

INVERSIÓN PÚBLICA Y CRISIS FINANCIERA

Priscilla Connolly*

Este artículo trata sobre la investigación del aprovisionamiento público de infraestructura y servicios. ¿Qué se construye en materia de obras, equipamiento y servicios, dónde, cómo y con qué recursos?, son las interrogantes que definen el objeto de estudio. De igual importancia es que las respuestas a estas preguntas están cambiando. Desde luego, tanto la forma de plantear las preguntas como la interpretación de las respuestas han sufrido las modificaciones dictadas por el radical cambio paradigmático, que caracteriza a las ciencias sociales de la última década. La propia conceptualización del tema, la selección de casos, las interrogantes planteadas y los juicios de valores desplegados se transforman —con cierto rezago— tras de la transformación de la propia realidad estudiada.

La primera parte del trabajo ofrece una mirada crítica a las principales corrientes de investigación en México sobre obras públicas, finanzas y temas relacionados, desde mediados de la década de los setenta, momento de despegue definitivo de los estudios urbanos en este país, hasta 1995. Punto de referencia indispensable de esta mirada es la presentación de ciertos indicadores generales acerca de las tendencias nacionales en los rubros de inversión, construcción y deuda pública. Estos indicadores también pueden servir para comparaciones internacionales.

Con base en esta evaluación del "estado del arte", la última parte del trabajo propone una agenda de investigación: una manera de ver el problema del abastecimiento de obras públicas acorde con la situación actual, y probable desarrollo a corto plazo de la inversión en este sector.

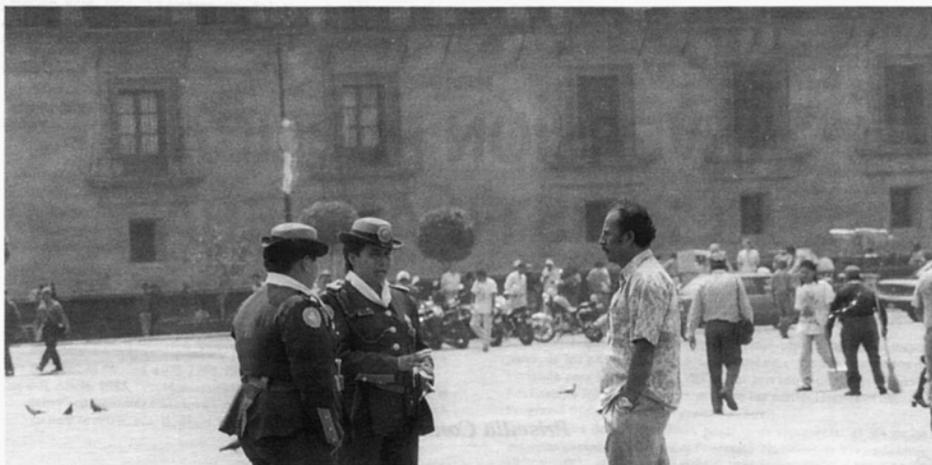
Balance de la investigación sobre inversión pública en México, 1970 a 1995

No hace mucho tiempo, digamos hasta mediados de los ochenta, el tema de las políticas gubernamentales y, por lo tanto, de las inversiones públicas, ocupaba un lugar central en el esquema teórico de los investigadores urbanos en México. Es más, tales políticas constituían el eje medular de lo que se llamaban "políticas urbanas", de acuerdo con las nítidas definiciones formuladas por Jean Jokine y Cristian Topalov, en la década anterior, tan ampliamente difundidos en México y en otros países de América Latina.¹

"Lo urbano" se definía en función de una serie de contradicciones propias del desarrollo capitalista, cuya resolución necesariamente implicaba la intervención estatal. Las contradicciones tienen que ver con las dificultades para la producción comercial de muchas obras y servicios, las cuales son indispensables para el funcionamiento de la sociedad urbano industrial; es decir el obstáculo del suelo, el gran volumen y costo y, por lo tanto, el largo tiempo necesario para recuperar la inversión comprometida en la producción y comercialización del bien y ante todo, el carácter colectivo de su consumo. Qué quería decir exactamente el "consumo colectivo" fue motivo de áridos debates y el derrame de ríos de tinta. Con todo, hubo consenso en que el Estado *debía* invertir, precisamente en aquellos rubros en que había invertido en los países de occidente durante el largo auge de la posguerra: gastos militares, investigación y desarrollo, infraestructura pesada, transportes, servicios de salud, educación y seguridad social, vivienda y planeación territorial, por mencionar los más obvios.

