

# XIV Encuentro Internacional de Economistas sobre Globalización y Problemas del Desarrollo

**Infraestructura y desarrollo de la logística para la movilidad del  
capital: una interpretación desde la economía política**

Presenta

Alejandro César López Bolaños

Instituto de Investigaciones Económicas

Facultad de Ingeniería, UNAM.

[alelopezu2@comunidad.unam.mx](mailto:alelopezu2@comunidad.unam.mx)

La Habana Cuba, noviembre de 2023

# Contenido: ideas generales

1. ¿Cómo pensar la infraestructura y la logística desde una perspectiva crítica?
2. Arboleda (2021) producir “naturalezas”: mercado mundial y las zonas económicas especiales.
3. Infraestructuras, la función de la empresa pública y la financiarización (ejemplo de México)
4. Conclusiones. ¿Cómo superar la brecha entre la base material y la construcción de una economía que recupere el crecimiento?

# 1. Infraestructura y logística

**Infraestructura:** Las infraestructuras en los últimos 150 años han superado a las antiguas estructuras que no lograban persistir ni alcanzar los atributos de red, por lo que son una respuesta a los problemas materiales de producción, comunicación y control. Se presentan como un conjunto diverso de instalaciones y sistemas sociotécnicos de carácter público, capaces de acomodar múltiples usuarios e interconexiones (Buhr 2009; Frischmann 2012). Las infraestructuras son testimonios de los diversos modelos de desarrollo de los países, por lo que es necesario entender las decisiones para su construcción, operación, fallas y reutilización, pero seguirán siendo necesarias, permanecerán funcionales o bien serán ruinas en el futuro.

# 1. Infraestructura y logística

Infraestructura, de acuerdo con la definición de Jochimsen (1966), citado en Guajardo (2023), se caracteriza en tres grandes tipos:

- a) material: bienes y servicios necesarios para satisfacer necesidades básicas, físicas y sociales.
- b) Institucional: las reglas formales y convenciones informales, y las capacidades para garantizar e implementar esas reglas.
- c) Personal: dadas por las propiedades relevantes de la población trabajadora, educación especial y técnica, así como su actitud de emprendimiento.

# 1. Infraestructura y la economía política

De acuerdo con Marx:

**Infraestructura:** Base material de la sociedad, incluye a las fuerzas productivas y a las relaciones de producción. Factor fundamental del proceso histórico

**Superestructura:** Conjunto de elementos de la vida social dependientes de la infraestructura. En este conjunto se incluyen la religión, la moral, la ciencia, la filosofía, el arte, el derecho y las instituciones políticas y jurídicas. La superestructura no tiene una historia propia, independiente, sino que está en función de los intereses de clase de los grupos que la han creado

\* La noción de red y la ejecución de las políticas públicas y económicas

# 1. Infraestructura y logística

**Logística:** Siguiendo el aporte de Guajardo (2015), la logística como disciplina tiene su origen en el sector militar; esta es definida como la capacidad de manejo y cálculo de los abastecimientos de todo tipo, que después de la segunda guerra mundial migró hacia los negocios. Desde 1990, con la integración de Europa, la Internet y el desplazamiento de la producción de bienes a Asia, se produjo una revolución en la logística que no cesa.

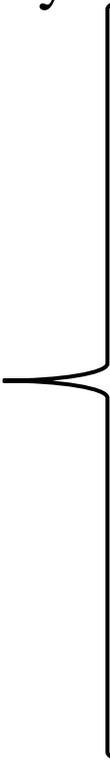
Para Danyluk (2017), la logística es una respuesta a la tendencia crónica del capitalismo a la sobreproducción, salva y supera la brecha entre la oferta y la demanda. Amplia las fronteras geográficas del proceso de acumulación y se ha subordinado la producción a las condicionantes que impone la esfera de la circulación.

## 2. Mercado mundial. Produciendo “naturalezas”

Para que el capitalismo perdure es necesario “producir naturalezas” esto es, espacios que sean apropiados para la producción, circulación y realización de la mercancía.

Creación de espacios



- 
- a) Desvían capitales y dinámicas novedosas a la producción de “nuevas” infraestructuras funcionales al capital
  - b) Cadena global de valor (CGV)
  - c) Extensión/ eliminación de las fronteras geográficas para el capital
  - d) Nearshoring
  - e) Las FIBRAS

## 2. Logística para beneficio del capital

Producción. Lotes más pequeños, se elimina el “ocio” y se mantiene las mercancías en continuo movimiento.

**Infraestructura del transporte (forwarder)**  **Fiabilidad**  
**Asegurar la circulación**

La logística es una respuesta a la tendencia crónica del capitalismo a la sobreproducción, salva y supera la brecha entre la oferta y la demanda.

