

ECONOMÍA FINANCIERA, INFRAESTRUCTURA Y COSTOS DE TRANSPORTE DE ENCADENAMIENTOS DE VALOR EN CIRCULACIONES COMPLETAS DE LOS 14 CORREDORES DE TRANSPORTE DEL TLCAN EN MÉXICO

Margarita Camarena Luhrs¹

Lucio Flores Payán²

RESUMEN.

Ante la evidente importancia de la financiarización que vuelve objeto de negocio privado a la infraestructura como a la operación de transportes, el presente trabajo se refiere a las dimensiones de la economía financiera de los corredores de transporte como parte de la financiarización de México, particularmente a partir de los 14 corredores carreteros realizados y 4 más proyectados por el Programa Nacional de Infraestructura. El trabajo concluye que en la dinámica de financiarización se logran beneficios como la maximización de beneficios, la capitalización de las inversiones públicas y privadas en transporte, el logro de una rentabilidad financiera atractiva para inversionistas privados.

Palabras Clave: Financiarización, corredores carreteros, infraestructura, costos de transporte.

ABSTRACT.

Given the obvious importance of financialization that returns objects of private infrastructure as a transport operation. This paper concerns the dimensions of the financial economy of transport corridors as part of the financialization of Mexico, particularly from the 18 highway corridors of National Infrastructure Program. The paper concludes that in the dynamics of financialization benefits are achieved as maximizing benefits, capitalizing on public and private investment in transport, achieving attractive financial returns for private investors

¹ Investigadora del Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, Doctora en Ciencia Política, miembro del SNI II, mcamare@hotmail.com

² Profesor investigador del Departamento de Políticas Públicas, CUCEA, Universidad de Guadalajara, florespayan@hotmail.com

Keys Words: Financialization, highway corridors, infrastructure, transportation costs

Clasificación JEL: G11, G18.

INTRODUCCIÓN.

En México, la construcción y operación de infraestructura de transporte es objeto de la inversión privada desde 1987, con la desregulación del autotransporte público federal. Desde entonces a la fecha, pueden distinguirse tres énfasis distintos de la incorporación de las actividades estructuradas en la economía real por el transporte, al ámbito del interés y de la acción directa de grandes capitales financieros transnacionales que despliegan con su propia lógica una influencia cada vez mayor sobre la economía del transporte.³

A lo largo de este reciente proceso, los transportes -sus vías y vehículos, normas sociales de gestión, y flujos económicos-, pasan de ser áreas de interés público predominante y monopólico, manejadas por los gobiernos, a espacios de rentabilidad financiera. En ello, sigue llamando la atención, que estas áreas, hasta hace poco de remoto interés financiero, por su casi imposible rentabilidad, se hayan convertido en campo exhaustivamente explotado por capitales financieros, con rendimientos atractivos, seguros y de largo plazo, en todo el mundo.

Pero además, también destaca el doble control que ejercen estos capitales sobre la intervención pública tradicional en la integración económica sectorial y en el orden espacial, territorial porque, por una parte, a través del diseño de nuevos procedimientos fiscales, administrativos y operativos-, dan cabida, fluidez y facilidades de operación a los nuevos inversionistas: incluidas las alteraciones a las leyes. Y por otra parte, por medio del control sobre las relaciones espaciales, se rediseñan rápidamente límites y fronteras económicas, se cambian los propios ejes de actividades comerciales, industriales y de servicios, al igual que los circuitos físicos de circulación de los capitales.

Los efectos de estos cambios son drásticos, aunque solo puedan empezar

³ Una versión previa de este artículo fue presentada por margarita Camarina Luhrs, como ponencia titulada: “Economía financiera de los corredores de transporte en México” en el XI Seminario de Economía Fiscal y Financiera “Estabilización financiera y condiciones del orden financiero y productivo internacional”, IIEc Unam, México, 29, 30 y 31 de marzo de 2011

a advertirse en la coyuntura actual porque modifican drásticamente los dominios e interacciones privilegiadas que habían logrado construirse incipientemente entre distintos segmentos y regiones de la economía nacional, y que posiblemente desde 1970, y particularmente a partir de la explotación petrolera iniciada en 1976, empezaron a mostrar otro énfasis ya globalmente localizado.

Con todo lo anterior, se desmantelan estructuras seculares de organización económica y espacial, junto con pautas tradicionales de identidad de muy grandes contingentes de población, que los habían venido sosteniendo; y se advierte, muy especialmente, un cambio de alcances insospechados, constructivos y no, en las capacidades de articulación interna e internacional que cambia las condiciones de accesibilidad y tránsito de los grandes capitales, presentando otra geografía financiera, económica, estructural y territorial. Así, el aprovechamiento de las riquezas culturales además de las ecosistémicas de la geografía nacional en una funcionalidad financiera distinta, abre con otras facilidades de tránsito, oportunidades a la circulación financiera que cambian las condiciones estructurales de México y su perfil empieza a ser otro distinto del conocido hasta ahora.

1. CONTEXTO DE FINANCIARIZACIÓN.

Con la intención de mostrar algunas dimensiones que resulten elocuentes de la economía financiera de los corredores de transporte como parte de la financiarización⁴ de México, particularmente a partir de los 18 corredores carreteros del Programa Nacional de Infraestructura (PNI)⁵, se dan algunas

⁴ Se llama así al eje de creación de riqueza financiera. “Financiarización es definida por Epstein como “el papel creciente de motivos financieros, mercados financieros, actores financieros e instituciones financieras en las operaciones en la operación de economías domésticas e internacionales” (Epstein, 2005:3)” (Correa, Vidal, Marshall, 2010, 6-7). México se identifica transitando por una tercera etapa de financiarización “por la dominación de bancos de propiedad extranjera, que consolidaron su parte de mercados en 2002 en alrededor del 80-85% (medida en activos accionarios), en aumento, y por la incorporación de activos públicos (particularmente de redes de servicio público) y el traslado de porciones crecientes de los gastos públicos hacia renta financiera. Esta conversión se ha conseguido a través tanto de la privatización de redes y compañías, y por el aseguramiento de contratos para la explotación privada de esas redes públicas. Pero este aspecto de la economía Mexicana, meramente refleja las tendencias globales”. (Correa, Vidal, Marshall, 2010, 15, 16).

⁵ Son 14 los corredores de transporte que constituyen la columna vertebral de la red carretera de México, se conocen como los “corredores troncales” que son los longitudinales norte-sur: Transpeninsular de Baja California; México-Nogales; México-Nuevo Laredo; Veracruz-Monterrey; Puebla-Oaxaca-Ciudad Hidalgo; México-Puebla-Progreso; y peninsular de Yucatán. Y también los corredores transversales: Mazatlán-

cifras de los Programas Públicos Privados (PPP) de inversión, y se destacan el cambio de un sistema de transporte radial, concéntrico en la Ciudad de México, por otro con estructura de malla, que dota a las circulaciones de personas, productos, información y toda suerte de influencias de todas las escalas territoriales combinadas –a través de flujos de todos tipos y orígenes-destinos subnacionales e internacionales, regionales-, interoceánica además del tradicional enlace norte-sur, concéntrico.