Por añadidura, los Estados de la periferia capitalista también *debían* invertir en los mismos rubros (llamados enton-

* Profesora titular en la UAM-Azcapotzalco e investigadora del Centro de la Vivienda y Estudios Urbanos, CEVI A.C., miembro del Sistema Nacional de Investigadores, Secretaría de Educación Pública- Conacyt.



ces las *condiciones generales de producción y reproducción*, para garantizar el funcionamiento y reproducción del sistema.² Es más, en el contexto de países con bajos niveles de acumulación y ahorro interno, las dificultades para el provisionamiento privado de infraestructura y servicios se multiplican, lo que plantea la necesidad histórica de un mayor intervencionismo estatal. Aun cuando se reconocía la incapacidad de dichos Estados para cumplir cabalmente con este tipo de necesidad, sobre todo en los rubros del consumo, quedaban como modelos ideales el Estado de bienestar social y las políticas económicas de corte keynesiano. Estos modelos fueron incorporado en el plano normativo oficial, si bien quedaban muy lejos del cumplimiento de la norma, en la práctica. En México, por ejemplo, los inmensos y complicados aparatos administrativos destinados a proporcionar servicios de salud, educación y subsidios a la vivienda están lejos de poder garantizar el acceso de toda la población a estos rubros. Sin embargo, el derecho de los mexicanos a la salud y vivienda se agregó, en diferentes ocasiones durante la década de los ochenta, al ya existente derecho a la educación primaria consagrado en la Constitución Mexicana.

Dentro de esta visión, las inversiones públicas no sólo parecían inevitables por la función vital que desempeñaban, sino que además crecerían inevitablemente a la par de las necesidades sociales y demográficas. Esta percepción de las cosas le puede extrañar al lector europeo al recordar que, en otras latitudes del mundo, por estas mismas fechas (1974 a 1981) se experimentaba una profunda depresión las inversiones para construcción, especialmente de inversión pública. Un vistazo a las gráficas 1 y 2 puede despejar la duda. En México, a finales de los setenta, la participación pública en la formación bruta de capital fijo correspondiente

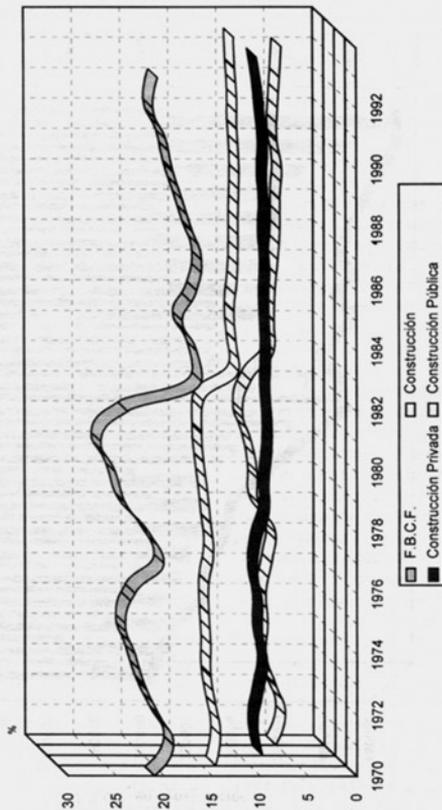
a construcción (y también en maquinaria y equipo) parecía crecer de manera inexorable e irreversible. Los altibajos en esta tendencia hasta 1982 se atribuyen a motivos políticos: la parálisis de los mecanismos de inversión debido al relevo presidencial de cada seis años.

De modo particular se debe notar el auge constructivo entre 1977 y 1982, fundamentalmente a raíz de la participación estatal. Durante este lapso, de hecho, la inversión pública en construcción excedió a la privada. Esto coincidió con el auge generalizado de la intervención pública en la economía y en los asuntos urbanos: se institucionalizó el sistema de planeación territorial, se multiplicaron los organismos de vivienda, florecieron los proyectos para nuevos polos de desarrollo turístico, petrolero y petroquímico, aumentó considerablemente la capacidad de generación de energía eléctrica y se construyeron más sistema de transporte colectivo del metro de la ciudad de México que en cualquier otra época. También crecieron el número y capacidad de los centros de educación superior a cargo del sector público y, por supuesto, proliferaron los estudios urbanos sobre las *políticas urbanas*; enfocados específicamente en diferentes aspectos de la inversión pública, bajo el supuesto de la necesaria intervención estatal para garantizar la producción de las llamadas *condiciones generales de producción o soportes físicos de la producción y reproducción*.

