equal to the conditions of production and access to the international markets, and especially the territories, as is the case of various regions of the country who aim for such a point of view. Internalizing such variables will allow realization of the adjustments the country needs in such themes and in particular how much of a relationship should exist between the territorial productive conditions with respect to the developments in infrastructure and the scope of both in face of international commercial possibilities. This article is a product from the perspective of the International Business of a research project called "Economic spatial impact of the projects of physical and geographical infrastructure in Antioquia State (Colombia)." PHASE 1: Urabá's Port and PHASE 2: complementary Geo-infrastructure", in agreement between the University of Medellin, the institution *ESUMER (Escuela Superior de Mercadeo)* of Medellin and the company of analysis georreferencial *INFOMAPAS* in Medellin.

Key words: geography labor mobility, regional, urban and rural analyses, transportation demand, supply and congestion, land use and other regulations.

INTRODUCCIÓN

La falta de infraestructura física dirigida al desarrollo económico ha sido uno de los elementos más cuestionados en cuanto a la capacidad productiva y competitiva para afrontar el comercio internacional por parte de los países, en especial en los en vías de desarrollo. Aeropuertos, carreteras, ferrovías, puentes, puertos, ferrocarriles y demás medios de transporte son señalados como la principal fuente de la capacidad económica de un país para salir a los mercados internacionales. Sin embargo, poco se ha explorado en cuanto a la necesidad espacial de combinar dichos esfuerzos de infraestructura con la capacidad productiva territorial para responder ante dichos cambios. De ahí, la urgencia de compatibilizar la razón física de los proyectos con la proyección económica que con cargo a ello se postula.

Las perspectivas económicas que se han trazado en el país para aumentar la oferta exportable y la exploración de nuevos mercados han enfatizado la discusión acerca de las condiciones de infraestructura. Sin embargo, aunque la conclusión deriva en la falta de oferta, el Estado en Colombia está empeñado en resolver la situación al ampliar la participación del sector privado en la construcción de dichas obras. No obstante, es de atender el hecho de que aún no se sabe cuánto se requiere ni los impactos que dichos proyectos arrojarían en la economía y en los sistemas productivos territoriales del país.

No se trata solamente de continuar con el llamado sobre la necesidad de disponer de una mejor infraestructura para la competitividad y productividad. A su paso, dichos proyectos deben articularse en los territorios en donde de manera directa se pretenden desarrollar, y en igual sentido, conectar con otros proyectos a fin que la razón económica de su establecimiento no esté sopesada exclusivamente sobre la perspectiva de la necesidad de salidas hacia los mercados internacionales, también

deben apuntar a mejorar las condiciones económicas y productivas del lugar.

Para lograrlo, es necesario que se piense en la importancia de los proyectos de infraestructura en cuanto al acceso y vinculación local, y hasta qué punto pueden ser motor económico si solo han servido de disposición y conexión física pero sin mejoras competitivas o productivas. Dado lo anterior, se analizará la composición de los elementos propios de la logística territorial con el propósito de identificar las apuestas económicas, productivas, empresariales y de servicios que los territorios deben desarrollar con el fin de tener cierta claridad frente a éste panorama en el caso colombiano.

INFRAESTRUCTURA TERRITORIAL Y EMPRESARIAL

El análisis territorial ha permitido ampliar la perspectiva conceptual acerca de los procesos que se registran en los lugares. A esta posibilidad se le ha denominado análisis espacial, geografía económica, teoría de los flujos espaciales, entre otros, que han sido revestidos bajo las condiciones propias del lugar que las crea. Es decir, la condición de territorio abandona el componente de referencia estrictamente geográfico y de localización para considerarse desde la relación entre actores y recursos, la movilidad de los factores de producción y los asentamientos empresariales a la par con la incorporación tecnológica, de conocimiento y de investigación. Al respecto, se asume que cada lugar tiene su propia explicación y a ella obedecen los parámetros que conducen a que se defina dicho territorio como agrícola, industrial, de servicios, tecnológico y/o de innovación, en donde claro está, la infraestructura actúa como parámetro condicionante para que dichas formas territoriales se presenten de manera individual, complementaria, simultánea o derivativa entre sí.

Al respecto Hoover (1951) considera:

La elección de un lugar adecuado puede decidir el éxito o el fracaso de un negocio; pero el hombre de negocios no es el único interesado en saber qué es lo que constituye una buena localización para una empresa del tipo de la que él opera. Los bancos, las instituciones de servicio público, las compañías de transportes y los dirigentes de la comunidad también tienen intereses en la localización de las empresas y puede ser útil una mejor comprensión de las exigencias de ubicación de diferentes tipos de industrias. (p.7)

La condición económica productiva de un territorio está definida en esencia por las actividades que de manera tradicional han desarrollado. No obstante, frente a la llegada de iniciativas económicas de gran magnitud son pocos los esfuerzos para dinamizar las actividades vigentes con las que aparentemente tienden a prevalecer. Circunstancia común cuando se trata de redefinir las actividades económicas y los sistemas productivos ante dichos patrones de cambio. Por ende, la definición que ha prevalecido para señalar el comportamiento económico no sólo obedece a la relación campo-ciudad sino a la definición que de manera interna en ellos se concibe como actividad económica y ambos son elementos cruciales para determinar sus sistemas productivos. Sobre ellos, se ha pensado que la condición de derrame de los proyectos productivos es más que suficiente para considerar cambios en el territorio, sin embargo, la realidad muestra otros escenarios.

Según Boisier (2003):

El enfoque territorial corresponde a la referencia explícita sobre el territorio como un espacio activo en el cual se conciben, se imaginan, se diseñan y se materializan acciones. La territorialidad se manifiesta en la disposición de los asentamientos humanos en la geografía, las redes de infraestructura y comunicación, las actividades económicas, las redes urbanas y en

las redes culturales. Sin embargo, los estudios de prospectiva adelantados hasta el momento no avanzan en considerar la territorialidad como una dimensión importante en el desarrollo económico, social, político y ambiental. (p.11)

De ahí, la necesidad de hacer una revisión del aporte que en realidad le genera para una economía el contar con una eficiente infraestructura a la par con las condiciones de producción y acceso a los mercados internacionales. Por tanto, es importante considerar el impacto de los proyectos de infraestructura vigentes y futuros sobre la base de la capacidad de oferta exportable que Colombia podría sustentar a través de sus distintos territorios.

Según este panorama, el territorio deja su papel de asiento y ubicación de las empresas para tomar un carácter sinérgico y decisivo en la generación de valor de los bienes y servicios que éstas producen.

Santamaría (2009) considera:

A los empresarios les está sonando la posibilidad de instalar plataformas logísticas en diferentes ciudades del país que permitan agilizar la movilización de mercancía en los próximos años y abaratar los costos de esa operación. La iniciativa ya fue planteada por funcionarios del Departamento Nacional de Planeación (DNP) al Consejo Privado de Competitividad, que ve con muy buenos ojos el desarrollo de una nueva infraestructura para acoger la actividad logística y organizar el transporte terrestre, marítimo y aéreo en mejores condiciones.(p.15)

Aunque existen planes prospectivos o estratégicos en la materia, la realidad es que son las mismas opciones económicas las que exigen una infraestructura, pero ello no puede señalarse solamente como un episodio métrico de distancias en km o conexiones sin considerar el estrecho margen de trabajo que se requiere en ambos polos de la cadena económica de un país. De ahí que, temas como los usos del mar,

el transporte de carga terrestre, marítima, fluvial o intermodal pasan a complementarse con la realidad económica del país, al igual que los desarrollos sobre infraestructura de servicios como la instalación de una planta generadora de energía o la misma ubicación de un puerto en sus variadas connotaciones, de los centros logísticos o las zonas francas. Bajo estos mismos intereses, es primordial analizar las posibilidades de orden espacial y económico que los proyectos derivarían en las regiones a través de la interacción de estos sobre la perspectiva de las mejoras económicas tan esperadas en actividades económicas que de manera particular terminarían mejor conectados a dichos proyectos.