Esta actividad parece abrirse al aumento en la participación de conglomerados financieros privados, globales y locales, hasta alcanzar casi el 50% de la inversión del ambicioso proyecto calderonista de construcción y modernización de la infraestructura de transporte y destacadamente de los 18 corredores carreteros que están transformando radicalmente la organización espacial de México. Ello sucede por medio de una malla en la que de los 18 corredores planeados en 2007, 14 están siendo concluidos, cuatro de los cuales tienen la característica de ser corredores transversales con los cuales se redefinen todos los de enlaces nacionales, macro y microrregionales en sus relaciones recíprocas y con respecto particularmente, de los Estados Unidos; siendo el proyecto de infraestructura de mayor envergadura de la historia nacional, alcanza entre el 7 y el 10 por ciento de los totales manejados por el actual gobierno.⁶

La expansión de la infraestructura de transporte en México, es indudablemente posible por intervención financiera que se abre paso hacia áreas de negocios tradicionalmente imposibles de hacer objeto de la obtención de ganancias financieras y especulativas, en el marco de acelerados procesos de internacionalización de capitales que necesitan una fluidez competitiva en las condiciones de acceso a México.⁷ Pero es muy

Matamoros; Manzanillo-Tampico; del Altiplano; México-Tuxpan; Acapulco-Veracruz; Circuito Transísmico (Salina Cruz-Coatzacoalcos).

⁶ “En 2010, 54 proyectos por 1,400 millones de dólares.- Proyecto carretero más ambicioso de su historia reciente con inversión récord, con recursos públicos y privados. Presupuesto 2007-2012 doble de lo ejecutado por el gobierno de Zedillo (1994-2000). Ya en 2010 se ha ejecutado un 15 % de todo lo hecho en el gobierno de Fox (2000-2006) Participación de compañías españolas Isolux-Corsán, Aldesa, OHL, FCC, entre otras.” Notimex. 2010. “La SCT presume proyectos carreteros”. México, MERCADOSenCNNexpansion.com, en <http://www.cnnexpansion.com/economia/2010/05/25/sct-proyectos-carreteros-autopistas-vias>

⁷ “Operaciones inter fronteras (México-norteamericanas) están constituyendo una de las formas más relevantes en las cuales la inversión extranjera directa (IED) ha avanzado desde los principios de de 1990. (Vidal, 2004 y 2008).” (Correa, Vidal, Marshall, 2010, 15,16). Pero la competitividad lograda por las condiciones de transporte es también muy importante:

“Empresas en El Salvador requieren en promedio 43 días para enviar los bienes fuera del país, incluyendo la documentación de exportación, el puerto y el tratamiento

importante notar que eso sucede a costa de la destrucción de capitales regionales y nacionales, y de obligaciones que se imponen al gobierno de transferir riesgos de intercambios extranjeros hacia su propia cuenta, para asegurar fuentes de ganancia a los sectores financieros operando en el país.⁸

2. CAMBIOS EN EL MANEJO DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE.

Áreas estratégicas de la economía, como el transporte y todas las que provocan impactos desencadenantes, integradores horizontales y verticales, o multiplicadores de otras actividades y economías, que poseen además cualidades que aceleran la expansión del capital junto con transformaciones significativas de la organización espacial, incluso de las actividades que estuvieron previamente dominadas por el Estado, como la construcción de redes de servicios, infraestructuras de comunicación y transporte, agua o de energía, han sido alternativa o complementariamente incorporadas a los ámbitos de la acción pública y de los negocios privados que operan las corporaciones financieras globales,⁹ como en el caso de los corredores

de la terminal, las aduanas y la inspección y la documentación previa a la llegada. Comparativamente, un exportador de la República Dominicana requiere 17 días y un exportador alemán sólo seis días. En el suministro de los supermercados que compiten en el este de Canadá, para ilustrar con el ejemplo, el exportador alemán puede rotar el mismo capital de trabajo 61 veces al año (365 días / 6 días a la exportación) frente a la sociedad salvadoreña que sólo puede hacer girar su capital de trabajo 8.5 veces (365 / 43 días para la exportación). La compañía americana central debe inmovilizar su capital siete veces más que la empresa alemana, y esto cuando el costo del capital en San Salvador es, probablemente, dos o tres veces el costo comparativo de Hamburgo. Los costos financieros adicionales para la empresa salvadoreña son hasta 20 veces los de la empresa alemana. ¿Cómo pueden competir?” *Latin American Logistics*. 2008. “El estado de la infraestructura de América Latina y Logística”, en www.latinamericanlogistics.org/article...

⁸ Reformas financieras y leyes de responsabilidades fiscales eliminaron por completo la habilidad del gobierno para ejercer una política fiscal y monetaria, igual que para regular al crédito, dejándolo sin los más importantes instrumentos de política económica. Sujeto el país al gobierno de quienes mueven los grandes flujos financieros del mundo. Ídem

⁹ Y la escala de esas infraestructuras de transporte, por su construcción tiene alcances económicos y financieros inmediatos y que se prolongan hasta por 80 años en el caso de las vías férreas; pero además, por su operación, genera otros efectos económicos quizá todavía más importantes, pues desencadena muchas otras actividades, interrelacionando por ejemplo, prácticamente a 73 de las 75 ramas de la economía mexicana. Este doble impacto económico, implican la observación de efectos político-territoriales de grandes envergaduras. Por ejemplo, “el Puente Terrestre Eurasiático es el proyecto de

de transporte, especialmente carreteros, desde principios de este siglo, en México.

Nuevas prácticas financieras de negocios en el manejo de los transportes, cambian enfoques de actividades tradicionales, y generan mayores beneficios por el traslado irrestricto de recursos y ganancias entre actividades y fronteras, particularmente de y hacia los Estados Unidos. A partir de la incorporación de los intereses constructivos y de la operación de transportes a los ámbitos de la economía financiera, se aumenta la divergencia de la economía real y de la economía financiera, pero además, nuevas funciones, antes atribuidas exclusivamente a los gobiernos, son asimiladas por esos capitales con la consecuencia de un enorme deterioro social y de las instituciones públicas, y del desorden territorial.¹⁰

3. ECONOMÍA FINANCIERA DE LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA.

Si a lo largo de la historia mundial las carreteras han sido manejadas de forma pública y común o privatizadas imponiendo sistemas de cobro de peajes para permitir el paso, la intervención de grandes capitales financieros hace verdaderamente insólita la rapidez con la que asume como negocio completo, incluidas hasta las últimas externalidades,¹¹ lo que al cabo de

infraestructura de mayores alcances que haya emprendido la humanidad hasta la fecha. Cuatro mil millones de personas en más de 20 países de Europa y Asia (es decir, la mayoría de la humanidad) se verán beneficiadas con este gran proyecto. Su elemento central son unos 27.000 kms. de vías férreas que conectan los puertos chinos y rusos del Pacífico, en particular, con los puertos europeos del Atlántico. En el diseño que presentó originalmente Lyndon La Rouché, precandidato a la presidencia de los Estados Unidos, estos miles de kilómetros de vías férreas serían el centro de corredores de desarrollo de 100 kilómetros de ancho, que llevarían industria y tecnología de punta a los lugares más apartados del planeta.” Dennis Small. “El Puente Terrestre mundial” en <http://www.argentinaoculta.com/Puente.htm>