Casi todos los estudios se dedicaron a políticas de inversión sectorial, sobre todo, a la vivienda (véase Coulomb), y el transporte de pasajeros, especialmente el Metro de la ciudad de México (Navarro). La conceptualización dominante de este tipo de inversión era la funcionalidad de la misma, para garantizar "las condiciones de reproducción de la fuerza de trabajo" (cf. Navarro:1991: 21). La otra cara de esta

Gráfica 1

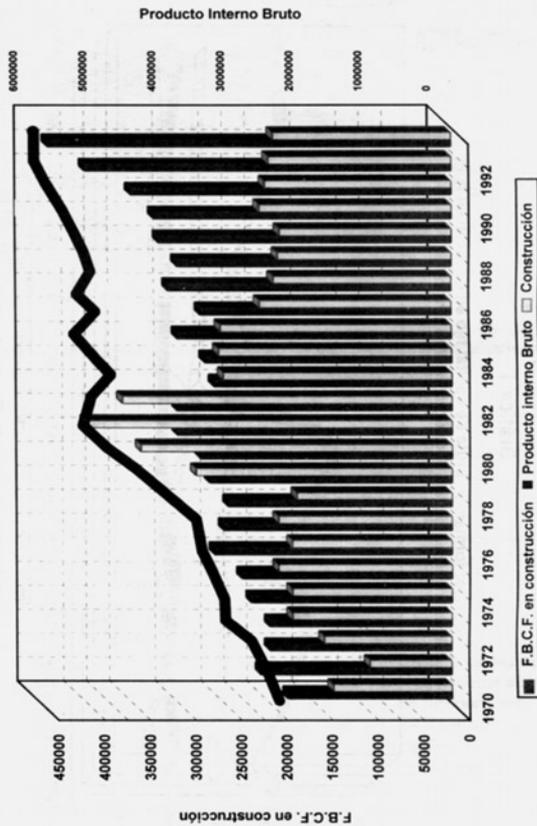
México: formación bruta de capital fijo en construcción como porcentaje del Producto Interno Bruto 1970 a 1993



Fuente: Sistema de Cuentas Nacionales de México. Oferta y demanda global y pie anual a precios constantes de 1980, serie 1960-1993, INEGI, México, 1994, cuadros 1 y 5 pp. 3-9 y 31-37.

Gráfica 2

México: Producto Interno Bruto y formación bruta de capital fijo en construcción pública y privada 1970 a 1993
(miles de pesos, 1980)



Fuente: Sistema de Cuentas Nacionales de México. Oferta y demanda global y PIB anual a precios constantes de 1980, serie 1960-1993, INEGI, México, 1994, cuadros 1 y 5 pp. 3-9 y 31-37.

moneda conceptual es que al diagnosticar el malfuncionamiento de alguno de estos bienes o servicios —cosa inevitable al tratarse de la vivienda o del transporte en México—, resulta que el Estado es el “culpable” por sus políticas equivocadas.

Esta apreciación se manifiesta de manera más nítida en los estudios de la inversión *productiva*, vale decir en términos de entonces, a la intervención que garantiza el aprovisionamiento de “los soportes materiales de producción”. En este campo, durante el periodo considerado, ejerció un claro liderazgo el investigador Gustavo Garza, con sus propios trabajos y por su importante labor de estimular y coordinar otras investigaciones. A diferencia de los estudios sobre vivienda y transporte de pasajeros que se limitaban principalmente al ámbito local, ante todo a la ciudad de México, las preocupaciones con la inversión productiva alcanzaron dimensiones regionales y nacionales. La configuración regional del desarrollo económico y, sobre todo, la gran concentración económica (siempre calificada como excesiva) y demográfica en la ciudad de México se explicaba en función de la concentración y convergencia histórica de las inversiones en ferrocarriles y oleoductos (Garza 1985, Camarena 1990, entre otros).³ También se evaluó la política de inversión que pretendía propiciar el desarrollo fuera de la capital: el programa de parques industriales (Garza 1992, Aguilar 1993).

La crítica a la política de inversión pública como instrumento de fomento económico, y particularmente de descentralización regional, también ha dominado los trabajos que se basan en la serie estadística denominada inversión pública federal (Palacios 1989, Pirez 1984). Estos estudios pretenden poner a prueba las intenciones declaradas del gobierno para procurar la desconcentración económica, confrontándolas con la distribución geográfica de la inversión. Señalan la gran brecha entre lo dicho y lo hecho, al reconocer no sólo la gran concentración de la inversión en el Distrito Federal (de 25%) sino también la magnitud creciente de esta concentración, justamente en los años cuando se proclamaba la política de desconcentración: conclusión inevitable del análisis de la serie de datos mencionada. Sin embargo, no se indaga sobre la procedencia o significado de la estadística analizada. En realidad, la serie llamada Inversión Pública Federal por Entidad Federativa no es buen indicador de la distribución geográfica de la inversión, ya que sobrerregistra, por mucho, la inversión asignada al Distrito Federal. Por ejemplo, incluye la inversión realizada por el propio gobierno capitalino, el Departamento del Distrito Federal, por ser una dependencia federal, a diferencia de los gobiernos de los estados de la república. La totalidad de la inversión de algunas secretarías de Estado (pero no todas, y no siempre) y de otras entidades está registrada en el Distrito Federal.⁴ Lo dicho aquí no invalida la idea de la concentración excesiva de inversión pública, sobre todo en la perspectiva histórica, sólo que, para comprobarlo, no hay que recurrir al dato denominado “distribución por entidad federativa de la inversión pública federal”.

