

SEMINARIO
EL DESORDEN DE LA ECONOMÍA MUNDIAL Y SUS DESAFÍOS
PARA EL PENSAMIENTO CRÍTICO

**Infraestructuras, circulación del capital y
financiarización**

Presenta

Alejandro César López Bolaños

Instituto de Investigaciones Económicas

Facultad de Ingeniería, UNAM.

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
4. Conclusiones. ¿Cómo superar la brecha entre la base material y la construcción de una economía que recupere el crecimiento?

Contenido: ideas generales

1. Financiarización: convertir a la forma “dinero” cualquier mercancía (también lo inmobiliario). Capital ficticio, los FIBRAS. Diversificar riesgos
2. Arboleda (2021) producir “naturalezas”, las zonas económicas especiales.
3. Danyluk (2017): en la misma medida en que se desarrollaron los instrumentales financieros se potenció una inversión masiva en la circulación de mercancías. Capitalismo de la cadena de suministros
4. Logística para beneficio del capital: Las CGV: constituyen la fragmentación mundial de los procesos de fabricación, esto

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.

1. Infraestructura y logística

Poseer un bien inmueble se determinaba en gran medida por la posición deudora ante el mercado de crédito.

Intereses y activos hipotecarios son instrumentos y objetos de especulación en el sector financiero.

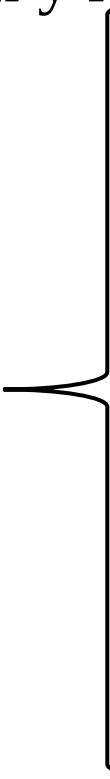
Desarrollo de las infraestructuras logísticas es un proceso de construcción de redes, el Estado planifica, construye, gestiona y desarrolla estas infraestructuras: en consecuencia, son resultado de políticas públicas.

¿Qué tipo de política pública se pretende resolver? También son un asunto que compete a las finanzas públicas y a la política de deuda pública.

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.

2.Logística para beneficio del capital

- Capital mercantil- conjunto de redes histórica y geográficamente específico que impulsa tecnologías, **infraestructuras***, protocolos y forma de organización, incluso política superpuesta a los espacios de la red de circulación global (Tratados de Libre Comercio).
- El proceso de acumulación de capital, es, en esencia, extractivo.

***Infraestructuras territoriales**: aceleran el proceso de circulación del capital y por ese motivo, se constituyen en un momento fundamental de las fuerzas de producción

3. Infraestructuras y la función de las políticas económicas

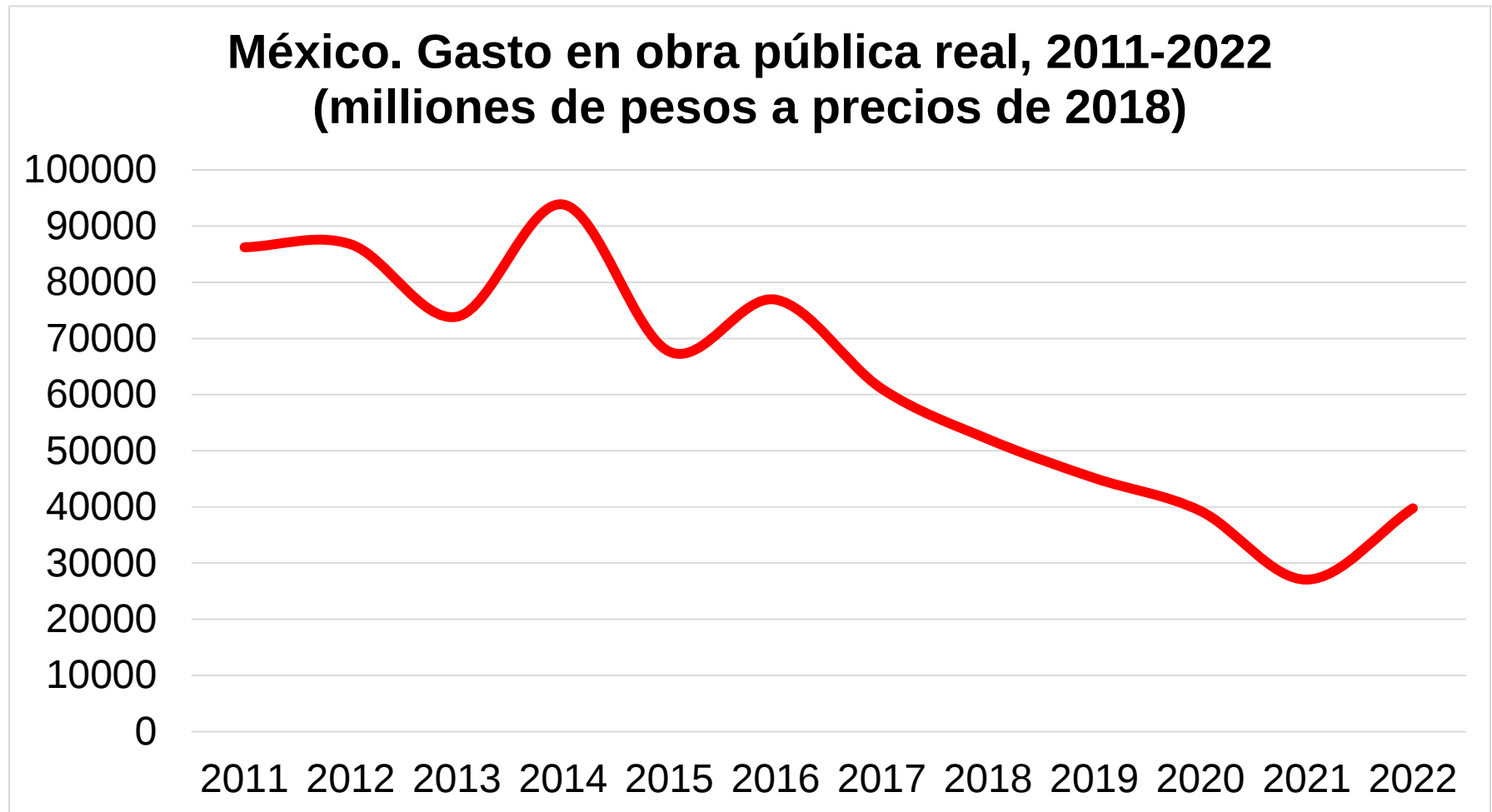
América Latina. En promedio de 2008 a 2020 el gasto en infraestructuras es del **2% del PIB**.