### 3. Infraestructuras y la función de las políticas económicas

**América Latina.** En promedio de 2008 a 2020 el gasto en infraestructuras es del **2% del PIB.**

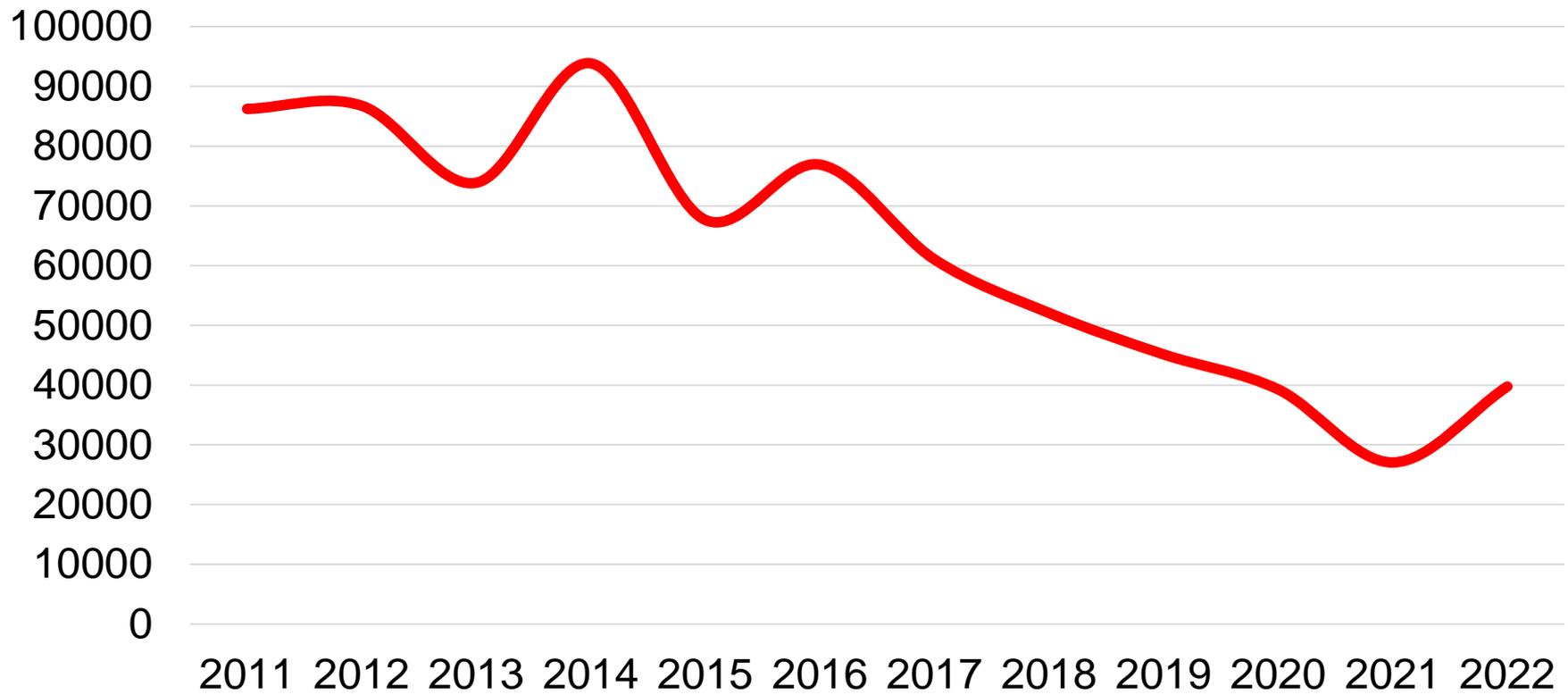
**China:** los gastos venideros en infraestructuras estarán concentrados en ingenierías de infraestructura, ingenierías de Project Management en Obra Pública y Civil, ingenierías y sistemas para la eficiencia energética y medioambiente, sistemas de telecomunicaciones y navegación, tratamientos de aguas y de residuos, transporte, equipamientos y tecnología (alta velocidad, aeronáutica etcétera) Se estima que puedan llegar a **6-7%**

### 3. Infraestructuras y la función de las políticas económicas

**América Latina.** Actualizando las problemáticas observadas por (Domínguez, J. Carlos [2015] “*Megaproyectos fallidos en Latinoamérica*”) Enfrentará en las próximas décadas dos desafíos con respecto a sus infraestructuras: a) un déficit creciente que pone en riesgo las perspectivas de crecimiento económico y desarrollo para superar la “nueva década perdida”; b) Los proyectos de infraestructura conllevan impactos sociales, culturales y ambientales que no siempre se pueden identificar y compensar fácilmente.