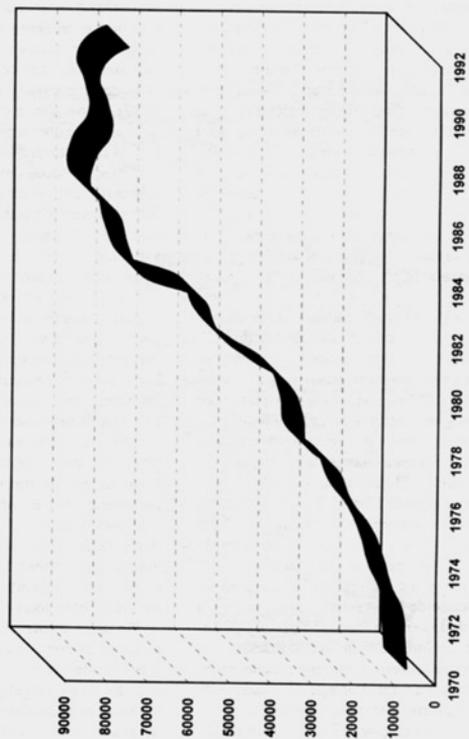
Otro conjunto de trabajos que necesariamente tomó en cuenta la problemática de la inversión pública fueron los estudios de la industria de la construcción. La estrecha relación entre la consolidación de una industria de construcción nacional y las políticas de inversión pública e, inclusive, la injerencia directa de los contratistas en la formulación de estas políticas fueron documentados en los trabajos de COPEVI (1977), Ziccardi (1988 y 1991), Fidel y Ziccardi (1986) y Connolly (1988). El predominio entre 1978 y 1981 de las inversiones públicas sobre las privadas en materia de construcción generalmente no se reconoció como una situación excepcional, sino más bien el aumento de inversiones públicas se planteó como norma tendencial (ejemplo, Mertens 1982). Una mirada histórica más atrás comprobaría que no fue ese periodo la primera vez que predominó la construcción pública (Ball y Connolly 1987), pero nadie se imaginaba que la repentina retirada de las inversiones gubernamentales del sector fuera más que la respuesta coyuntural a la crisis.

El lector puede detectar una cierta incongruencia entre las fechas de publicación de algunos de los textos citados y los ritmos de inversión pública indicados en las gráficas. En efecto, el *crac* financiero de agosto de 1992 y todo lo que sobrevino después, dieron marcha atrás al auge previo de construcción financiada por el Estado. El respiro artificial, en medio de la crisis global, disfrutado por los países exportadores de materias primas e importadores de créditos baratos llegó a su abrupto fin, cuando México se declaró insolvente para pagar el servicio programado de su deuda pública exterior; la deuda que justamente había financiado el gran auge de construcción (gráfica 3). Tampoco se pudo cumplir el compromiso —aunque fuera retórico— del gobernante para garantizar el empleo y mínimos de bienestar, para intervenir en los sectores claves de la economía, para construir medios de transporte importados del primer mundo, para garantizar el aprovisionamiento de los medios necesarios para la producción y reproducción. Y si los investigadores tardaron un poco en ajustarse a los cambios, eso se debe a que primero deben suceder las cosas para después ser comentadas, y también por lo tardado que es publicar en México, sobre todo en épocas de crisis.

De todas formas surgieron nuevas áreas de preocupación a raíz de la crisis. El problema de la deuda pública llamó la atención de los economistas,⁵ pero entre los investigadores urbanos se abordó el problema de las finanzas públicas y, en especial, el endeudamiento del Departamento del Distrito Federal para financiar el Metro y algunas otras obras (Connolly 1984, Perló 1989b, Iglesias 1993). Estos trabajos pusieron en evidencia las dificultades que enfrentan los gobiernos locales para financiar la inversión en infraestructura urbana a la luz del caso excepcional del gobierno del Distrito Federal. Justamente a mediados de los ochenta, el gobierno federal tuvo que asumir la deuda contraída por el Departamento del Distrito Federal con el gobierno y banca franceses para financiar el Metro, construido, como es sabido, con tecnología francesa. Efecto directo de la crisis de las finanzas públicas es toda

Gráfica 3

**México: deuda pública exterior
(a plazo de más de un año, millones de dólares)**



la política privatizadora de las obras y servicios públicos, tema que también resultó de interés para los investigadores.