¹⁰ “.. creciente divergencia entre las necesidades financieras de una economía y los requisitos de la generación de beneficios de los más grandes bancos y corporaciones financieras de la economía global (y mexicana). En casos tales como los de México y otros países desarrollados, la generación de beneficios, irrestrictos (sin fronteras) de las corporaciones globales ha llegado a comprender todas las áreas estratégicas de la economía, incluyendo aquellas previamente dominadas por el Estado, creando dinámicas de todavía mayores rentabilidades por estas corporaciones, pero al costo de un constante deterioro de las instituciones del sector público y de todavía más crecientes flujos de capitales al extranjero y de una aguda polarización de la riqueza.” (Correa, Vidal, Marshall, 18)

¹¹ Es elocuente que haya una empresa como HR Ratings, “calificadora de valores”, autorizada por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, que diseña complejas

unas cuantas décadas se demuestra como área de interés trasnacional, global, muy especializada y compleja que se ha suscitado por la compra y venta entre particulares y gobiernos de infraestructuras públicas como son tramos, puentes o redes de transporte -carretero, ferroviario, marítimo aéreo-, completas, tal como sucede en todo el mundo y quizá especialmente en algunos países desarrollados como los Estados Unidos y España e Inglaterra, de la Unión Europea.

Este interesante fenómeno, tiene posiblemente un antecedente inter capitalista común a todos sus órdenes industrializados y subdesarrollados: el proceso de construir-operar-transferir (BOO, en inglés), que se especializa como: construir-poseer-operar (BOT en inglés); y que se extiende como: construir-operar-transferir (BOT en inglés), que demuestra la aplicación de esquemas financieros, en las actividades de construcción y operación de transportes, mediante el pago de rentas periódicas para evitar afectaciones de presupuestos públicos.

Dado que los gobiernos aceptan y promueven, la participación conjunta de capitales privados y públicos para fortalecer y completar el financiamiento de grandes obras de infraestructura, porque ya no lo hacen con deuda pública como antes para México¹², se ha supuesto que

metodologías para evaluar las capacidades crediticias y “voluntades de pago”, de entidades federativas, municipios y otras dependencias del sector público mexicano; así como para la calificación de los Bancos y, particularmente, para la calificación de la emisión de Deuda de Proyectos de peaje en carreteras mexicanas. Esta entidad ha producido documentos sistemáticos de acceso público en la Internet, para la medición puntal de la naturaleza y labor de gobierno de entidades públicas participantes en operaciones financieras; para determinar las fuentes de riesgo financiero por incumplimiento del pago de pasivos, por parte de empresas y otros participantes de los que se evalúan sus perspectivas de ventas y de participaciones en el mercado, así como de la eficiencia en el manejo de recursos, la de transparencia en la administración, la naturaleza y labor pública, en caso de gobiernos; y mediante el estudio de las fuentes de riesgo para los participantes en la construcción y operación de carreteras. Véanse las ligas de HR Ratings, en la bibliografía.

¹² En la infraestructura la recuperación de inversiones es a muy largos plazos y son importes respetables de cantidades de capitales que se tienen que invertir, por lo que se recurrió a fuentes de capital de riesgo, difíciles de conseguir, en las etapas iniciales de construcción y maduración de los proyectos, por lo que todo esto ubica a las carreteras en un terreno interesante para los financieros, después, cuando ya se pueden bursatilizar los flujos de efectivo ante gran público inversionista de las bolsas de valores. Porque el negocio a largo plazo ofrece rendimientos razonables y de bajo riesgo para colocar su negocio. Como lo demuestra el rescate de los concesionarios de los proyectos de carreteras de peaje de 1995, el negocio ya entonces empieza a ser financiero y no de la construcción. “157 y 165 mil millones de pesos pagaron los mexicanos por el rescate carretero efectuado por el gobierno de Ernesto Zedillo en 1997”. CMIC. 2003. “111 Preguntas sobre Concesiones de Autopistas en México. Segunda Entrega”, Boletín

para el caso de sus corredores carreteros, la mejor manera de conseguir la inversión necesaria pone de relieve el cambio en la naturaleza y grado de la intervención pública del Estado en la economía.

Un ejemplo de la cantidad de proyectos y las dimensiones del financiamiento que alcanzan cada una de las etapas de preparación, licitación, construcción y operación en el Transporte y en otros sectores (eléctrico, hidráulico, educación, salud) se aprecia en el siguiente cuadro. Aunque con la información disponible, es difícil estimar el ahorro o sobre costo para la ciudadanía que traen consigo las nuevas modalidades de asociación público privado en el financiamiento y operación carretera, se puede sugerir en que en ciertos momentos del proceso se produce un ahorro del 22% del valor de los proyectos, por el manejo del costo del dinero de la inversión impulsada en el modelo de Prestación de Servicios (PPS).

Cuadro 1: Número de proyectos y financiamiento por etapas en miles de millones de pesos por sector. 2007.

Sector/ Esquema	Preparación	Licitación	Construcción	Operación	TOTAL
Transporte	11 52.1	7 15.8	12 28.3	2 1.2	32 97.4
FINFRA	6 12.9	4 5.6	7 23.3	2 1.2	19 43.0
PPS	2 5.9	3 10.2	3 2.9	0 0.0	8 18.3
Otros	3 34.0	0 0.0	2 2.1	0 0.0	5 36.1
TOTAL	32 97.2	16 34.0	18 31.6	39 106.8	105 245.2

Fuente. Elaboración propia con base en San Martín, Athié, 2009. "Proyecto de prestación de servicios en Carreteras", PPT, p. 12, 13, en www.dc.sct.gob.mx

En México, "sujetado el gobierno por quienes mueven grandes flujos de capitales financieros en el mundo", (Correa, Vidal, Marshall, 2010, 15), es a través de los Proyectos Públicos Privados (PPP) y de los Proyectos de Prestación de Servicios (PPS), como se concretan en el caso de la infraestructura de transporte, especialmente carretero pero sin duda para todos los modos aéreo, ferroviario, marítimo portuario, los procesos de expansión y creciente dominio del capital financiero en este sector que tradicionalmente fuera incosteable para las empresas particulares.

Estos modelos de asociación público y privado, en la actualidad, destacan además por la mezcla en distintos porcentajes de capitales de orígenes privado y público, nacional y extranjero, que a diferencia de otras experiencias previas y de otros países, sugieren dos funciones que cumple

informativo de la construcción, 30 de julio, página 1, en <http://www.cmic.org/boletin/30jul03/111preguntas/111-21-38.htm>

el capitalismo en esta etapa neoliberalista en la economía real: la de generar directamente excedentes, a partir de recursos infraestructurales antes meramente públicos, como en su más importante dimensión de economía financiera —que conjuga procesos contradictorios, complementarios y divergentes en el conjunto de los sectores generadores y distribuidores de las ganancias, articulando la división internacional del comercio- al reorganizar de una manera adaptativa constante, la generación capitalista de excedentes que en México, en el transporte, especialmente carretero adopta tres modelos: de Concesiones, Proyectos de Prestación de Servicios (PPS) y de aprovechamiento de activos.