INFRAESTRUCTURA TERRITORIAL, ECONOMÍA Y NEGOCIOS INTERNACIONALES

La internacionalización económica no se registra como un suceso meramente incremental del proceso de intercambio comercial. Para el proceso se requiere contar con una gama de requisitos que articulados a las condiciones productivas y competitivas del país lo conduzcan precisamente a dicho estadio. Así, la internacionalización no se circunscribe a un proceso de entrada y salida de mercancías. Más allá de ello, se requiere de una infraestructura física que corresponda en número, cantidad, condiciones y eficacia con los requerimientos que un país articulado a la internacionalización requiere. Dicho suceso está ajeno a las necesidades del país, como lo advierten expertos operadores logísticos:

En Colombia, el transporte de un contenedor de carga puede estar alrededor de un 50 o 70 por ciento del costo del valor de la mercancía, dice Jairo Amaya Gómez, gerente general del Grupo Americana S.A. termina siendo más cara la operatividad logística (recogida en la fábrica, llevada al puerto y poner la mercancía en la puerta del cliente), que el mismo valor de los bienes, asegura Amaya. (Diario Portafolio, 2008, p.20)

El análisis debe partir de la revisión de las características y cualidades del territorio para que sectores como el transporte y de comercialización de productos puedan utilizar los indicadores para mejorar las condiciones de logística que requieren las empresas a fin de incrementar los resultados en sus áreas internas, pero que tienen que ver directamente con las condiciones y probabilidades que ofrece el territorio como posibilidad endógena para la eficacia y eficiencia productiva y comercial de las mismas. Como en su defecto se ha pensado que tras de los proyectos portuarios o viales sobrevienen mejores condiciones para los lugares que los desarrollan, cuando la realidad es que tras de estos deben existir otros elementos para que dichos proyectos sean realmente de impacto, y promotores de bienestar, como se observa en Buenaventura.

Jiménez y Delgado (2008) consideran que:

A pesar de que el Puerto ha sido históricamente la principal actividad económica del municipio, sus efectos en términos sociales son negativos en la actualidad tanto porque ha permanecido a espaldas del desarrollo social y urbanístico de la ciudad como por su privatización. Donde ha prevalecido una lógica de inclusión y exclusión, es decir, el municipio siempre ha sido visto como proveedor de recursos naturales y económicos (actividad minera, madera y portuaria), mientras que la población ha sido excluida del desarrollo socioeconómico. (p.203)

Las propuestas centradas en los factores físicos ya no tienen tanta importancia en el estado de la economía actual. Se ha agotado el modelo de inversión en infraestructuras, y se plantea la necesidad de aportar a la calidad antes que a la cantidad. Mejorar el servicio de transporte y optimizar la infraestructura existente, son prioridades que anteceden a la creación de la nueva y costosa infraestructura. La experiencia de los sistemas de transporte masivo, ha mostrado

importantes repercusiones demográficas, sociales, y culturales, relacionadas con la planificación urbana y el fomento de las actividades económicas.

El territorio requiere ser leído más allá de la abstracción de lugar, y debe dibujarse a la medida de los elementos que se han conjugado para ordenarlo y definirlo. No puede ser visto solamente, como un lugar de donde se extraen recursos, sino un espacio donde se optimizan las condiciones territoriales con el menor impacto posible en cuanto a la operatividad empresarial.

EQUIPAMIENTO TERRITORIAL E INFRAESTRUCTURA

La dimensión espacial y territorial de las localidades y su punto de referencia frente al mundo, ha conducido a los entes territoriales a plantearse preguntas con respecto a su posición o condición frente a los cambios globales. Sin embargo, la estructura local tiene retos superiores por encima de los que corresponden a su disposición económica.

Salom (2003) alude que:

Esta cuestión presenta dos aspectos principales: en primer lugar, la capacidad de los nuevos espacios económicos para mantener una dinámica positiva y un comportamiento innovador frente al incremento de la competencia generado por los procesos de globalización económica y por el éxito de las estrategias de adaptación de las grandes empresas; en segundo lugar, la posibilidad de mantener, en este mismo marco, las características originales (predominio de la pequeña empresa, importancia de las relaciones locales, estructuras inter-empresariales basadas en la red frente a las estructuras jerárquicas), teniendo además en cuenta las consecuencias del propio éxito económico sobre las empresas locales, que pueden llevar al debilitamiento de los mecanismos de interdependencia local. (p.16)

La localidad como escenario básico de la realidad internacional tiende a ser permeada

por las realidades externas más allá de lo que se refleja en cuanto a las transformaciones propias del orden físico o urbano. En juego, está la capacidad que tiene para definir con claridad su papel, dimensión y funciones ante los avances y exigencias de los cambios globales. Aparece el paradigma de la glo-calidad, en la cual el ente local busca un espacio que le permita realmente ser referente global. No se puede hablar de procesos de transformación del territorio, sí desde este no se piensa que en él deben procurarse ciertos acomodamientos mirados desde estas mismas formas de ordenamiento propiamente físicos que deben advertirse, antes de continuar con la avanzada de ocupación a través de proyectos económicos y de infraestructura.

Sanguinetti (2009) considera:

Es de vital importancia que los impactos de la infraestructura sobre los distintos indicadores sociales y económicos sean medidos de manera sistemática y de acuerdo con elevados estándares técnicos. Esta es la mejor manera de informar la toma de decisiones sobre prioridades de asignación de recursos públicos a distintos proyectos. Igualmente, el reto del mejoramiento de la calidad y la cantidad de infraestructura en la región requiere una combinación adecuada de incentivos a la participación privada, marcos regulatorios, e instancias de planificación y coordinación territorial y sectorial.

El análisis de impacto y medición de los beneficios de la infraestructura incluye el bienestar de los hogares, la productividad de las firmas e industrias, el comercio internacional, y el medio ambiente. Este tipo de estudios permite una mayor comprensión de los canales a través de los cuales la infraestructura impacta en el desarrollo de un país. La comprensión de estos impactos es importante para mejorar las metodologías de evaluación de las inversiones en infraestructura y, de esta manera, fortalecer la eficiencia del gasto. Adicionalmente, este

tipo de análisis permite refinar el debate acerca de estas políticas. A medida que se cuenta con más información para tomar estas decisiones, menos probabilidad habrá de que las políticas se decidan en función de criterios menos atados a los beneficios sociales. (p. 29)

Precisamente el equipamiento territorial trata de considerar dichos aspectos. Éste consiste en la evaluación directa que debe hacerse sobre la perspectiva de las capacidades y cargas del territorio para desarrollar toda actividad económica y productiva al tener en cuenta elementos la movilidad, los sistemas productivos y el crecimiento poblacional, frente a las posibilidades que se tiene para que estos lugares puedan “soportar” el peso y la dimensión de las actividades que sobre el recaen.

Lira (2003) considera:

El desarrollo económico de los distintos países sigue siendo territorialmente concentrado e inequitativo, razón por la cual no ha sido posible aprovechar el potencial productivo de los distintos territorios, lo que a su vez constituye una de las causas de aumento de la pobreza. Por consiguiente, el análisis del papel que tienen las localidades en la promoción del desarrollo económico dentro de un contexto de gestión descentralizada está en la agenda de los temas emergentes para los países de la región. La visión sobre el desarrollo económico local incorpora aproximaciones diferentes y enfoques que, aun sin existir plena coincidencia entre los distintos autores, suelen de todos modos confluir en la búsqueda de una concepción más integral y contextualizada de los problemas reales del desarrollo en cada territorio. (p.11)

Dicha alternativa permitiría avanzar un poco en la ya muy agotada discusión de los impactos positivos o negativos que traería un proyecto de infraestructura sobre la capacidad productiva de los territorios en los cuales se proyectan las inversiones para dichos desarrollos. No es fácil plantear ésta

posibilidad, cuando para muchos es clara. La infraestructura trae mejores oportunidades para todas las actividades económicas, como la producción y la prestación de servicios. Sin embargo, su análisis termina por ser parte de los cobros de catastro, incremento en el costo de predios, inaccesibilidad de otro tipo de actividades e inclusive, disminución de las actividades consideradas oriundas o autóctonas por cuanto los nuevos desarrollos de manera lógica exigen la revisión de la actividad productiva.