Otro acontecimiento indisoluble de los efectos de la crisis fue la descentralización de la gestión urbana y, con ello, de los objetos preferidos por los investigadores urbanos. Al adquirir una serie de competencias y atributos fiscales nuevos por las reformas constitucionales de 1983, los municipios pasaron a ocupar un lugar central en la situación problemática del aprovisionamiento público de bienes y servicios.⁶ La descentralización de los servicios se analizó tanto desde una perspectiva crítica (Connolly y Garza 1988) como entusiasta, es decir, como condición para propiciar la participación ciudadana en la gestión (Perló 1990, Herrera 1994, Hernández 1994). La situación deplorable de las finanzas municipales, en general y en casos particulares, se pone de manifiesto en Mejía (1994), Moreno (1996), *Ciudades* núm. 11.

Los problemas enfrentados por los municipios trajeron a colación nuevos temas de estudio. Las temáticas dominantes de las investigaciones sectoriales, vivienda y transporte, cedieron lugar a las preocupaciones con el abastecimiento de agua (Perló, 1990); el tratamiento de basura (Castillo), el abasto (Rello) y la protección ecológica. Los temas anteriores, inclusive, empezaron a ocupar un lugar importante en las investigaciones sobre la inversión pública en la ciudad de México (Ramírez y Stolarski 1993,⁷ Quadri 1989). En estos estudios ya se prestaba mayor atención a las modalidades concretas que dan lugar a la creación de una obra o servicio: toma de decisiones, intervención de los distintos actores, participación ciudadana, eficacia de la inversión, todo ello conceptualizado bajo el término *gestión*.

Pero el efecto principal de la crisis, de la retracción del Estado en la esfera de la inversión en obras y servicios, fue una reorientación de las miradas de los investigadores urbanos (salvo algunos muy comprometidos con ciertos aspectos sectoriales). En primer término, como es lógico, la conceptualización de la propia intervención estatal fue puesta bajo escrutinio. Se rechazaron los atributos más *funcionalistas*, junto con el paquete de terminologías neomarxistas, como *condiciones generales de producción*, *soportes materiales*, *bienes y servicios para la reproducción de la fuerza de trabajo*, etcétera. En su lugar, surgió la preocupación por distinguir —aspecto bastante nebuloso— entre las esferas *pública y privada*, como puede verse en un número especial de *Sociológica* coordinado por Emilio Duhau. Al respecto, algunos retomaron la literatura emanada de los países desarrollados en torno al “adiós al Estado de bienestar social”. Otros siguieron la semántica de los espacios y construcciones públicos. Nosotros volvimos a la historia de la producción del medio construido para entender las transformaciones del presente (Connolly, en prensa).

Resultados del balance: una agenda de investigación

La visión histórica, con certeza, permite extraer algunos principios para orientar investigaciones futuras sobre el aprovisio-

namiento y la financiación de obras y servicios públicos. En primer lugar, nos damos cuenta que las tendencias no son inexorables; se interrumpen o se cambian de signo. Pero eso sí, pueden ser cíclicas.⁸ A diferencia de los estudios realizados en los setenta y ochenta, la dimensión temporal ocupa un plano importantísimo. El manejo de datos seriados y muestras longitudinales, la observación de procesos de cambio, la identificación de rupturas y continuidades, son procedimientos indispensables, no sólo para prever el desenlace futuro, sino también para realizar una evaluación justa de las políticas estudiadas: ¿las cosas andan mejor, o no?

Descubrir que la línea de demarcación entre lo público y lo privado no responde a definiciones duras, lógicamente inducidas, sino a ciertas determinaciones históricas y que, además, esta línea es movедida, enriquece considerablemente la comprensión de la producción y distribución de obras y servicios urbanos. Ya se empezaba a reconocer la decisiva injerencia de los actores e intereses privados en el aprovisionamiento de servicios públicos. Ahora la atención se vuelve sobre el control público de la producción privada de los mismos. Para ambos casos hay que saber desmenuzar los procesos de producción de los bienes y servicios: identificar a los agentes que intervienen en la promoción, financiamiento, construcción, operación y comercialización; conocer las relaciones jurídicas entre ellos; comprender la lógica económica de los agentes privados —y acaso de algunos de los públicos—, así como la lógica política de los agentes estatales. En este sentido, resulta interesante seguir el flujo financiero a través de los contratos o concesiones de obras y servicios, desde el banco y los impuestos hasta la remuneración del peón, pasando por los presupuestos públicos y las empresas. Evidentemente seguir la pista de cada paso resulta imposible con la información disponible. Sin embargo, una aproximación a éstos permite reconstruir los procesos que dan lugar al aprovisionamiento de obras y servicios, llámense *relaciones sociales de producción o delivery systems*.