4. EL PAPEL DEL ESTADO Y EL MERCADO.

En este proceso de cambios en el financiamiento de la obra pública, hasta que se convierte directamente en un complejo negocio privado que mueve enormes masas de capitales y ganancias, el papel del Estado, activo y pasivo, es extremadamente importante porque en su desempeño y participación se cifra gran parte de las posibilidades de ocupar niveles competitivos¹³ internacionales y por el aprovechamiento de potenciales económicos subutilizados capaces de superar la desarticulación de las economías y sus espacios nacionales¹⁴ como de propiciar la cohesión social y que han tenido

¹³ “De acuerdo con el Foro Económico Mundial, por la competitividad de su infraestructura México se ubica en el lugar 64 de 125 países. A nivel sectorial, México ocupa el lugar 65 en ferrocarriles, 64 en puertos, 55 en aeropuertos, 73 en electricidad, 51 en telecomunicaciones y 49 en carreteras” Foro Económico Mundial. 2007. “Informe 2006-2007”, (Presidencia de la República. 2007. Programa Nacional de Infraestructura”, PPT, lámina 17, en www.infraestructura.gob.mx/pdf/ProgramaNacionaldeInfraestructura2007-291.pdf

¹⁴ Especialmente si se contemplan de cerca cifras que demuestran las dimensiones del problema, como las siguientes: “El presupuesto carretero de 2007 es el más grande de la historia, a pesar de lo cual el monto asignado cubre sólo alrededor de la mitad de la inversión requerida cada año para modernizar y expandir la red.” Y considerando que, “para cerrar la brecha entre recursos disponibles y los requeridos, la SCT ha diseñado 3 modelos de asociación público-privada para captar inversión privada en carreteras: 1) Nuevos esquemas de concesiones; 2) Proyecto de Prestación de Servicios (PPS) y 3) Aprovechamiento de activos.” Senado de la República Mexicana. 2007. “Panorámica nacional sobre procesos de construcción de infraestructura del transporte y sus efectos territoriales”, páginas 11 a 15, en [www.senado.gob.mx/comisiones\(LX/desarrolloregional/contentforos/economia_urbana_xvii/Luis_Chias.pdf](http://www.senado.gob.mx/comisiones(LX/desarrolloregional/contentforos/economia_urbana_xvii/Luis_Chias.pdf)

Es muy ilustrador considerar que el propio BIREF, afirme que “en los últimos 20 años, 85 países en desarrollo han perdido infraestructura vial por un valor de 45,000Millones de dólares, debido a su insuficiente mantenimiento, pérdida que se hubiera podido evitar mediante la aplicación de políticas de mantenimiento preventivo que habrían costado

que destinarse, repetidamente, al rescate de particulares, en lo que se ha ido logrando luego de varios sexenios “experimentales”, que se bursatilicen los activos públicos.¹⁵

De igual modo es relevante el proceso de cambio, incluso revolución, informática que puede restituir a los mercados una dimensión natural mediante la regulación pública sin extremos intervencionistas y populistas, bien conocidos por el proceso latinoamericano de hace unos 50 años, que acentuaron el rezago tecnológico, el aumento de la deuda externa y las recurrentes crisis fiscales desde los años de 1980, no obstante haber logrado construir las bases estructurales y las infraestructuras con las que operan todas las economías latinoamericanas.¹⁶

La nueva definición de las relaciones entre Estado y desarrollo en México a partir del siglo XXI, enmarcada en el cambio de orientación de la acción pública -disminuida y sujeta por orientaciones económicas e ideológicas a favor de la liberalización, competencia y fuerzas de mercado-, señala un proceso de desvinculación financiera y productiva, tal vez ya irreversible proceso de en el que el sector financiero adquiere un mayor peso sobre las decisiones del sistema económico. Las consecuencias del predominio de este patrón de acumulación financiero, impiden el cálculo de “riesgos”, que atenta contra las libertades de los actores económicos y sociales porque polariza la distribución de ganancias y oportunidades en beneficio de un reducido segmento de la sociedad, atrofiando la

menso de de 12,000 Millones de dólares.” BIRF/Banco Mundial, citado por República de Colombia. 1997. “Patrimonio vial. Red de carreteras nacionales”, Bogotá, Ministerio de Transporte, sin página en http://www.zietlow.com/gtz/Patr_vial.pdf

¹⁵ El negocio de las 52 concesiones de las carreteras de peaje otorgadas durante el gobierno de salinas a particulares, en los noventas, fracasó por diversas. Entre ellas destaca por ejemplo, que los 5,316 km de carreteras construidos entonces, tuvieron un sobre costo del 26.4% en promedio; y que el cálculo del aforo vehicular fue 30% menor, por lo que tocó a gobierno nacional hacerse cargo del Rescate financiero. Para ello la SCT, otorgó 20 de las 23 concesiones rescatadas a Banorte en una Declaratoria de rescate... oficial.

¹⁶ México cuenta con aproximadamente 357,000 km de carreteras, 47,000 km de los cuales forman la red federal alimentadora; y 226,000 km, son de caminos rurales; 5,500 km son de autopistas de cuota. Desde otra clasificación sus características muestran un 36.6% de la red como pavimentada, de la cual, a su vez, el 90% es de dos carriles y tan solo el resto de 4 carriles. Por esta red se transportan aproximadamente 445 millones de toneladas de mercancías. SCT. 2007. “Viable el mayor programa de construcción de carreteras en la historia de México. LTK”, Comunicado de Prensa 037, del 21/03/2007, en www.sct.gob.mx/despliega-noticias/articulo/comunicado-de-prensa-no-37-viable-el... La densidad de carreteras por kilómetro cuadrado de territorio es de aproximadamente 0.18%, similar a la de Brasil o China. Se estima que debiera ser de por lo menos 0.25km/km2. Y para tener un parámetro de comparación: Estados Unidos alcanza 0.66%; y España 1.32% por sus densidades carreteras.

generalización de los avances económicos y técnico científicos, por su determinación monopólica y centralizadora.

La superación del neo liberalismo con su énfasis mercantilista y monopólico, crea resistencias que posiblemente en lo futuro lograrán liberar a las sociedades de los gravámenes impuestos por la distribución comercial y los servicios privatizados que son de utilidad social, y ya se encuentran siendo dominados por monopolios que atentan contra derechos que tienen los consumidores.

Si bien es cierto que a la par de este proceso de mayor énfasis “privatizador” de la economía y la política nacionales, se nota la recomposición, resignificación y una nueva dotación de fuerza al Estado de las economías capitalistas, que parece minimizar su función, es difícil afirmar que con retomar el activismo estatal se reequilibrarían las relaciones entre economía financiera y economía real, generando con competitividad todo lo que ha estado haciendo falta, y de lo que parece se irá careciendo cada vez más, en cuanto capacidad soberana para impulsar las economías y mercados regionales, soportados con fuerzas propias, emergentes.¹⁷

Plantear los problemas de las relaciones entre capital financiero y capital productivo privado y público, significa reconocer las fuerzas del Estado y el mercado, en sus trayectorias posibles. Considerada especialmente la extranjerización, de grandes regiones económicas del norte y las costas México, además del control total y sistemático de la red carretera en su conjunto, salta a la vista el prácticamente irreversible proceso de integración e inserción económica del país en Norteamérica y particularmente con respecto de la economía del sur de los Estados Unidos.