Argumenta Sobrino (2004):

La economía mundial es un sistema económico que trabaja como una unidad en el tiempo real a una escala planetaria y se caracteriza por una integración desigual a los procesos productivos, a las interrelaciones y a los mercados de capital. En este punto es necesario distinguir entre globalización e internacionalización: las relaciones internacionales son interterritoriales, en tanto que las relaciones globales son supra territoriales; las relaciones internacionales representan interacciones o flujos tomando en cuenta el factor distancia, mientras que las relaciones globales significan interacciones sin apostar al factor distancia. Las relaciones internacionales están empotradas en un espacio territorial, y las globales trascienden dicha geografía. (p.126)

Se considera que una de las posibilidades que tiene la infraestructura física es cuando las actividades que se encuentran dispuestas en ella se complementan entre sí, como una especie de corredor económico en el cual las actividades se ven compensadas a medida que aumenta el trayecto o es más amplio la extensión física. Esta sola consideración, permite analizar si es cierto que los territorios se complementan por el hecho de tener factores de producción o servicios que pueden ser diferenciados o transformados y pasar a la idea de lo importante que es el hecho de que un territorio ejerza presión sobre aquel que produce bienes importantes, pero cuya relación de transporte e infraestructura no es la ideal, y que en ocasiones, para verificación,

no es sano que termine conduciéndose grandes proyectos hacia dicho lugar por el efecto expulsión que podría generar no al servicio de la actividad complementaria, sino como parte del centro que hasta ahora estaba absorbiendo su producción.

Muñoz (2008) indica:

Es el momento de pensar en una descentralización espacial orientada a la apertura de espacios que promuevan el desarrollo desde nuestras regiones. Este enfoque requiere una mirada más integral del proceso de descentralización en Colombia. Tal vez sea el momento de ver nuestras regiones considerando sus diferencias, los desequilibrios económicos y sociales que hoy se presentan entre regiones y la débil estructura institucional con que hoy cuentan departamentos y municipios para promover procesos de desarrollo económico y social, más allá de la simple provisión de los servicios sociales. Sin embargo, Colombia a pesar de ser un país de regiones, no ha contado con una verdadera política de desarrollo regional, que considere lo territorial como dimensión determinante en el desarrollo.

Quizás es hora de pensar en soluciones más creativas. Que involucren a las regiones como promotoras de su propio desarrollo y reduzca su dependencia del nivel central, ello requiere al menos de tres elementos claves: el reconocimiento del papel de las regiones en la generación de condiciones de competitividad que incentiven procesos de desarrollo; una política de compensación territorial integral que reconozca las diferencias entre regiones, y que le permita a las entidades territoriales con mayores índices de pobreza y exclusión contar al menos con los servicios básicos, y tercera, una reorganización institucional en la cual se dote a las entidades territoriales de los mecanismos financieros y administrativos para promover modalidades de organización como las regiones de planificación, áreas de

desarrollo territorial entre otras, todo con el decidido apoyo de un rector de política nacional que promueva la visión transversal del territorio como elemento clave de nuestro desarrollo. (p. 39)

Para poder mediar entre la infraestructura física y la composición del lugar como sistema, es necesario determinar las características territoriales en virtud de las aplicaciones propias de la logística para establecer la relación que existe entre estos y la capacidad productiva, de distribución y comercialización de la carga que tienen las empresas, con miras a conocer las necesidades en dichas áreas al partir de la internalización de la logística territorial como mecanismo para la toma de decisiones.

CONCLUSIONES

Es fundamental rastrear la combinación de los proyectos de infraestructura con las condiciones territoriales de cada lugar en donde se desarrollarán. Es decir, no sólo es importante señalar la necesidad del medio sino apreciar las posibles transformaciones productivas, económicas y competitivas que los proyectos traerán. Se debe mirar cómo estos proyectos trabajarán de manera concreta en las regiones en cuanto a mejoras del transporte, acceso a mercados o salida a otros países.

Para lo anterior, es necesario—determinar el impacto de los proyectos de infraestructura física vigentes y proyectarlos sobre la oferta económica exportable, evaluar el papel de los proyectos de infraestructura física con respecto al mejoramiento de las condiciones económicas y productivas del país, definir las formas de combinación económica entre los proyectos de infraestructura y las características económicas de cada región desde la perspectiva de las teorías de localización.

La combinación que se pretende alcanzar se denomina espacialidad económica, considerada como la composición

económica de un lugar que permita conocer el alcance de la infraestructura en virtud de la coherencia y correspondencia entre las actividades económicas y productivas en dicho lugar como en el caso del transporte. Con ello, se rescata la idea de que el territorio como tal pone las condiciones, pero es la forma de entenderlo la que puede simplificar la relación señalada. Dicha alternativa, permitiría avanzar un poco en la ya muy agotada discusión de los impactos positivos o negativos que traería un proyecto de infraestructura sobre la capacidad productiva de los territorios.

Para poder mediar entre la infraestructura física y la composición del lugar como sistema, es necesario determinar las características territoriales en virtud de las aplicaciones propias de la logística con el fin de determinar el componente de relación que existe entre la capacidad productiva, la distribución y comercialización que tienen las empresas. Se considera, que una de las posibilidades que tiene la infraestructura física es cuando las actividades dispuestas en ella se complementan entre sí, como una especie de corredor económico en el cual las actividades se ven compensadas a medida que aumenta el trayecto o es más amplio la extensión física de la infraestructura.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Algaba Calvo, A. y Azevedo Da silva, C. (1997). La aproximación de la geografía a la globalización: análisis bibliográfico de los estudios reseñados en geographical abstracts entre 1992 y 1996. *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona, n° 51.
- Banco mundial (2009). Informe sobre el desarrollo mundial. Una nueva geografía económica. Panorama general. Washington, D.C. USA, p 67.
- Boisier, S. (2003). Desarrollo regional e internacionalización de las regiones. Grupo de Estudios Regionales, Universidad Del Rosario. II Encuentro Nacional de Profesiones Internacionales “La Internacionalización de las Regiones Colombianas.” Agosto 13, 14 y 15, p11.
- Cepal (2001). En: LIRA Cossio, L. (2003). La cuestión regional y local en América Latina. Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES). Dirección de Gestión del Desarrollo Local y Regional. Santiago de Chile, p. 11-12.
- CEPAL – ECLAC (2000). La reestructuración de los espacios nacionales. Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social – ILPES Santiago de Chile, Naciones Unidas. Serie Gestión Publica No. 7. 38 p.
- Coale J. A. y Hoover, M. E. (1965). Crecimiento de la Población y Desarrollo Económico. Editorial Limusa-Willey SA. México, 1 ed, 480 p.
- Cohen, S. (2002). Geografía y Política en un mundo dividido, editorial Trama Editorial, 2ª ed. MIGO, Madrid. España, 367 p.
- D’entremont, A. (1997). Geografía Económica, 1 a ed., Impreso en gráficas Rógar, s.a, Navalcarnero (Madrid), 547 p.
- Documento conpes 3547 (2008). Política Nacional Logística. Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Transporte, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y la DIAN. República de Colombia, Bogotá, 66 p.
- Duque, G. (2007). El transporte en Colombia y en el eje cafetero. Notas para el modulo de economía del transporte. Fundamentos de economía y Transportes. Posgrado y línea de profundización en vías y transportes. Manizales, 45 p.
- Fay, M. y Morrison, M. (2007). Infraestructura en América Latina y el Caribe. *Acontecimientos recientes y desafíos principales*. Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento/Banco Mundial, 1818 H Street, NW Washington, DC 20433, USA, en coedición con Mayol Ediciones S.A. Bogotá, Colombia, 151 p.
- Gajardo, J.; Mena Frau, C. y Órmazabal, Y. (2006). Modelación espacial mediante geomática y evaluación multicriterio para la ordenación territorial. *Rev. Fac. Ing.-Univ. Tarapacá*, vol. 14 No 1, p. 81-89.
- Granados, J. C. (2006). Airports development and location of Economic activities: the application of a geographical-economic model to the case of Colombia. *Planeación y desarrollo*, Departamento Nacional de Planeación, Imprenta Nacional de Colombia, Volumen XXXVII, Número 1, Bogotá, p. 247-279.
- Holmén, H. (1995). ¿What’s new and what’s regional in the ‘new regional geography’?, Scandinavian University Press, Published by: Blackwell Publishing on behalf of the Swedish Society for Anthropology and Geography, 18 p.