La identificación de los agentes e instancias, así como las relaciones económicas y jurídicas que existen entre ellas, permite, a la vez, aclarar la cuestión de los *subsídios*, término que en México se ha vuelto prácticamente tabú en los últimos años. Descubrir los subsidios escondidos y disfrazados o, por el contrario, detectar la necesidad de ellos donde no los hay, representa un paso también indispensable si se quiere evaluar las políticas públicas de aprovisionamiento de bienes y servicios. Igualmente, un aporte del investigador debe ser la estimación de *cuánto cuestan las cosas*. En México, por lo menos, resulta extraordinariamente difícil saber el costo total o unitario, por ejemplo, de instalar una red de agua potable, de un kilómetro de línea del metro, de un hospital, etcétera. La estadística oficial, las cuentas públicas y los informes de gobierno no publican este tipo de datos, más que en términos muy vagos.⁹ Es muy difícil evaluar las políticas de inversión, y ponderar las alternativas futuras posibles, si no se conocen los costos relativos de una u otra opción, con todas sus implicaciones en cuanto a las formas de pago, sectores afectados y demás detalles.



Enmedio de las relaciones económicas, jurídicas y administrativas que caracterizan la producción de bienes y servicios urbanos está presente también la determinante tecnológica. Gran parte de la infraestructura y equipamiento que hacen funcionar la ciudad requieren de constantes innovaciones tecnológicas. El hecho de que un país como México no genere la tecnología que necesita, significa que tiene que recurrir al extranjero en situación de desigualdad. Desde los ferrocarriles del siglo pasado hasta las telecomunicaciones y tecnología ambiental de hoy, una parte sustancial de las necesidades de inversión deben provenir de afuera. Adquirir esta tecnología implica, casi siempre, el endeudamiento. La alternativa preferida en los últimos años (y durante el siglo pasado en el caso de los ferrocarriles) es ofrecer subsidios directos o indirectos para que las empresas privadas, nacionales y extranjeras se encarguen de implantar la tecnología requerida. De cualquier forma, la presencia de la empresa extranjera en materia de abastecimiento de obras y servicios urbanos es inevitable; pero son variables las nacionalidades, los costos, las soluciones financieras y las especificaciones técnicas de sus productos, con todo lo que esto implique en términos de la calidad de vida urbana.

Por último, retomar la historia de las obras públicas ha proporcionado un marco histórico renovado para comprender la determinación de las políticas gubernamentales al respecto, y para conocer los límites posibles de las políticas futuras. Aquí se rescata la noción propuesta por el historiador británico E.P. Thompson (1987) —en su crítica a Altusser— de los *campos de la posibilidad* del acontecer histórico, o los *márgenes de acción*, en este caso, para las decisiones políticas relacionados con el aprovisionamiento de obras y servicios urbanos. Las políticas no son inevitables, pero tampoco son aleatorias. Son

limitadas por determinados márgenes de acción en cada momento. ¿Y cómo se determinan estos márgenes? Precisamente por la operación acumulada de todos los factores económicos, legales, financieros y tecnológicos, ya aludidos, y otros más, como los usos y costumbres, los conocimientos previos y los valores políticos, que van estableciendo las pautas para la toma de decisiones. Las crisis financieras, las innovaciones tecnológicas, las rupturas administrativas o cualquier momento de cambio como el repentino auge de inversiones, establecen nuevos agentes y canales para la toma de decisiones: nuevos márgenes de acción.

El reto principal de los investigadores urbanos, hoy día, es identificar con realismo los nuevos, y cambiantes, márgenes de acción pública en materia de aprovisionamiento de obras, equipamiento y servicios, no importa que éstos se promuevan por instancias federales, estatales, municipales, empresariales o comunitarias. De ahí se desprende la posibilidad de evaluar en términos realistas las alternativas posibles y sus implicaciones funcionales y financieras, incluyendo la relación, siempre desigual, con los Estados y empresas extranjeras.