¹⁷ Los objetivos de la SCT aplicando modelos de asociación pública y privada para el financiamiento, particularmente de la construcción y operación de carreteras, son múltiples. Entre ellos destacan: “Adelantar el desarrollo de infraestructura carretera, principalmente de carreteras libres de peaje (en algunos casos el modelo PPS se aplica a utopistas de cuota). Incrementar los montos de inversión en carreteras con la participación del sector privado. Elevar la calidad del servicio ofrecido a los usuarios. Aumentar la eficiencia y productividad de la presentación de servicios públicos. Abrir nuevos espacios de participación para la iniciativa privada. Lograr una más eficiente distribución y administración de los riesgos de proyectos carreteros.” San Martín, José, Amado Athie Rubio. 2009. “Proyectos de prestación de servicios en carreteras (PPS), PPT, sin página, en www.cmic.org/mnsectores/comunicaciones/pdf/sct09/modelopp.pdf

5. DOBLE CARÁCTER DE LAS INVERSIONES PÚBLICO PRIVADAS.

En este proceso es inevitable destacar el doble carácter que tienen las inversiones público privadas sobre los corredores carreteros, considerados todos en el amplio abanico del TLCAN, que reestructura territorialmente al país, por un lado: 1) como negocios privados, las infraestructuras, entre las cuales las de transporte representan aproximadamente el 18% del total de inversiones registradas en 2010 por el PNI, (Secretaría de Hacienda y Crédito Público. 2010. “Financiamiento a la Infraestructura en México”, láminas 4 a 6). Son operaciones de negocios financieros privados, verticales y horizontales, con participación del recurso público, socializado por el Estado, y por el marco jurídico regulatorio que este todavía sigue provveyendo; y por otro lado, 2) como fuerzas territoriales, particularmente los corredores carreteros, revelan otra especialidad y balances macro micro territoriales que están teniendo muy poderosos efectos en la contigüidad regional e identitaria de los grupos sociales del país.

Ejemplos de este doble carácter de la gestión de la infraestructura de transporte, especialmente carretero, pero también multimodal, se tienen en el “rescate carretero” al que se vio forzado el gobierno por las crisis económicas acentuadas gravemente en 1995 y más recientemente en el 2008, que han favorecido la desigualdad de las tres grandes macrorregiones mexicanas de la frontera norte, que comprende tres grandes Méxicos distintivos, del centro, con sus regiones del altiplano mexicano; y las regiones del sur y sur este.

Cuadro 2: Inversión en infraestructura y generación de empleo.

Sub- sector	LAC empleos directos	
Transporte		Canasta típica de inversiones: 27,000 empleos directos + 13,000 empleos indirectos= 40,000 empleos por cada US\$ 1,000 millones
Carreteras	2.000	
Caminos urbanos	29.000	
Camiones interurbanos	17.000	
Agua y saneamiento		
Mejoras en desague	22.000	
Deslave/drenado	34.000	
Captura de aguas	43.000	
Rehabilitación red de	54.000	
Expansión suministro de	100.000	
Energía		
Biomasa	700	
A carbón	750	
Solar	2.7000	
Eólica	3.4000	
Hídrica	4.5000	
Electrificación rural	23.000	

Fuente. Grupo del Banco Mundial, 2009, 1, en <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/BANCOMUNDIAL/EXTSPPAISES/LACINSPANISHEXT/0,,contentMDK:22260363~pagePK:146736~piPK:146830~theSitePK:489669,00.html>

Diferencias acentuadas dramáticamente por las capacidades de acceder directamente, o no, al mercado internacional de capitales, y en su defecto, por depender del crédito bancario nacional que obliga a los productores nacionales pequeños y medianos a pagar muy superiores costos del capital obtenido en préstamos por el pago del crédito, en intereses y amortizaciones que acentúan las diferencias con las grandes empresas. Pero la desigualdad financiera como atributo de las capacidades macro regionales, acusa la divergencia entre la economía financiera internacional y nacional, particularmente por los desniveles de producción y exportación mexicana, a los cuales sirve doblemente la nueva gestión financiera de las infraestructuras de transporte en su conjunto.

Se desdeñan mercados regionales, entendidos como fuerzas cohesionadoras básicas sobre las que se levantan economías propias, recientes o incluso con orígenes seculares y fortalezas económicas y culturales, incluso de origen prehispánico o sea ampliamente estructurados y solidificados territorialmente. Y se impide su fortalecimiento y multiplicación de los mercados regionales que organizan las grandes macrorregiones y de los que dependen su funcionalidad interna, al privilegiar recorridos y accesibilidades consecuentes con demandas de largos recorridos, de productos de importación y exportación, allende el territorio nacional. Esto se comprueba al observar el nuevo orden territorial que implican los nuevos trazos, continuidades y complementariedad que se está buscando imprimir a las redes de transporte del país en consonancia con las prolongaciones TLCAN de las grandes redes que surcan al Canadá y los Estados Unidos como un solo continuo territorial, integrador de grandes espacios.

Si las carreteras, y seguramente todas las grandes infraestructuras públicas, por si solas pueden ser utilizadas para provocar un énfasis “extractivo” más que “consolidador” que vacía –e indiferencia sus lugares internos de las regiones- evitando concentrar y acrecentar las facultades económicas de manera que favorezcan las propias vocaciones regionales, teniendo, por lo tanto, un efecto desestructurador de las diversas escalas económicas y de la economía en su conjunto, es importante destacar que la gestión de infraestructuras de transporte puede producir otros efectos, incluso los contrarios a los mencionados, y contribuir a consolidar y fortalecer las capacidades propias de acuerdo con un equilibrio planeado desde racionalidades eco tecnológicas integradas y con otras responsabilidades públicas y privadas, de las que son innumerables los ejemplos exitosos logrados en diversas coyunturas y lugares aislados por el propio desarrollo capitalista y que pudieran resultar ejemplares de las ventajas logradas en

una muy gran perspectiva histórica, porque de estos éxitos en la gestión de los territorios del mundo, puede demostrarse que ha dependido el avance del capitalismo con todas las consecuencias constructivas pero devastadoras de hombres y culturas, recursos y vida natural.

Si el capitalismo actual distancia, más que en épocas y coyunturas previas a la participación de grandes y pequeñas empresas, de orígenes de capital público y privado, es indudable que la nueva dimensión global de la producción y el financiamiento, deslocaliza y reintegra de muy diferentes maneras a los espacios, regiones y territorios del mundo, procurado su continuidad, como factor extraordinario de la reducción de los costos y multiplicación de ganancias; pero subsisten empresas independientes, aún con las enormes diferencias de escala y rendimientos, que son provistas por productores finales y que siguen existiendo paralelamente con las grandes redes mundiales, haciendo coincidir en el plano de la economía mundial en donde se mueven empresas grandes y pequeñas, a través de los mismos circuitos financieros, monetarios y de productos, incluso de fuerzas culturales y migratorias.

6. EFECTO ECONÓMICO FINANCIERO Y ESPACIAL DE LA INFRAESTRUCTURA, OPERACIÓN Y FLUJOS DE TRANSPORTE.

Sin embargo, el efecto circulatorio de cada una de estas diferentes dimensiones, masas, volúmenes y velocidades de los flujos de información, mercancías y personas, que confluyen por medio de las ofertas de tránsito que ofrecen las redes de infraestructura de transporte, proponen también muy diferentes alternativas de articulación espacial y económica en las cadenas globales de valor, de productos y recursos económicos.