- Hoover M, E. (1951). Localización de la actividad económica. Fondo de Cultura de México, México-Buenos Aires, editorial Mc Graw Hill, 1ª ed, 343 p.
- Haggard, S.; ind Kaufman, R.R (1992). Economic Adjustment and the Prospects for Democracy. In S. Haggard, R. R. Kaufman (Ed), the politics of Economics Adjustment Princeton, NJ: Princeton University Press. (pp. 319 –50).
- IGAC (2008). Ordenamiento Territorial, Métodos de modelamiento y análisis espacial, Revista Análisis Geográficos, no 39, ISSN 0120 -8551, Bogotá, p. 1-176.
- _____ (2005). Análisis Geográficos. No. 29, ISSN 0120 -8551, Edición especial. Bogotá, p. 1-168.
- Jiménez, N. y Delgado, W. (2008). La política pública de privatización del sector portuario y su impacto en la organización de trabajo en el puerto de Buenaventura. Pensamiento y Gestión, No. 25, ISSN 1657-6276, Universidad del Norte, Barranquilla, p. 178- 213.
- Krugman, P. (2009). The Increasing Returns Revolution in Trade Geography. The American Economic Review, Volume 99, number 3, Broadway, Suite 350, Nashville, TN 37203, Printed in USA, p. 561-571
- Lipietz, A. (1992). The local and the global: ¿regional individuality or interregionalism? Centre d'Etudes Prospectives d'Economie Mathématique Appliquée a la Planification, 75013, Paris, France, Published by: Blackwell Publishing on behalf of The Royal Geographical Society (with the Institute of British Geographers), Source: Transactions of the Institute of British Geographers, New Series, Vol. 18, No. 1 (1993), p 8-18.
- Lira, L. (2003). La cuestión regional y local en América Latina. Dirección de Gestión del Desarrollo Local y Regional, Santiago de Chile, ILPES- CEPAL. Publicación de las Naciones Unidas, serie gestión pública no 44, 36 p.
- Lizмова, N. (2007). Análisis de mapas como un método de investigación de fenómenos naturales y socioeconómicos. Revista Luna Azul. Universidad de Caldas. No24, p 1 – 9.
- Lopez, J. y Faiña, Andrés (2008). Nueva Geografía Económica: evidencia empírica de la estimación de la ecuación nominal de salarios. Lecturas Economía 69, Universidad de Antioquia, p. 41-62.
- Lota (2008). Lineamientos de Ordenación Territorial para Antioquia. Comisión Tripartita, Departamento Administrativo de Planeación de Antioquia, 1ª ed., Medellín, 236 p.
- Madrid, A. G. y Ortiz, L. M. (2005). Análisis y Síntesis en cartografía. Algunos procedimientos. Universidad Nacional, Bogotá, Facultad de Ciencias Humanas, 1ª ed., ISBN 958-8063-32-9, siglo del hombre editores, 170p.
- Merel, P.; Sexton, R. y Suzuki, A. (2009). Optimal Investment in Transportation infrastructure when middlemen have market power: a developing-country analysis. American Journal of Agricultural Economics, Volume 91, number 2, printed in USA by The Sheridan Press, ed., Agricultural and Applied Economics Association, p. 462-476.
- Moncayo, E. (2004). El debate sobre la convergencia económica internacional e interregional: enfoques teóricos y evidencia empírica. Economía y desarrollo, volumen 3 número 2, Universidad Autónoma de Colombia, 40 p. Revista eure (Vol. XXX, No. 90), Revista Latinoamericana de Estudios Regionales, Santiago de Chile, p. 7-26.
- Moncayo, E. (2001). Evolución de los paradigmas y modelos interpretativos del desarrollo territorial. Serie Gestión Pública 13. Santiago de Chile, Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social – ILPES, 51p.
- Muñoz, J. (2009). Las regiones más allá del ajuste fiscal, s.v. Opinión. Portafolio, No 3353, p. 39.

- Sanguinetti, P. (2009). La gestión de la infraestructura en la región, CAF (Corporación Andina de Fomento) s.v. Análisis, Portafolio, p 29. Numero 3309.
- Santamaria, R. (2009). Alistan 20 centros de logística comercial, s.v. portada, Redacción economía y negocios. Portafolio, p 7. EL TIEMPO, Bogotá, ISSN 0123-6362, Año 15, numero 3283.
- Salom, J. (2003). Innovación y actores locales en los nuevos espacios económicos: un estado de la cuestión. Boletín de la A.G.E. N. ° 36, Departamento de Geografía, Universitat de València, p. 7-30.
- Shatz, H. J. y Venables, A. (2003). The geography of international investment. Clark, G. L. et al., The Oxford handbook of economic geography. Oxford: Oxford University Press. World Bank Policy Research Working Paper No. 2338. Available at SSRN: <http://ssrn.com/abstract=630710>
- Sobrino, J. (2004). Competitividad territorial: ámbitos e indicadores de análisis Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano de El Colegio de México. Correo-e: jlsobrino@colmex.mx, Economía, Sociedad y Territorio, *Dossier especial*, p. 123-183
- Viloria de la Hoz, J. (2001). De Colpuertos a las sociedades portuarias: Los puertos marítimos de Colombia en la década de 1920. Revista Del Banco de la República. Vol. LXXIV, No 882, Bogotá, Colombia, p 57-97.
- Volpe martincus, C. (2000). Integración económica y localización de la actividad productiva: el caso del MERCOSUR. Documento de Trabajo Nro. 23. Versión resumida de la tesis presentada en la Maestría en Economía de la Universidad Nacional de La Plata. El director de la misma fue el Dr. Leonardo Gasparini. La versión completa de la tesis puede ser solicitada a depeco@isis.unlp.edu.ar

Construcción de un Esquema Organizacional: Red Regional de Emprendimiento del Huila

CONSTRUCTION OF A COLLABORATIVE ORGANIZATIONAL SCHEME: REGIONAL ENTREPRENEURSHIP NETWORK OF THE HUILA

Geovanny Perdomo Charry

Estudiante de Doctorado en Administración, Universidad EAFIT de Medellín-Colombia; Magíster en Gerencia del Talento Humano de la Universidad de Manizales; Especialista en Derecho Comercial y Financiero de la Universidad Católica de Colombia; Administrador de Empresas y Tecnólogo de Sistemas. Docente de tiempo completo de planta del Programa de Administración de Empresas de la Facultad de Economía y Administración de la Universidad Surcolombiana de Neiva-Huila.

Correo electrónico: gperdomo@eafit.edu.co

Dirección de correspondencia: Avenida Pastrana Borrero Carrera 1a. Programa de Administración de Empresas, Facultad de Economía y Administración. Universidad Surcolombiana Neiva-Colombia.

Artículo Tipo 1: de investigación. Según Clasificación Colciencias.

Fecha de recepción: septiembre 30 2009

Fecha de corrección: noviembre 11 2009

Fecha de aprobación: diciembre 14 2009

RESUMEN

Este artículo sobre el fomento de la cultura del emprendimiento constituye un producto secuencial de tres años de trabajo entre las iniciativas del Gobierno Departamental anterior “Huila Unido 2004-2007” y actual “Huila Naturaleza Productiva 2008-2011”, la Incubadora de Empresas de Innovación y Base Tecnológica del Huila –Incubarhuila- y la Universidad Surcolombiana, desarrollado en tres fases. La *primera* abordó el proceso de investigación de los actores sociales regionales que desarrollan actividades de emprendimiento y empresarismo con la pretensión de un estado del arte del emprendimiento a nivel departamental; la *segunda* se orientó a la estructuración y configuración de la red regional de emprendimiento; y la *tercera* y última hace alusión a la implementación de la estructura de la red de gestión del conocimiento en emprendimiento y empresarismo y la elaboración y puesta en marcha del plan estratégico de la misma.

Es decir, el propósito esencial de este artículo es mostrar los resultados generales de la investigación, la estructuración e implementación de la red; haciendo evidente el aporte de la misma, en términos de trabajo interinstitucional y acople de los esfuerzos políticos, económicos y sociales en el campo del emprendimiento a nivel departamental.

Palabras claves: emprendimiento, empresarismo, redes y gestión del conocimiento.