Bibliografía

- Camarena, M. 1990. *Las rutas del desarrollo*, México, UNAM-IES. Ciudades, núms. 11 y 28.
- Connolly, P. *El contratista de don Porfirio. Obras públicas y desarrollo desigual*, México, Fondo de Cultura Económica, en prensa.
- Garza, G. 1985. *El proceso de industrialización de la ciudad de México 1821-1970*, México, El Colegio de México.
- Garza, G. (coordinador). 1989. *Una década de planeación urbano-regional en México 1978-1988*, México, El Colegio de México.
- Mejía Lira, J. (Compilador). 1994. *Problemática y desarrollo municipal en México*, México, Editorial Plaza y Valdes/Universidad Iberoamericana.
- Perló, M. (Compilador). 1990. *La modernización de las ciudades de México*, UNAM-IES.
- Sociológica, año 9, núm. 26. México, UAM-A.
- Schteingart, M. y L. D'Andrea. 1991. *Servicios urbanos, gestión local y medio ambiente*, México, El Colegio de México.
- Ziccardi, A. 1991. *Las obras públicas de la ciudad de México 1976-1982. Política urbana e industria de la construcción*, México, UNAM-IES.

Otras referencias

- Academia de la Investigación Científica, Academia Nacional de Ingeniería, Academia Nacional de Medicina, 1995, *El Agua en la ciudad de México*, México.
- Aguilar Barajas, I. 1993. *Descentralización industrial y desarrollo regional en México. Una evaluación del Programa de Parques y Ciudades Industriales 1970-1986*, México, El Colegio de México.
- Altwater, A. 1977. "Notas sobre algunos problemas del intervencionismo del Estado", en Sontag y Valcillos, (coordinadores), *El Estado en el capitalismo contemporáneo*, México, Siglo XXI.
- Ball, M. y Connolly, P. 1987.
- Poehm, B. 1987, (coord.) *El Municipio en México*, El Colegio de Michoacán, Zamora.

Cabrero Mendoza, E. y R. García del Castillo. 1995, "La gestión de servicios urbanos. Un reto a la innovación en los gobiernos locales", en Garrocho, C. y J. Sobrino, (coordinadores), *Sistemas Metropolitanos*, Zacatepec, México, Secretaría de Desarrollo Social/El Colegio Mexiquense.

Cairncross, A.K. 1953, *Home and foreign investment 1870-1913*, EUA, Cambridge University Press.

Connolly, P. 1984, "Finanzas públicas y estado local: el caso del Departamento del Distrito Federal", *Revista "A"*, México, UAM-A.

_____. 1988, "La industria de la construcción y relaciones de trabajo en la producción habitacional" en Michel, M. (coordinador), *Procesos habitacionales en la ciudad de México*, México, Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología/UAM-U.

COPEVI, 1977, *Investigación sobre Vivienda IV. El capital en la producción habitacional*, México, Centro Operacional de Vivienda y Poblamiento A.C.

Fidel, C. y A. Ziccardi. 1986, "De cal y canto. Apuntes sobre la industria de la construcción", *Revista Mexicana de Ciencias y Políticas Sociales*, núm. 123. México.

Garza, G. 1992, *Desconcentración, tecnología y localización industrial en México*, México, El Colegio de México.

Girón, A. 1995, *Fin de siglo y deuda externa: historia sin fin*, Argentina, Brasil y México, México, UNAM-IE/Fundación cambio XXI.

Green, R. 1981, *Estado y banca transnacional en México*, México, Editorial Nueva Imagen/Ceestem.

_____. 1988, *La deuda externa de México: 1973-1987. De la abundancia a la escasez de créditos*, México, Editorial Nueva Imagen/Secretaría de Relaciones Exteriores.

Kaplan, M. 1969, *Formación del Estado nacional en América Latina*, Santiago de Chile, Editorial Universitaria.

Harvey, D. 1978 "The urban process under capitalism", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 2 núm. 1, pp. 101-132, EUA.

_____. 1981, Basil Blackwell, Oxford, *Limits to capital*.

Hernández, M. 1994, "Servicios municipales. Una experiencia de concesión. El caso de la basura en Morelia, Michoacán", en Mejía, J. (compilador), *Problemática y desarrollo municipal en México*, México, Editorial Plaza y Valdes/Universidad Iberoamericana.

Herrera, A. 1994, "La privatización como alternativa en la prestación de servicios municipales" en Mejía, J. (compilador), *Problemática y desarrollo municipal en México*, México, Editorial Plaza y Valdes/Universidad Iberoamericana.

Ibarra, V. 1981, *El autotransporte de pasajeros en el área urbana de la ciudad de México*, Tesis de Maestría en Desarrollo Urbano, México, El Colegio de México.

Iglesias, P. 1993, *Finanzas públicas del Distrito Federal*, Tesis de Doctorado en Economía, México, UNAM-IE.

Mertens, L. 1982, *Algunas tendencias actuales en el mercado de trabajo de la construcción en México, programa de planificación y políticas de empleo*, México, PNUD-ORT, (mimeografiado).

Navarro, B. 1988, *El traslado masivo en la ciudad de México*, México, Plaza y Valdes Editores.