La economía financiera que soporta esta enorme diversidad de desplazamientos que se entrecruzan geográficamente y al mismo tiempo hacen regulares los entrelazamientos que se necesitan las cadenas de valor para asegurar su continuidad, (la valorización de las inversiones y la realización de los productos, además de las transformaciones de excedentes en el proceso circulatorio del capital), encuentran en las dimensiones de tales flujos, las limitaciones que los “agentes” del mercado buscan y logran superar por medio de créditos, manejos de las tasas de interés, apoyo selectivo al financiamiento de inversiones con las que incrementar, extender, trasladar o apropiarse directamente de la productividad del trabajo cristalizada en otros sectores y actividades, y con ello, paradójicamente, se está conteniendo la única fuerza capaz de superar el estado de cosas

actual que en contra del propio capital, desarticula las bases que soportan la expansión creciente del capital, al grado de que, como lo demuestra la crisis financiera mundial actual, y las crisis previas, que han contenido la aplicación de nuevas fuerzas productivas, científicas y tecnológicas, resulta que sin posibilidades de ser gestionadas de manera responsable, ecológica y cultural, en ventaja social para todos los interesados, profundizan todavía más las dimensiones de la crisis y las dificultades estructurales del capital en los intentos de sustraerse de las fuerzas que desata sin control y se vuelven en contra del mismo sistema que las provoca.

En las condiciones de la expansión del capitalismo actuales, el aseguramiento de la extracción de ganancias sigue siendo la causa de sus crisis estructurales y recurrentes. Si es evidente que en el capitalismo desde fines del siglo XIX, sólo el capital financiero ha adquirido las capacidades para mitigar y controlar hasta cierto grado, sus contradicciones estructurales -de caída tendencial de la tasa de ganancias-, la innovación financiera del capitalismo, todavía sigue ofreciendo nuevas alternativas inéditas de recomposición y reconfiguración que recomponen la generación de riquezas por medio de intermediarios del capital que sin duda son nuevos actores financieros, pero que como en el caso del estudio que se presenta a continuación, también se refiere a nuevas definiciones geoestratégicas de bienes y servicios que en la órbita del capitalismo internacional adquieren crecientes dimensiones de negocio y rentabilidad, trastocando esquemas funcionales y formales conocidos, cuyas consecuencias requieren la mayor atención.

Algunas características de los modelos de asociación financiera pública y privada para la construcción y operación de carreteras hacen posible destacar los siguientes objetivos, características de los Modelos de financiamiento adoptados y dimensiones para el 2010:

Objetivos: 1) desarrollar la infraestructura de transporte nacional, 2) aumentarlos montos de inversión, 3) elevar la calidad del servicio, 4) aumentar la eficiencia y productividad del servicio, 5) abrir espacios a la participación para la iniciativa privada, 6) adecuar la distribución y administración de riesgos, 7) optimizar la operación y mantenimiento de carreteras concesionadas, 8) apoyar el crecimiento de la economía nacional y su competitividad internacional. (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2010: 2 a 20).

Modelos de financiamiento: por medio de acuerdos de la SCT y la SHCP se establecen acuerdos que regulan tres modalidades de financiamiento y asociación pública privada para construir y explotar los activos -incluyendo la desincorporación de activos carreteros de FONADIN a cambio del pago

de indemnizaciones y contraprestaciones, que son: de Concesionamiento, con 17 concesiones por 1203 Km., Proyectos de Prestación de Servicios (PPS), con 7 concesiones por 605 Km.; y Aprovechamiento de Activos, que ha otorgado 2 paquetes, integrando 23 autopistas de cuota de la red FONADIN, para apoyar el desarrollo de 2,193.5 Km. de nueva infraestructura carretera.¹⁸ La inversión en carreteras prevista por la SHCP, para el 2012 en su Programa Nacional de Infraestructura, es de 26.49 miles de millones de dólares de un total de 233.69 miles de millones de dólares, que representan el 11.3%, y se destinarán a la construcción y modernización de 17,600 kilómetros de autopistas y caminos rurales. (SHCP, 2010: 4).

7. LA TRANSFORMACIÓN DE INVERSIONES PRODUCTIVAS EN ACTIVOS A TRAVÉS DE LOS CUALES SE EXTRAEN RENTAS FINANCIERAS Y SE TRANSFIERE RIQUEZA.

Hay una dinámica de financiarización que maximiza beneficios con inserción pasiva en mercados globales, forzando la participación en grandes flujos de capitales externos que fracturan las economías internas y polarizan la distribución de la riqueza. El capitalismo conducido por la financiarización caracteriza a los proyectos de inversión públicos privados, como los dirigidos a las obras públicas de infraestructura carretera de interés geoestratégico.

Entre sus cualidades destaca una racionalización de riesgos¹⁹ y rendimientos que comprende desde el control de las capacidades físico económicas, como las de producción y la logística del acero y el cemento para la construcción de carreteras; hasta el ejercicio de las presiones financieras ejercidas sobre las actividades productivas involucradas tanto en el diseño como en el proceso constructivo y sobre todo en la operación de las obras, con lo que se integran una especie de negocios-gobierno que obtienen ganancias derivadas, involucrándose en todos los procesos

¹⁸ En octubre de 2010, se encontraban en etapa de licitación 20 obras con inversión de 16,369 millones de pesos y 1202 Km. Asimismo se otorgaron 26 concesiones por 2,700 kilómetros equivalentes a 69,819 millones de pesos, con una contraprestación en el aprovechamiento de los activos que alcanzo 47 371 millones de pesos. (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2010: 2 a 20).

¹⁹ Compartir los riesgos es un motivo importante por el que se asocian capitales públicos con privados para el financiamiento y concesionamiento de la construcción y operación de la obra pública. Se estima que un 14% de los ingresos netos, es una cantidad aceptable.

económicos y obteniendo provecho de todas las externalidades provocadas, con lo que el peso de la economía financiera sobre la “economía real”, saca de condiciones de competitividad y rentabilidad a los sectores tradicionales o no financiarizados de la economía, con lo cual se provocan presiones excesivas sobre las actividades productivas.

El desdén y abandono de responsabilidades de interés público, de este tipo de intervención de capitales financieros de gran versatilidad, afecta al balance macroeconómico y regional de México, acelera la internacionalización y expande aún más las actividades financieras a través de actividades que tradicionalmente no habían sido rentables al inversionista privado (Correa, Vidal, Marshall, 2010: 6-7), logrando que se traspasen costos y deudas al presupuesto público como ha sido el caso de los sucesivos fracasos y rescates financieros con motivo del concesionamiento de carreteras de cuota en México.

Ganancias especulativas también se obtienen a partir de fugas en el doble circuito monetario peso-dólar puesto que “transacciones domésticas se llevan a cabo en la moneda local, pero la generación de beneficios está determinada en términos de dólares, como casi toda la inversión, sea en moneda local o dólares, se convierte eventualmente en dólares” (Correa, Vidal, Marshall, 2010, 11 < cita 5 >).