Construction of a Collaborative Organizational Scheme: Regional Entrepreneurship Network of the Huila

CONSTRUCCIÓN DE UN ESQUEMA ORGANIZACIONAL:
RED REGIONAL DE EMPRENDIMIENTO DEL HUILA

ABSTRACT

This paper about the entrepreneur culture promotion will be developed in three phases and constitutes a sequential product of three years of public and private work at Huila State in Colombia. Therefore, includes the initiatives of the previous Departmental Government with the slogan *Huila Unido* 2004-2007, and the current administration from *Huila Naturaleza Productiva* 2008-2011, the Huila's Innovative and Technological Base Companies Incubator - *Incubarhuila* and *Universidad Surcolombiana*. The first part of the article approaches the research process of the regional social actors who develop entrepreneur and entrepreneurship activities with the aim of a state of art of entrepreneurship at a regional level; the second phase was oriented to the structure and configuration of the regional network of management of knowledge in entrepreneurs and entrepreneurship. Finally, the third section makes allusion to the implementation of the network structure and the production and initiation of a strategic plan of the same. That is to say, that the essential intent of this inter-institutional cooperation network is promoting the reticulated work in a socially responsible way with south Colombian youth, attaining improvement of their income and employment levels in a departmental plane.

Key words: enterprise, entrepreneurship, networks, management of the knowledge.

INTRODUCCIÓN

En la actualidad la construcción de entornos territoriales deseables, bien sea locales, regionales o nacionales, debe estructurarse, a nuestro modo de ver, con base en un -amoroso maridaje- entre el desarrollo tecnológico y la innovación, de tal manera que estas dos herramientas se constituyan en medios de aprendizaje social, que permitan en primer término mejorar las capacidades científicas y tecnológicas de los distintos entornos territoriales, y en segundo, que ello nos conduzca a lograr el bienestar colectivo.

En el nuevo modo de desarrollo -el informacionalismo en términos de Castells (1998)- y en las nuevas morfologías sociales y económicas que este suscita -sociedad del conocimiento y economía de la información-, la clave para lograr el desarrollo de las fuerzas productivas está en la capacidad y en la habilidad de estructurar un organismo social que eduque y motive la fuerza de trabajo y potencia al máximo los flujos de información, vinculándola estrechamente al desarrollo regional a partir de la configuración de redes de gestión del conocimiento.

Dado lo anterior, este escrito sobre el fomento de la cultura del emprendimiento constituye un producto secuencial y articulado entre las iniciativas del Gobierno Departamental anterior “Huila Unido 2004-2007” y actual “Huila Naturaleza Productiva 2008-2011”, la Incubadora de Empresas de Innovación y Base Tecnológica del Huila -Incubarhuila- y la Universidad Surcolombiana específicamente con los Grupos de Investigación PYMESyCREA

adscritos a la Facultad de Economía y Administración, han desarrollando proyectos interinstitucionales que muestran avances y resultados concretos en el Programa de Cultura Empresarial para Competir, que hace parte del Eje Temático Economía Productiva y Desarrollo Empresarial de los Planes de Desarrollo Departamentales de los dos últimos periodos.

Producto de los trabajos interinstitucionales, surgió esta investigación sobre el estado del arte del Emprendimiento durante el 2004 y 2007 como mecanismo de configuración de la Red Regional de Emprendimiento, que se da a partir de la búsqueda sistemática de las políticas y prácticas desarrolladas para fomentar el emprendimiento y el empresarismo a nivel departamental en el último cuatrienio, mediante la identificación, descripción y organización de la información y el conocimiento de las instituciones en cuatro grupos de interés: instituciones de apoyo, educativas y financieras e industria de soporte, que permitieran conocer los diferentes programas, proyectos y actividades que han adelantando en los procesos de sensibilización, formación, preincubación, creación de empresas, capacitación, sostenibilidad financiera y los sistemas de información de emprendimiento.

Para la ejecución de este proyecto se desarrollaron tres fases: la primera, orientada a realizar un proceso de investigación de los actores sociales regionales que están en el desarrollo de los procesos de emprendimiento y empresarismo; la segunda dirigida a la estructuración de la red regional

de emprendimiento; y la tercera tiene relación con la implementación de la estructura de la red de gestión del conocimiento en emprendimiento y empresarismo a partir de la vinculación de los actores sociales a la misma y la elaboración y ejecución del Plan Estratégico Regional de Emprendimiento del Huila 2008-2011.

MARCO CONCEPTUAL

Las tres temáticas abordadas de forma sistemática en este estudio, tienen relación con la noción de estado del arte, redes y empresarialidad y empresa; las cuales, se conectan en la investigación y el desarrollo, con la concepción de proceso, es decir, la estructuración del esquema organizativo, gira en torno al establecimiento de un arreglo regional que ve el emprendimiento como un proceso de construcción colectiva, donde se comparte conocimiento e información para avanzar en la implementación de programas y proyectos que redunden en beneficio de la comunidad académica y productiva departamental.

NOCIÓN DE ESTADO DEL ARTE

La construcción del estado del arte busca alcanzar un conocimiento crítico acerca de los niveles de comprensión y desarrollo que se tiene del fenómeno de interés u objeto de estudio, es decir, que esta opción investigativa se convierte en una alternativa para describir, sistematizar e interpretar el conocimiento acumulado sobre la empresarialidad. Esta primera exploración permite establecer criterios de clasificación de documentos revisados, los cuales conllevan a identificar elementos constitutivos del

proceso en cuanto a planes, líneas de acción, temáticas, programas, proyectos, actividades y demás elementos presentes en el desarrollo del emprendimiento regional.

La organización descriptiva a partir de los aspectos mencionados, facilita el establecimiento de categorías internas que llevan a comprender los avances más significativos logrados en el quehacer del fomento de la cultura empresarial, al igual que los retos a superar. El estado del arte exige mirar procesos retrospectivos y prospectivos, para dar respuestas a interrogantes como ¿Qué se ha hecho?, ¿Cómo se ha logrado?, y ¿Qué hay por hacer?; en este sentido, la denominación “arte” tiene relación directa con los modos de generar conocimiento en el campo del emprendimiento.

En la actualidad, se puede afirmar que producto del estado del arte del emprendimiento sólo se han desarrollado procesos de investigación en emprendimiento orientados casi exclusivamente a la formación de las competencias emprendedoras en los estudiantes de las diversas instituciones educativas en Colombia; es decir, la comunidad académica, productiva y gubernamental no se ha detenido a caracterizar los recursos y las capacidades que tiene cada región en términos de infraestructura, conocimiento e instituciones que fomentan y desarrollan programas y proyectos de promoción de la cultura empresarial, con el propósito de avanzar en la estructuración de escenarios cooperativos y articulados para prestar servicios integrales que reduzcan los esfuerzos y la duplicidad de costos materiales, logísticos y de

recursos humanos de las entidades que atienden este tipo de iniciativas.

Por ello, el estado del arte del emprendimiento es un soporte teórico y práctico de lo que vienen adelantando las instituciones a nivel regional, que sirve como elemento de estructuración e insumo para la elaboración y consolidación de las líneas de investigación en emprendimiento y empresarismo.

Producto de la investigación sobre el estado del arte del emprendimiento en el Huila, se planteó la necesidad de avanzar en la configuración de comunidades de conocimiento en emprendimiento; que como ya se conoce ésta surge en el contexto internacional y nacional hace aproximadamente 15 años y en el entorno regional sólo emerge como necesidad en el año 2007.

UNA APROXIMACIÓN A LA NOCIÓN DE RED

La noción de red ha sido abordada desde dos perspectivas principalmente –redes empresariales y sociales. La primera hace alusión a la concepción de redes empresariales, donde, Powell (1990), por ejemplo trabaja la invención colectiva y la coordinación de redes como fuente de innovación; Penrose (1959) la mira basado en los recursos de la empresa; Nelson y Winter (1982) y Shane (1996) como el desarrollo de rutinas organizacionales; mientras tanto, Martin y Justin (1993) la vislumbran como un acceso al capital.