_____. 1993, *El Metro y sus usuarios*, México, UAM-X.

_____. y O. González. 1989, *Metro, Metrópoli*, México, México, UNAM-IE/UAM-X.

Palacios, J.J. 1989 "La insuficiencia de la política regional en México: patrones de asignación de la inversión pública federal, 1959-1989", en Garza, G. (compilador), *Una década de planeación urbano-regional en México*, México, El Colegio de México, pp. 155-176.

Pary Lewis, J. 1965, *Building cycles and Britain's growth*, London, Macmillan.

Perló, M. 1989a, *Historia de las obras, planes y problemas hidráulicos en el Distrito Federal: 1880-1987*, Taller de Investigación núm. 6, México, UNAM-IE.

_____. 1989b, "La Ciudad de México: ¿Deben terminarse los subsidios?", *Demos*, núm. 2, México.

Pirez, P. 1884, "Inversión federal y concentración metropolitana en la ciudad de México", *Revista "A"*, vol. V, núm. 11, México, UNAM-IE.

Quadri de la Torre, G. 1989, *Aguas residuales de la ZMCM*, México, Fundación F. Ebert/DDF.

Scheingart, M. 1990, *Los productores del espacio habitable*, México, El Colegio de México.

Varios Autores, 1995, *Deuda externa y alternativas. Escenario internacional de la deuda externa e interna en México*, México, Coedición de la Convergencia de Organismos Civiles por la Democracia, El Barzón, Equipo Pueblo y otros.

Ziccardi, A. 1988, "Empresas constructoras y grandes obras en la ciudad de México", en Garza, G. (compilador), *Una década de planeación urbano-regional en México*, México, El Colegio de México, pp. 303-328.

Notas

- Los trabajos de David Harvey (1978 y 1982), que se dirigen específicamente al tema de la inversión en el medio construido (el tercer circuito de capital), han recibido menos atención que los autores franceses. De hecho, la publicación de la versión castellana de *Limits to capital* en 1990 con el título *Los límites del capitalismo y la teoría marxista*, por la editorial Fondo de Cultura Económica, prácticamente no recibió atención alguna por parte de los investigadores urbanos.
- Dos textos fundamentales sobre las funciones del Estado latinoamericano y que fueron ampliamente acogidos por los investigadores urbanos de los setenta, son Kaplan (1969) y Altvater (1977).
- Muchos de estos trabajos se presentaron en el Primer Seminario de Economía Urbana, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, 1986.
- Por ejemplo, en la estadística sobre la Inversión Pública Federal ejercida en 1993, las secretarías de Turismo, de Trabajo y Previsión Social y de Educación reportan el 100% de su inversión en el Distrito Federal, al igual que otros organismos públicos de alcance nacional, como el Fondo Forestal, la Comisión Nacional de Subsistencias Populares, Fertilizantes Mexicanos... citar algunos (Poder Ejecutivo federal, *Sexto Informe de Gobierno*, 1994, Anexo Estadístico).
- Son muchos los textos sobre la crisis del endeudamiento público. Para los antecedentes y tendencias hasta 1982, Green (1981 y 1988) aporta una visión muy clara. Para la evolución después, véanse Girón (1995); varios autores (1995).
- Es mucha la bibliografía sobre la descentralización de la gestión de obras y servicios públicos y la problemática municipal. Al aspecto puede consultarse: Cabrero y García (1995). Buenas antologías con antecedentes y problemas actuales son: Boehm (1987), Perló (1990) y Scheingart (1991).
- Sobre la situación problemática del agua en la ciudad de México, véanse también: Academia de la Investigación Científica, Academia Nacional de Ingeniería y Academia Nacional de Medicina (1995).
- En otros países los ciclos de construcción generalmente tienen una duración intermedia entre el ciclo corto (*business cycle*) y los ciclos largos de Kondratieff. Para la Gran Bretaña, su naturaleza ha sido relacionada históricamente con los movimientos migratorios (Pary Lewis 1965) y movimientos de capital (Cairncross 1953; Harvey 1978, 1982). Otras posibles explicaciones son la duración de la vida útil de las construcciones y los cambios tecnológicos relacionados con las mismas, así como las innovaciones técnicas en los procesos de construcción. En México, como ya se ha mencionado, los ciclos de construcción hasta 1988 por lo menos, han sido totalmente dominados por los cambios presidenciales sexenales.
- Desde luego, no es nuevo este problema. Probablemente la razón por la cual no se dan a conocer los costos de las obras y servicios públicos es que a nadie le conviene que se divulguen; y seguiremos sin conocerlos hasta que los ciudadanos insistan saber bien a bien cómo se dispone de los impuestos que pagan.