De esta manera se crean y ofrecen nuevas fuentes de ganancias para los sectores financieros más importantes operando en el país, transfiriéndoles beneficios de los flujos de ingresos, por medio de flujos de interés geoestratégico para los mercados domésticos que devienen subsidiarios por la dominación de los bancos extranjeros. Estas características de la tercera fase de financiarización de México, demuestran “la dominación de bancos de propiedad extranjera, que consolidaron su parte de mercados en 2002 en alrededor del 80-85% (medida en activos accionarios), en aumento, y por la incorporación de activos públicos (particularmente de redes de servicio público) y el traslado de porciones crecientes de los gastos públicos hacia renta financiera.

Esta conversión ha sido lograda tanto a través de la privatización de redes y compañías como por el aseguramiento de contratos para la explotación privada de redes públicas (de todo tipo). Este aspecto de la economía mexicana solamente refleja las tendencias globales”. (Correa, Vidal, Marshall, 2010: 15,16). De manera pasiva y sin oponer restricciones al funcionamiento del capital financiero, se despliega ampliamente su propia lógica (Correa, Palazuelos, 2010, 95), dotando a sus mercados de una influencia cada vez mayor sobre el sector público, el conjunto de los transportes y las economías reales que se sirven de ellos en la economía real.

CONCLUSIONES.

La dinámica de la financiarización que vuelve objeto de negocio privado a la infraestructura como a la operación de transportes, y con ello, a la gestión de todos los flujos que se desatan por estas facilidades de circulación y que aprovecha el marco de sus ventajas comerciales incluidas las externalidades:

1) Maximiza los beneficios directamente a partir de la incorporación de enormes masas de capital que se cuentan como activos -antes propiedades de la nación ahora de los financieros particulares-, con inserción pasiva en mercados globales, participación forzada en grandes flujos de capitales externos, sea en los abstractos y volátiles flujos financieros, como en los concretos capitales de inversión de las redes de infraestructura de transportes del TLCAN y a través de la obtención de ganancias a partir de la incorporación al ámbito del negocio financiero de todo lo que se circula, se mueve de un lugar otro, por medios físicos de transporte o intangibles y virtuales, como la telefonía, la radio, la comunicación satelital, etcétera; y que, por todo lo anterior, lejos de las prioridades de articulación y cohesión de la economía interna, la fracturan, impidiendo su crecimiento, estabilidad, proyección, con las consecuencias de contener los potenciales de crecimiento polarizando, todavía más, la polarización de la distribución de la riqueza.

2) Capitaliza las inversiones públicas y privadas en transporte, en el contexto de la financiarización, suponiendo que un factor esencial para aumentar la competitividad de México es reducir sus tiempos y costos de acuerdo con estándares internacionales; particularmente facilitando el acceso a mercados distantes, integrando cadenas productivas y con mayor empleo, de tal manera que se convierta en un líder en infraestructura tanto en América Latina como entre los países emergentes por la eficiencia prevista a mediano y largo plazo por la funcionalidad de sus plataformas logísticas, que se antecede con la construcción de los 18 corredores carreteros actuales.

3) Se logra rentabilidad financiera atractiva para inversionistas privados en más de 300 proyectos de comunicaciones, transportes, agua y energía durante el gobierno de Calderón. Las inversiones en obras públicas de infraestructura carretera, al mismo tiempo que posiciona competitivamente las capacidades de transporte por la cobertura, alcanzan estándares de calidad y complementariedad de las redes de transporte, de interés geoestratégico; y generan mejores condiciones para el crecimiento de la actividad económica nacional y regional.

Por otra parte, ya en la actualidad a fines de la presidencia de Calderón Hinojosa, pueden destacarse tres modalidades de la poderosa asociación del sector público con capitales financieros privados internacionales para la construcción y operación de las carreteras: el Modelo de la Concesión de tramos, con 17 concesiones otorgadas para operar 1,203 Km.; el Modelo de los Proyectos de Prestación de Servicios (PPS), con 7 concesiones por 605 Km.; y el Modelo de Aprovechamientos de Activos, que ha otorgado 2 paquetes con una longitud de 2,193.5 Km. de la red FONADIN que comprende 23 autopistas. (SCT, 2010: 1 a 24). Las cifras de la inversión previstas para carreteras, al 2012 son de 26.49 miles de millones de dólares, equivalentes al 11.3% del total de la inversión sectorial requerida según el Programa Nacional de Infraestructura de la SHCP.

En cuanto a las etapas de este proceso de asociación de intereses públicos y privados para el financiamiento, construcción y operación de transportes, particularmente carreteras, en el país, pueden destacarse distintas etapas en las asociaciones para el financiamiento público y privado con capitales ya completamente estructurados desde los circuitos del capital financiero: 1) la más reciente, que integra a México en tendencias mundiales de compra y venta, construcción y operación directa; y control indirecto de la gama más amplia de los efectos económico financieros desencadenados por parte de capitales financieros internacionales, privados, de infraestructuras públicas de todo tipo de transporte, particularmente de las carreteras; 2) la de participación del financiamiento privado, con mezclas de capitales de distintos orígenes y sectores, en fases de la construcción y operación solamente de tramos y segmentos de las redes de infraestructuras, que son reguladas en México por el gobierno federal, nacional, y por sus distintos ámbitos jerárquicos y sectoriales menores, a partir de prioridades estratégicas derivadas de su carácter público y de interés social, como las carreteras, y que se antecede por una etapa previa que ya ha sido superada: 3) la de financiamientos “atados” entregados a gobiernos²⁰ por parte de organismos bancarios y financieros internacionales para la construcción selectiva de obras que coincide con los esfuerzos gubernativos, por mezclar sus recursos con cierta soberanía frente a gobiernos, capitales e intereses extranjeros, para dictar, de acuerdo con criterios y prioridades más o menos propios, pero sujetos por demandas de oligarquías regionales, de 1810 a 1936 para la construcción de la obra pública que requerían sus operaciones

²⁰ “Reformas financieras y leyes de responsabilidades fiscales eliminaron por completo la habilidad del gobierno para ejercer una política fiscal y monetaria, igual que para regular al crédito, dejándolo sin los más importantes instrumentos de política económica. Sujeto el país al gobierno de quienes mueven los grandes flujos financieros del mundo.” (Correa, Vidal, Marshall, 2010: 14).

comerciales; distinguiéndose un periodo especial de 1940 probablemente a 1981, con la nacionalización de la banca, que coincide con la desregulación del transporte iniciada en 1987, cuyas características ya supeditadas a la dirección del capital financiero en todo lo que concierne a la obra pública, persisten hasta la actualidad.

Por lo anterior, el objetivo de la construcción y modernización de la nueva malla de corredores de transporte que es incrementar la productividad económica del país, para disminuir los desequilibrios regionales y el aislamiento de las comunidades rurales, así como contribuir a la generación de empleos y al impulso al desarrollo regional, se traduce por la apertura de una oportunidad a la financiarización de la economía nacional que incluye hasta la nueva definición geoestratégica del territorio; y la acelerada transición de las condiciones económicas internas aún en el contexto de graves dificultades porque el presupuesto asignado por el Congreso y las cantidades financiadas por el sector privado resultan insuficientes para cubrir las dimensiones de los proyectos de infraestructura a desarrollar.

BIBLIOGRAFÍA.