Igualmente, Combs y Ketch (1999) la señalan como contratos de cooperación entre empresas; Kogut (1989), Hagedoorn

(1993), Eisenhardt y Schoonheven (1996) y Morwey et. al (1998), muestran la relación de cooperación estratégica entre la investigación y el desarrollo; así mismo, Powell (1998) identifica las oportunidades y el aprendizaje de nuevas tecnologías, a partir de la “colaboración y coordinación reticular de forma complementaria y recíproca” (Graf, 2006, p. 14).

Más recientemente Becerra (2008), realiza un recorrido a las nuevas concepciones de redes, invocando la transversalidad de lo público y lo privado (Arvanitis, 1996); el interés de los actores por establecer vínculos económicos y sociales (Snijders, 2003); la estructuración sistémica de la redes (Lazer, 2003); la coincidencia de los roles informales y formales de la redes (Johnson *et al.*, 2003); las redes como mecanismo de interacción y articulación donde se presentan redes de redes o subredes (Dabas, 2004); las redes como dinámicas sociales (Aruguete, 2004); y, la popularidad de la noción de redes en la sociedad (Cabus y Vanhaverbeke, 2006).

Según Becerra (2008, p. 30), las redes empresariales son abordadas como un conjunto específicos de lazos entre las personas (Mitchell, 1969), ampliándose a grupos e instituciones (Sonquist y Koenig, 1975; Galaskiewicz, 1979; Burt, 1980; Walker *et al.*, 1997; Lazer, 2003; Borgatti y Foster, 2003; Tracey y Clark, 2003; Johansson y Quigley, 2004; Viedma, 2004; Pöyhönen y Smedlund, 2004; Ibarra *et al.*, 2005; Eraydin y Armatli-Köroglu, 2005; Cabus y Vanhaverbeke, 2006; entre otros).

La segunda en cambio, son reconocidas en principio por los postulados Castells (1998) y retomada por (Yoguel *et al.*, 2000), quien expresa que las diversas circunstancias del comercio internacional abren nuevos retos a las empresas (cambio tecnológico, aceleración de los mercados, otros), que deben ser abordados desde la noción de redes.

De acuerdo con Tracey y Clark (2003), citado por Becerra (2008, p. 31), existen dos tipos de oportunidades que determinan el proceso de formación de la red. Primero, la estructura de la red es un vehículo para inducir la colaboración durante el desarrollo del capital social; de hecho el concepto de red, como un camino para explicar el funcionamiento de la sociedad, es cada vez más popular en varias disciplinas (Cabus y Vanhaverbeke, 2006).

Segundo, los vacíos (rupturas) en los patrones de los flujos de información reflejan oportunidades potencialmente provechosas para establecer conexiones entre las firmas no relacionadas (Burt 1992, citado por Walker *et al.*, 1997); estas oportunidades estimulan la acción interempresarial de los agentes en los distintos segmentos de la industria (Walker *et al.*, 1997).

Así pues, la noción de redes sociales, abordada para la construcción de éste esquema organizacional se da desde la perspectiva de Castells (1998), donde el autor hace evidente las implicaciones sociológicas que ellas tienen en términos de poder, identidad y cultura dentro de la dinámica de la red.

Por ello, para éste proceso de

investigación y desarrollo se entiende por red, una herramienta que busca integrar de manera formal los procesos de decisión en forma horizontal, para que tengan lugar al nivel más próximo de implementación y con la mayor agilidad posible. Son formas de estructura que garantizan la participación balanceada de diversos actores sociales en procesos de formulación e implementación de estrategias colectivas.

Se pretende que las redes contribuyan al desarrollo de la confianza y la empatía. Así como a una comprensión más rica y ampliamente distribuida de los aspectos fundamentales del entorno, es decir, las redes pueden darse de manera relativamente espontánea. Tales arreglos tienden a darse cuando existen tres características sociales conducentes como confianza, compromiso y lealtad; así como la importancia de las identidades, derechos y compromisos colectivos y la falta de formalismos y diferenciación de las relaciones de autoridad.

El desarrollo de una red implica el establecimiento de procesos claros y plazos establecidos, con un marcado énfasis en resultados cuantitativos medibles; los líderes deben establecer claramente las atribuciones de las redes y contribuir con su apoyo y su presencia eventual sin asumir un rol dominante. Así mismo, “los miembros de la red deben participar activamente en la definición de su filosofía y objetivos para garantizar compromisos” (Castells, 1998, p. 475).

Por consiguiente, la red asume elementos esenciales que componen la identidad de la misma, que integran la visión, los propósitos fundamentales, los valores

y principios (que incluyen autonomía, inclusión, responsabilidad compartida y apertura, gobierno adaptable, producción intelectual, reconocimiento, participación y calidad y orientación a resultados, entre otros), los objetivos, indicadores y finalmente la denominación de la red.

Una vez concebidos los elementos centrales de la red, es imperativo conformar los nodos articuladores de la misma para facilitar la promoción permanente, la validación de su vigencia y que contribuya a asegurar la infraestructura indispensable. Al interior del nodo articulador o en la periferia, pero debidamente conectados, pueden crearse nodos coordinadores, facilitadores y catalizadores del proceso de construcción de significados alrededor de los temas estratégicos prioritarios.

El nodo articulador debe velar por la generación de las condiciones que permitan el pleno desarrollo de cada uno de los nodos participantes y de sus interrelaciones, con el objeto de remover los obstáculos del crecimiento de la comunidad. Al tiempo, promueve las actividades de construcción comunitaria tales como encuentros, medios de comunicación, instrumentos de auto-evaluación al interior de la red de emprendimiento.

ACERCA DE LA EMPRESARIALIDAD: EMPRESARIO Y EMPRESA

Los conceptos de empresarialidad, es abordado desde diferentes escuelas de pensamiento como la economía política clásica cuyos mayores exponentes son Smith (1983), Stuart Mill (1997), Say (2001) y Marshall (1957) y la austriaca

con exponentes ilustres como Cantillón (1996), Menger (1985), Schumpeter (1962), Hayek (1994), Mises (2001) y Kirzner (1998). Esta última con mayor interés de estudiarla, debido a su aporte crítico sobre la importancia de la empresarialidad como una variable imperativa en el desarrollo del sistema económico capitalista, que ha sido relegada por muchos años por los clásicos, y que para fortuna de las Ciencias Administrativas, los austriacos la han retomado como objeto de estudio relevante en las Ciencias Económicas.

Por eso, en este estudio investigativo y de configuración reticular el tema central se sustenta en la idea y la concepción que tienen los pensadores austriacos sobre la empresarialidad, toda vez que el objeto de estudio está centrado en ese nuevo emprendedor que no necesariamente tiene los recursos, sino que desde su perspicacia accede al mercado al identificar oportunidades de negocios en el entorno que le permiten incursionar como un empresario con descubrimiento o creatividad empresarial.

El empresario según Kirzner (1998, p. 266), parte “del enfoque basado en el descubrimiento y la creatividad empresarial que ha sido desarrollado por la moderna teoría económica austriaca durante el último cuarto de siglo, donde se construyó a partir de los elementos derivados de Mises y Hayek”; o como emprendedor innovador como lo denomina Schumpeter:

La función del empresario, consiste en reformular y revolucionar el patrón de producción explotando una invención o, más generalmente, una posibilidad tecnológica no ensayada antes, para

producir una nueva mercancía o una mercancía existente de una manera nueva, abriendo nuevas fuentes de suministro de materiales o una nueva elaboración de productos o reorganizando una industria (Kirzner, 1998 p. 140).

Lo anterior indica, que la empresariedad y la competencia están presentes en el proceso de mercado competitivo, bien denominado por Kirzner (1998), cuando señala de forma acertadamente crítica la diferencia entre proceso de mercado y su equilibrio establecido por los neoclásicos en su teoría de precios.

Como se pueden observar las visiones tanto clásica como austriaca difieren en su forma y contenido en lo relacionado con el estudio de la empresa, donde en la primera desaparece como objeto de estudio y hace más hincapié en la fuerza del mercado y su relación entre oferta y demanda, y emerge como énfasis de estudio el equilibrio del mercado y se despreocupa del empresario.