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.

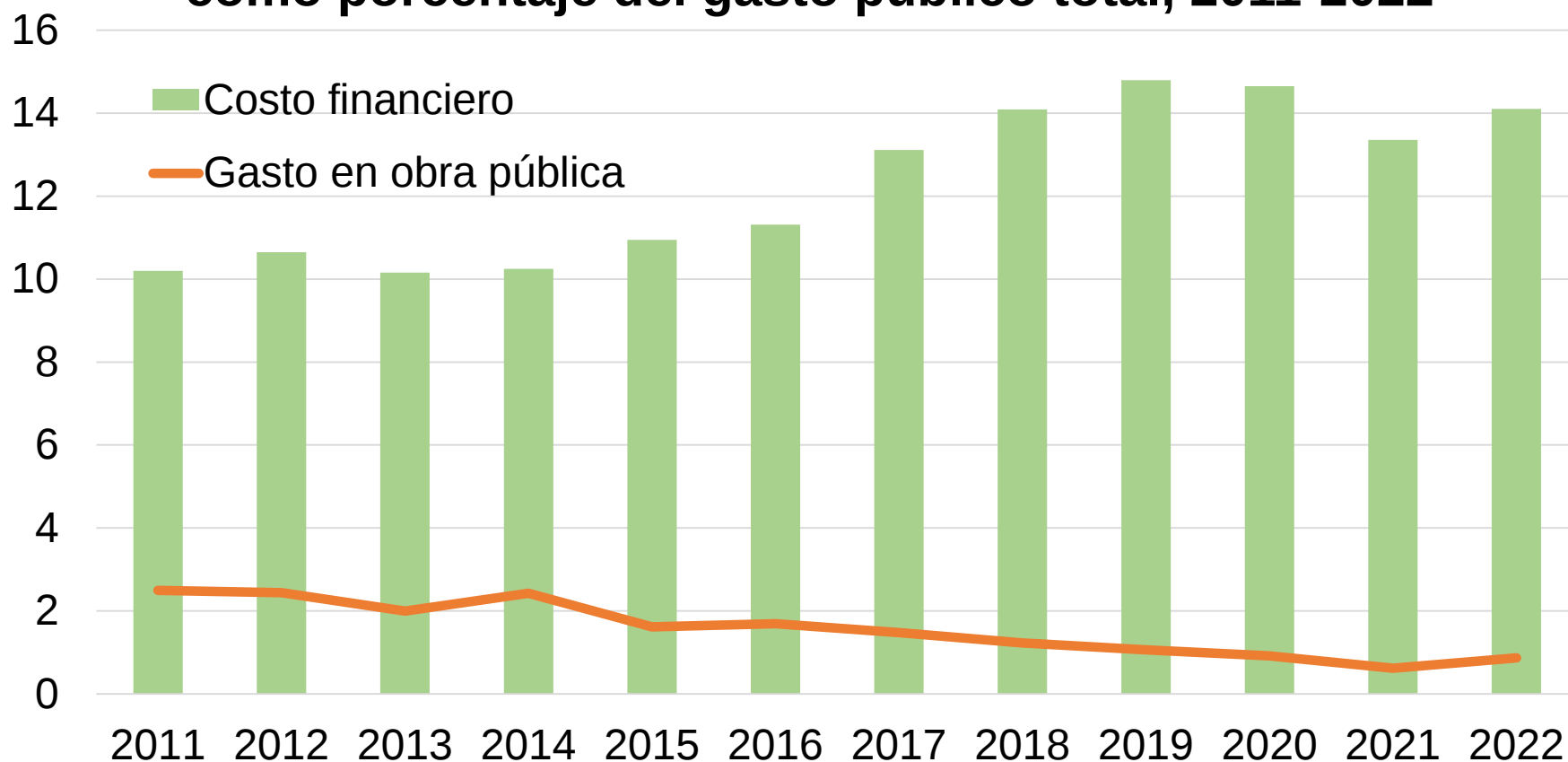
3. Infraestructuras y la función de las políticas económicas. México, un botón de muestra



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.