- Allard Gayle, Amanda Trabant. 2006. La tercera vía. En la frontera entre público y privado / Public-Private Partnerships, Libro de la Cátedra del Centro PwC & ie del Sector Público, Price Waterhouse Coopers, LATERCERAVIA1-51QXD, 24/03/06, en <http://www.pwc.com/es/en/crecimiento-inteligente/assets/tercera-via.pdf>
- Banco Mundial. 2006. México: revisión del gasto público para infraestructura”, México, Departamento de México y Colombia. Región de América latina y el Caribe, BIRF-Banco Mundial, noviembre, volumen 3, en www.siteresources.worldbank.org/INTMEXICOINSPANISH/.../Volumen3.pdf
- Chavolla Gustavo, 2010. “Vía rápida al desarrollo”, (Posted by Revista fortuna CKD, 15 de mayo), en www.revsitafortuna.com.mx
- Luis Chías. Sin fecha. “Panorámica nacional sobre procesos de construcción de infraestructura de transporte y sus efectos territoriales”, PPT presentado ante el Senado de la República Mexicana, en www.senado.gob.mx/comisiones/LX/desarrollo_regional/content/foros/economia_urbana_xvii/Luis_Chias.pdf
- CMC. 2003. “111 Preguntas sobre Concesiones de Autopistas en México. Segunda entrega”, Boletín Informativo de la Construcción, 30 de julio, en <http://www.cmic.org/boletin/30jul03/111preguntas/111-21-38>.

htm

- CEESP: 2009. “La inversión en infraestructura carretera y su impacto en el crecimiento económico”, Boletín CEESP Punto de Vista, en <http://www.ccpm.org.mx/avisos/ceespmarzoestructuracarretera.pdf>
- Correa Eugenia, Gregorio Vidal, Wesley Marshall. 2010. “Financialization in Mexico: Trajectory and limits”, México, Documento interno
- Correa Eugenia, Antonio Palazuelos (Coordinadores). 2010. Opacidad y hegemonía en la crisis global, Madrid, Los Libros de la Catarata
- Easterly William, Luis Servén. 2003. “Latin America’s Infrastructure in the Era of Macroeconomic Crisis: Chapter 2 – In the Macroeconomics of Infrastructure in Latin America and the Caribbean”, Washington, DC, World Bank
- Editorial El Porvenir. 2007. “Empujará SCT financiamiento privado en carreteras”, México, Periódico El Porvenir.mx, 26 de enero, en www.elporvenir.com.mx/notas.asp?nota_id=109711
- El Economista. 2011. “Carreteras mexicanas atraerán 2,900 MDD en 2011”, Plataforma financiera. El pulso económico y político de la frontera norte, jueves 3 de marzo, en www.plataformafinancierajz.com/notas.php?IDNOTA=10447&IDSECCION=Sector%20Inmobiliario&IDREPORTERO=El%20Economista
- Grupo del Banco Mundial. 2009. “BM: Paquetes de estímulo en América Latina pueden crear al menos 2 millones de empleos”, Sección: América Latina y el Caribe, 3 de agosto, en <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/BANCOMUNDIAL/EXTSPPAISES/LACINSPANISHEXT/0,,contentMDK:22260363~pagePK:146736~piPK:146830~theSitePK:489669,00.html>
- HR Ratings. 2009. “Adendum – Metodología de calificación para la emisión de Deuda de Proyectos de peaje (Carreteras) México”, PPT, Capítulo II. Riesgo de autopistas de Cuotas Nuevas, marzo, en <http://eb-ookbrowse.com/search/manual-de-metodologia-em-doc>
- HR Ratings. Sin fecha. “Metodología para la calificación de Estados y Municipios mexicanos”, en <http://www.hrratings.com/docs/metodologia/Metodologia%20Estados%20y%20Municipios%20Web.pdf>
- Latin American Logistics. 2008. “El estado de la infraestructura de América Latina y Logística”, “News, White Papers in depth Research”, en <http://www.latinamericanlogistics.org/articles/the-state-of-latin-american-infrastructure-and-logistics.htm>
- González G. Susana. 2010. “Financiamiento privado encarece 65% la infraestructura carretera”, México, Periódico La Jornada, 28 de febrero, en www.jornada.unam.mx/2010/02/28/index.php?section=economia

- &article=024n1eco
- Arellano Mora, Ignacio. 2009. "Disminuyen 26% recursos para infraestructura carretera de 2010", México, Periódico y Agencia de Noticias Imagen del Golfo, 25 de octubre, en www.imagendelgolfo.com.mx
- Presidencia de la República. 2007. "El papel del sector público en el financiamiento de infraestructura pública", México, presentación en PPT, en www.bcie.org/spanish/agenda/...regional.../05_mario_cornejo.ppt
- Sánchez José A., Mario Umaña. 1997. "Recomendaciones de Política, Cumbre Nanagua" (CEN 245): "Plan de Acción. Infraestructura de transportes. Resumen Ejecutivo", Centro Latinoamericano para la competitividad y el desarrollo sostenible (CLADS), INCAE Business School
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 2009. "Proyecto de prestación de Servicios en Carreteras", PPT de José San Martín Romero y Amado Athié Rubio (<http://dc.sct.gob.mx>), en <http://www.cmic.org/mnsectores/comunicaciones/pdf/sct09/modelopps.pdf>
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 2010. "Asociaciones Público-Privadas para el desarrollo carretero en México", PPT de la Dirección General de Desarrollo Carretero, en <http://uac.sct.gob.mx/fileadmin/espanol/presentaciones/asociaciones.pdf>
- Secretaría de Hacienda y Crédito Público. 2010. "Financiamiento a la infraestructura en México. Programa Nacional de infraestructura", México, SHCP, presentación en PPT, junio, en http://www.proyectofinancemagazine.com/events/mexico2010/docs/Luis_Guilberto-Mexican_Treasury.pdf
- HR Ratings. 2009. "Adendum – Metodología de calificación para la emisión de Deuda de Proyectos de peaje (Carreteras) México", PPT "Capítulo II. Riesgo de autopistas de Cuota Nuevas", marzo, en <http://www.hrratings.com/docs/metodologia/Methodolog%C3%ADa%20para%20Carreteras%20Peaje.pdf>
- Revista intereconomia.blogspot, en <http://www.google.com/images?hl=es&source=hp&biw=880&bih=446&>
- Shaoul Jean. 2007. "*The cost of using private finance to construct and operate roads in Spain and the UK*", Gran Bretaña, Manchester Business School, PPT
- 2007. "*Opposing neo-liberalism: a Marxist internationalist perspective*", Gran Bretaña, Manchester Business School, PPT
- SHCP. 2010. "Financiamiento de la infraestructura en México", Banobras, 1º marzo, en <http://www.banobras.gob.mx/centrodeinformacion/Eventos/Madrid2010/Presentaciones%20Conferencia/Financiamien>

to%20de%20la%20Infraestructura%20en%20Mexico.pdf

Tanaka Diego Fernando, Morito Tsutsumi, HARuo Ishida, Naohisa. 2005.

“Private finance for road Projects in developing countries: improving transparency through VFM risk Assessment”, Journal of the Eastern Asia Society for Transport Studies, volume 6, en http://www.easts.info/on-line/journal_06/3899.pdf

The Associated Press. 2006. “Las empresas extranjeras la compra de las carreteras de EE.UU., puentes” y Recuadro: “Carreteras en venta”, USATODAY.COM, publicado el 07/15, en http://www.usatoday.com/news/nation/2006-07-15-u.s.-highways_x.htm