Entre tanto, en la segunda visión se hace un llamado a la necesidad de abordar al empresario como un motor del desarrollo económico, desde perspectivas y nociones centradas en el hombre o director de negocios o mejor llamada perspicacia empresarial. Incluso Kirzner, señala que al:

Reconocer el importante papel que juega el conocimiento y la creatividad que tienen los procesos de coordinación que se dan en el mercado. En particular, el punto de vista austriaco entiende la coordinación como un proceso sistemático en el cual los agentes del mercado adquieren más y más conocimiento o información mutua, cada vez más completa y exacta, sobre la demanda potencial y las posibilidades

de la oferta; y considera que la fuerza impulsora de este proceso sistemático consiste en lo que después se denomina capacidad empresarial de descubrimiento (1998, p. 258).

Es decir, el empresario se convierte en un hombre de negocios que identifica oportunidades, a partir del conocimiento y la información mutua que obtenga producto de su vinculación en el mercado a partir de las relaciones de intercambio. Esto indica, que el mercado es concebido como un proceso empresarial y el papel del conocimiento y la información juegan un rol importante en la expansión a través de la interacción del mercado en todo proceso equilibrador.

Es así como la función empresarial proporciona la clave teórica para estudiar y explicar el mercado como proceso, el cual, es impulsado por diferentes agentes del mercado que adquieren la información y desarrollan acciones especulativas, imaginativas y atrevidas para encontrar oportunidades en el mercado buscando obtener beneficios empresariales puros en condiciones de desequilibrio, dándose la competencia en el proceso de mercado.

Esto significa, que los austriacos ven en la competencia el motor del desarrollo que impulsa el descubrimiento y la creatividad en los procesos de mercado. Dicho en otras palabras, la moderna teoría empresarial de los austriacos muestra un posible campo de estudio referente a los nuevos emprendedores que buscan incursionar en el proceso de mercado a través de propuestas empresariales creativas e innovadoras que les permitan entrar en él y obtener beneficios en la producción y venta de los mismos,

en campos antes inexplorados por los competidores.

Por ello, el análisis de los austriacos permite intentar hacer evidentes algunos conceptos que ellos bien han citado y que son de suma importancia para sustentar con mayor rigor el aporte que hace esta escuela de pensamiento a este proyecto de investigación, en lo concerniente “a) al papel de la función empresarial, b) el papel del descubrimiento y la creatividad, y c) la competencia en sentido dinámico entendida como proceso de rivalidad y emulación” (Kirzner, 1998: p. 270).

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

El tipo de estudio es descriptivo de corte cuantitativo, y permite enunciar las características, experiencias y sugerencias dadas por el fomento del emprendimiento a nivel departamental durante el 2004-2007, se identifican debilidades, fortalezas, oportunidades y amenazas en el emprendimiento de una manera retrospectiva y prospectiva.

Para la muestra de esta investigación, se abordaron las instituciones que apoyan el emprendimiento en cuatro grupos de

interés anteriormente enunciados. Dentro de estas organizaciones se revisaron los documentos, archivos publicados y las acciones que ha desarrollado cada una de ellas en su proceso de acompañamiento empresarial. Igualmente, se analizaron los planes, programas, proyectos y actividades de emprendimiento realizados por las instituciones durante el período 2004-2007.

En cuanto a las fuentes de datos, el estudio se apoyó primero, en las primarias con la aplicación de un cuestionario y una encuesta a los actores sociales (dirigentes, asesores, instructores, docentes y profesionales) por grupos de interés y por subregiones que promueven y apoyan el emprendimiento en el Departamento del Huila; seguidamente, se tuvieron en cuenta las fuentes secundarias, compuestas por documentos, archivos e información generada al interior de las instituciones pertenecientes a cada grupo de interés.

Es decir, el análisis se orientó a estudiar los cuatro grupos de interés que integran las entidades tanto públicas como privadas que desarrollan programas, proyectos y actividades de emprendimiento a nivel

regional y nacional, donde participaron 100 instituciones distribuidas así:

Tabla 1. Distribución de las entidades consultadas por grupos de interés y subregiones

Grupo de Interés	Neiva	Garzón	Pitalito	La Plata	Total
G1: Instituciones de Apoyo	6	3	3	3	15
G2: Entidades Financieras	13	3	5	3	24
G3: Instituciones de Educación Superior	6	1	2	2	11
G4: Instituciones Educativas Integradas	15	6	4	4	29
G5: Industria de Soporte	20	0	1	0	21
TOTAL	60	13	15	12	100

Fuente: elaboración propia.

RESUMEN DE LOS RESULTADOS

Por cuestiones de celeridad y síntesis en la presentación de los resultados, el autor sólo se detendrá a enunciar las conclusiones generales del estudio de

investigación, así como la estructuración de la red y algunos avances en la implementación de la misma en una matriz, para que el lector pueda visualizar el avance logrado en las tres fases del proceso de configuración y desarrollo de la red.

Tabla 2. Matriz síntesis de los resultados de investigación

Sobre el estado del arte del emprendimiento en el Huila	De la estructuración, configuración e implementación de la Red Huila Emprende
Se quiere reconocer que aunque hay una gama suficiente de entidades de capacitación, apoyo y acompañamiento, con y sin ánimo de lucro en los Municipios de Neiva, Garzón, Pitalito y La Plata que fomentan y gestionan programas, proyectos y actividades de emprendimiento y empresarismo, existe desconocimiento y desarticulación de ellas, para fomentar el espíritu emprendedor.	Producto de la colaboración y coordinación interinstitucional, actualmente la red evidencia resultados concretos en su gestión que a continuación se relacionan y que están contenidos en un plan estratégico de emprendimiento consensuado por las instituciones vinculadas a la red y que actualmente lidera Incubarhuila.
Bajos niveles de formación en emprendimiento en las instituciones educativas municipales y departamentales que conduce a la poca cultura emprendedora. Así como bajos niveles de creación de nuevas empresas en el último cuatrienio.	Creación y montaje del sitio virtual de la Red de Emprendimiento del Huila. www.huilaemprende.org , así como el desarrollo, administración y gestión del aula virtual de emprendimiento www.incubarhuila.org/aulav .
Escasa memoria institucional de las actividades desarrolladas durante el periodo estudiado y desactualización de la información institucional para apoyar el emprendimiento.	Formación virtual de 250 docentes en emprendimiento - primaria, secundaria y universitaria - durante los dos últimos años.
Baja producción intelectual en emprendimiento a nivel regional y escasa formación de docentes en temáticas de emprendimiento y empresarismo.	Conformación de la red de emprendimiento en las subregiones - Garzón, Pitalito y La Plata.
Duplicidad de actividades de emprendimiento (ferias, muestras, concursos, seminarios, otros).	Operación permanente de la red en el Municipio de Neiva con la participación de las 16 instituciones vinculadas.
Reducida presentación de proyectos e iniciativas empresariales por parte de los jóvenes a las entidades que promueven el fomento de la cultura empresarial.	Elaboración del plan estratégico de emprendimiento 2008-2011, el cual está integrado al plan de desarrollo departamental actual "Huila Naturaleza Productiva 2008-2011" en el programa de emprendimiento productivo.
Escasas unidades de emprendimiento en las instituciones educativas que apoyen y acompañen a los emprendedores en sus iniciativas.	Priorización de dos programas y cuatro proyectos de emprendimiento del plan estratégico y la ejecución de un proyecto de emprendimiento durante el año 2008 por parte de la red.
Altos niveles de desconocimiento y dispersión de las políticas y programas de emprendimiento a nivel municipal y departamental.	Aprobación por parte del gobierno departamental para ejecutar los cuatro proyectos priorizados en el plan estratégico de emprendimiento durante la vigencia 2009, que son estratégicos para la región.
Bajos niveles de financiación a nivel municipal y regional para programas y proyectos empresariales.	Realización de dos eventos de emprendimiento de forma interinstitucional a nivel regional durante el año 2008.

Fuente: elaboración propia.