# 3. Infraestructuras y la función de las políticas económicas. México, un botón de muestra

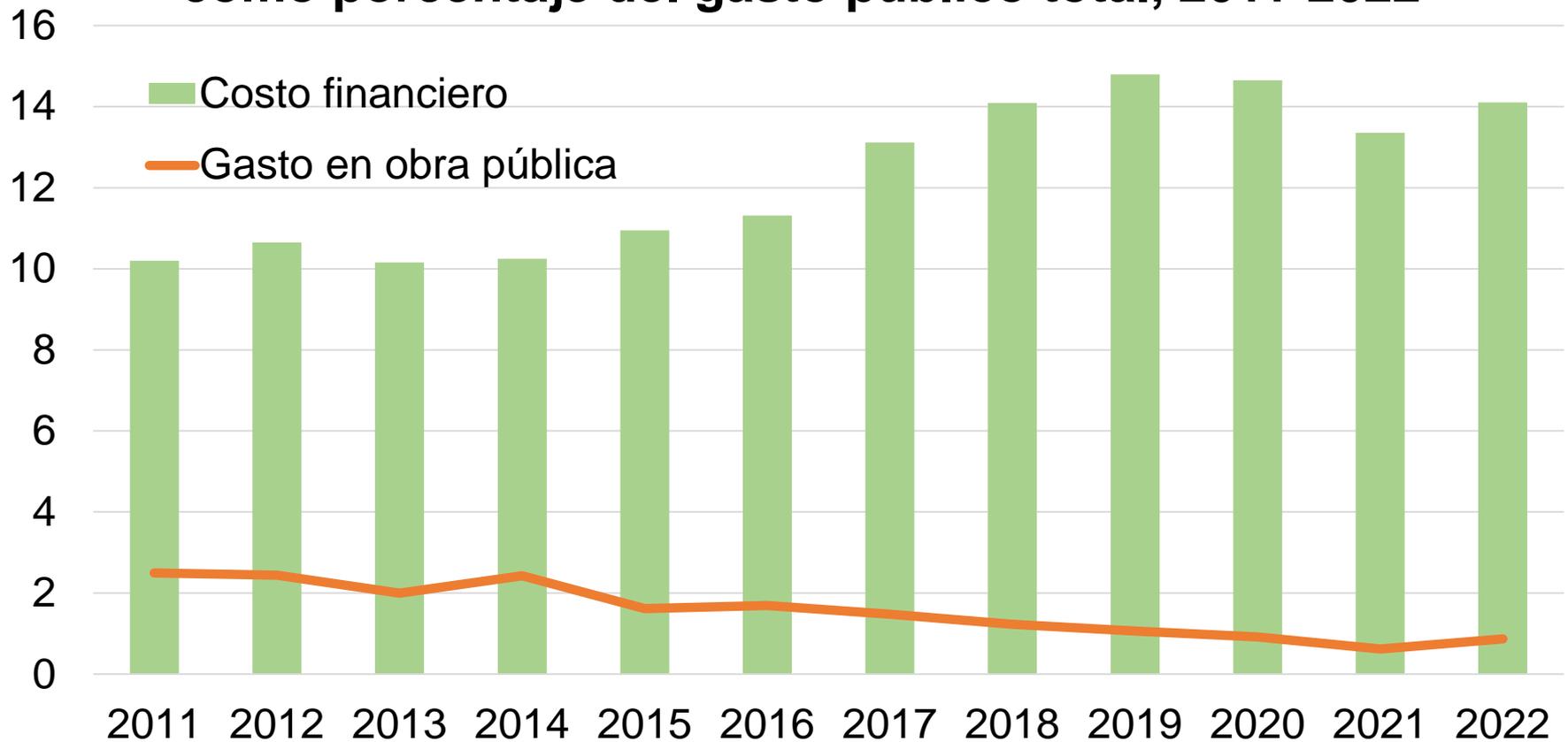
**México. Gasto en obra pública real, 2011-2022  
(millones de pesos a precios de 2018)**



Fuente: Elaboración propia con datos de la SHCP y Banco de México

# 3. Infraestructuras y la función de las políticas económicas. México, un botón de muestra

**México. Costo financiero y gasto en obra pública como porcentaje del gasto público total, 2011-2022**



Fuente: Elaboración propia con datos de la SHCP y Banco de México

# Conclusiones

Globalización: Da coherencia (red) a los flujos globales de capital y mercancías, desarrolla infraestructuras de todo tipo.

Ideales neoliberales y financieros (eficiencia, justo a tiempo, rotación, libre circulación, rapidez, señales de precios, sin almacenaje, mínima merma, diversificar riesgos, etc) adquieren una materialidad concreta en la infraestructura moderna.

Estos “ideales” son punta de lanza institucional y epistémica para el desarrollo y generación de políticas económicas.