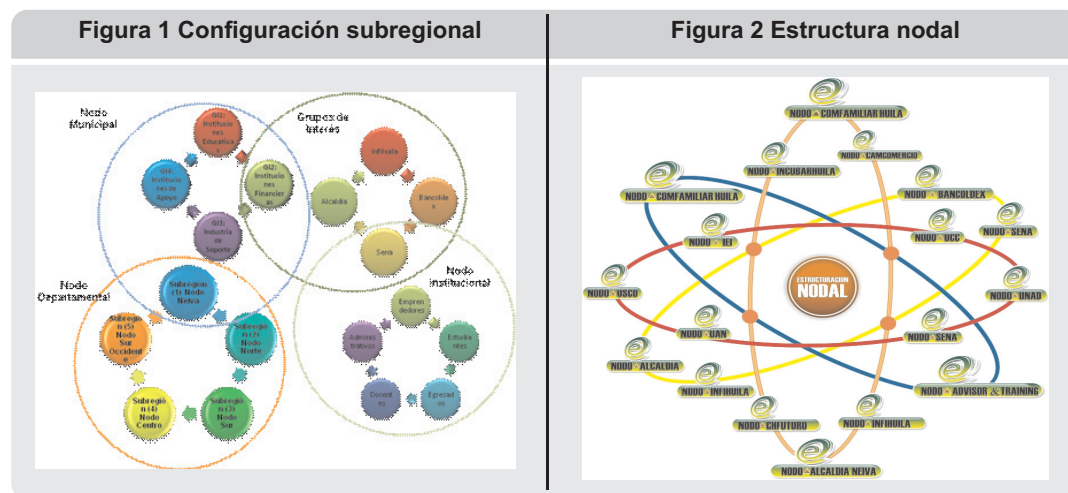
En resumen, la base del proceso de estructuración de la red fue el estado del arte del emprendimiento, que dio insumos a los gobiernos municipal y departamental, para tomar la decisión de configurar una red de gestión del conocimiento que permitiera integrar los esfuerzos interinstitucionales y

se generaran sinergias a partir de los recursos y capacidades de las entidades que promueven el espíritu empresarial a nivel regional. Es decir, se inicia la estructuración de la red regional de emprendimiento constituida por 16 instituciones de Neiva y 15 de las subregiones Garzón, Pitalito y La Plata

en el Departamento del Huila.

La Red de Emprendimiento “Huila Emprende”, se estructuró en tres fases: investigación, desarrollo e implementación. Las fases dos y tres, se llevaron a cabo con el aval de los

gobiernos departamental y municipal, desde el mes de octubre de 2007 hasta febrero de 2009, con un esquema social en red por subregiones y grupos de interés que a continuación se muestran. En la Figura No. 1 Configuración subregional y Figura No. 2 Estructura nodal.



Fuente: elaboración propia.

La anterior configuración muestra una articulación entre las subregiones, los grupos de interés y estos a su vez con las instituciones y dentro de éstas también se promueve la integración entre los actores sociales de cada una de ellas, es decir, relacionar en temas de emprendimiento a los estudiantes, profesores, asesores, consultores, egresados, entre otros actores sociales que directa o indirectamente trabajen y fomenten la cultura empresarial.

Igualmente, se definieron aspectos cruciales para su estructura de funcionamiento, como son la función organizacional, los objetivos, políticas, programas, proyectos y actividades que

desarrollará durante los próximos cuatro años desde su constitución.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

En síntesis, se puede afirmar que producto de este proceso de investigación y desarrollo, actualmente la red se encuentra en normal funcionamiento y operación, con muy buenos resultados de articulación e integración interinstitucional, tanto para planear como para ejecutar acciones tendientes a promover y fomentar la cultura empresarial en la región, es decir, que los esquemas reticulares funcionan, si desde el principio parten de tener un conocimiento explícito de los recursos y las capacidades de las entidades que

trabajan y desarrollan cierto tipo de actividades que tiene que ver en este caso con el emprendimiento y lo ponen al servicio de la comunidad.

La Red “Huila Emprende”, es un fiel ejemplo de estas nuevas estructuras organizativas flexibles que permiten mejorar los niveles de colaboración, comunicación y especialmente de acciones conjuntas que reducen tiempos, costos y recursos valiosos en una región que pide permanentemente resultados importantes con el menor esfuerzo de recursos económicos y humanos.

El propósito de la dirigencia departamental al vincularse a la red, es contribuir de manera espontánea en el mejoramiento de las condiciones de vida de la sociedad huilense a partir de una mira socialmente responsable con la participación concertada de programas y proyectos empresariales que generen nuevas unidades económicas productivas con sentido social. Sin embargo, se considera pertinente enunciar algunas recomendaciones.

- Vincular más organizaciones productivas a la red de emprendimiento y elaborar y presentar proyectos del plan estratégico de acuerdo a las capacidades institucionales, en pro del trabajo reticular.
- Fortalecer los procesos de formación en emprendimiento desde el preescolar hasta los postgrados a partir de la red.
- Generar más programas y proyectos de apoyo y financiación.
- Publicar y socializar las experiencias en emprendimiento a nivel regional.
- Desarrollar proyectos de I+D+i orientados al sector productivo.
- Articular las acciones empresariales, educativas y gubernamentales en un sólo propósito “generar emprendimientos productivos pertinentes.”
- Establecer mesas de trabajo periódicas en toda la red y por subregiones.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Cantillón, R. (1996). *Ensayo sobre la Naturaleza del Comercio en General*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Castells, M. A rejoinder (1998): On power, identities and culture in the network society. *New Political Economy*, 3(3), p. 473-483.
- Castells, M. (1998). *The information Age: Economy, Society and Culture*, Volume I The Rise of the Network Society, Blackwell Publishers Inc., Cambridge (Massachusetts). Versión consultada en español: La era de la información. Economía, sociedad y cultura, Vol. I La sociedad red, Alianza, 2a impresión, Madrid.
- Combs, J. G. y Ketchen, D. J. (1999), "Explaining inter-firm co-operation and performance: Toward a reconciliation of predictions from the resource-based view and organizational economic", *Strategic Management Journal*, 20, 867-888.
- Eisenhardt, K. M. y Schoonhoven, C. B. (1996), "Resource-based view of strategic alliance formation: strategic and social effects in entrepreneurial firms", *Organization Science*, 7(2), 136-150.
- Graf, H. (2006), *Networks in the Innovations Process. Local and Regional Interactions*. Glensanda House, Montpellier Parade. Editor MPG Book Ltda. Great Britain.
- Hagedoorn, J. (1993), "Understanding the rationale of strategic technology partnering: Inter-organizational modes of cooperations and sectorial differences", *Strategic Management Journal*, 14, 371-385.
- Hayek, F. (1994). *Derecho, Legislación y Libertad. Volumen I*, Normas y Orden. Madrid: Unión Editorial. Capítulos 1: "Razón y Evolución" y 2: "Cosmos y Taxis."
- Kirzner, I. (1998). *Competencia y Empresarialidad*. Madrid: Unión Editorial. Capítulo 2: "El Empresario."
- Kogut, B. (1989). "The stability of joint ventures: reciprocity and competitive rivalry", *Journal of Industrial Economics*, 38, 183-198.
- Martin, R. E. and Justin, R. T. (1993), "Franchising, liquidity constrains and entry", *Applied Economics*, 25, 1269-1277.
- Menger, K. (1985). *Principios de Economía Política*. Barcelona: Ediciones Orbis. Capítulos 1 a 3.
- Mises, V. L. (2001). *La Acción Humana*. Madrid: Unión Editorial.
- Morwey, D.C., Oxley, J. E. and Silverman, B. S. (1998), "Technology overlap and inter-firm cooperation: Implications for the resource-based view of the firm", *Research Policy*, 27 (5), 507-523.
- Nelson, R. R. y Winter, S. G. (1982), *An Evolutionary Theory of Economics Change*, Cambridge, Mass: Belknap Press.
- Penrose, E. T. (1959), *The theory of the Growth of the Firm*, New York: Wiley.
- Powell, W. W. (1990), "Neither market nor hierarchy: Network forms of organizations", *Research in Organizational Behavior*, 2, 295-336.
- _____ (1998), "Learning from collaboration: Knowledge and networks in the biotechnology and pharmaceutical industries", *California Management Review*, 40 (3), 228-240.

- Schumpeter, J. A. (1962). *Capitalism, Socialism and Democracy* (New York: Harper and Row)
- Shane, S.A. (1996), “Hybrid organizational arrangements and their implications for firm growth and survival: A study of new franchisors”, *Academy of Management Journal*, 39, 216-234.
- Smith, A. (1983) *La riqueza de las nociones*. Capítulos 1 a 9 del Libro primero. Barcelona: Ediciones Orbis.