

# Cambios en las modalidades de provisión y producción de infraestructura en México y algunos efectos en su desarrollo regional

Pablo Alberto Vinageras Barroso\*

## Introducción

Una de las razones fundamentales de la existencia de una política regional tiene que ver con la reducción de las disparidades entre territorios. Es un hecho real que en el caso de México dichas desigualdades existen y que el fenómeno de su conformación histórica puede estar incluyendo nuevos efectos. Es interesante distinguir algunos de ellos, en particular aquellos que se originan a partir de cambios en las modalidades tradicionales de las funciones de provisión y producción de infraestructura<sup>1</sup> en los últimos años, dado que la atención de las políticas de dotación, mantenimiento y operación de infraestructura ha sido uno de los principales ejes de formulación de estrategias de desarrollo estatal o regional.

Se puede argumentar que en México dichos cambios surgen, por un lado, a partir de una tendencia a mejorar la distribución de estas dos funciones entre los diferentes niveles gubernamentales, cuya manifestación más importante es su descentralización hacia los niveles locales, ya sea mediante la

\* Profesor de Tiempo Completo e Investigador del Centro de Investigación y Estudios Avanzados en Planeación Territorial de la Facultad de Planeación Urbana y Regional de la Universidad Autónoma del Estado de México (UAEM).

<sup>1</sup> En este caso se considera que el aprovisionamiento de la infraestructura implica dos funciones diferentes: i) la provisión, es decir, la planeación, la decisión sobre su realización y el control, monitoreo o regulación de su operación; y ii) la producción de los servicios, o la disposición de los recursos para combinarse bajo una tecnología y así ofrecer el servicio (Koldede, Ted, 1986). Varios autores han señalado que las instituciones gubernamentales son por lo general las responsables de la provisión, mientras que en la función de producción existe mayor flexibilidad para incluir la participación privada o social (Silverman, Jerry, 1992).

desconcentración, devolución o un híbrido de ambas dependiendo de la evolución de la estructura vertical-sectorial gubernamental responsable. Por otro lado, se han empezado a experimentar nuevos tipos de modalidades en dos sentidos. Primero, bajo el contexto de políticas de desregulación en las cuales se ha incorporado la participación de la iniciativa privada, sobre todo en la función de producción. En segundo lugar, adoptando mecanismos más formales y de cobertura nacional que en el pasado, para involucrar la participación social en la realización de obras sobre todo de infraestructura urbana y rural.

Sin embargo, las posibilidades de mitigar las desigualdades a partir de estos cambios complementarios a las formas tradicionales de aprovisionamiento, no han sido de la magnitud requerida y en general persisten los contrastes territoriales en cuanto a su cobertura o confiabilidad, no obstante que en general se hayan abatido los niveles de servicio.

Una de las manifestaciones más visibles de esta situación se presenta con la infraestructura urbana o básica. La forma en que ésta satisface los niveles mínimos requeridos de los servicios tanto para actividades humanas como productivas tiene una correlación bastante alta con las condiciones de desarrollo de los territorios. Dichos niveles en general son más elevados en las zonas metropolitanas, centros urbanos o localidades de mayor tamaño y estructura económica mas desarrollada. Por el contrario, la situación es más crítica en las localidades menores, que por lo regular se encuentran dispersas o bajo relaciones centro-periferia con las primeras.

Un ejemplo para ilustrar lo anterior se puede mostrar tomando algunas de las conclusiones obtenidas para un estudio realizado sobre infraestructura en la Zona Metropolitana de la Ciudad de Toluca (Vinageras, A., 1994b). En éste se observó que en términos generales, el aprovisionamiento de la infraestructura básica en dicha zona en la década de los 80 y parte de los 90, ha recibió una atención acelerada en la realización de obras de infraestructura, que se refleja en el abatimiento de los niveles de déficit de la cobertura de servicios públicos involucrados, por arriba de la media estatal. Sin embargo, dicha atención no se ha dispuesto en forma homogénea en lo que se refiere a la cantidad y la calidad para todas las

áreas urbanas. Aún se pueden notar rezagos significativos, sobre todo en los municipios en proceso de suburbanización que presentan condiciones inferiores de servicio; de manera más acentuada, en las localidades, pueblos o áreas urbanas periféricas a las correspondientes centros tradicionales. En 1990 el número de localidades en la zona, menor a 2 000 habitantes fue de 197; entre 2 000 y 10 000 de 44; entre 10 000 y 50 000 de 11; y mayor a 50 000 de 4. Mientras que en las primeras, el nivel de cobertura en las viviendas fue de 65% y 39% en agua potable y drenaje respectivamente, en las últimas fueron de 95% y 91%. Lo anterior confirma el contraste de servicio entre las localidades. Como se observó a lo largo de este trabajo, los municipios de Toluca y Metepec presentaron las cifras más altas en los aspectos analizados: cobertura; producción y capacidad instalada; disposición de tecnología y menores costos unitarios de construcción; capacidad y estructura de organización y gestión. En un nivel intermedio, se pueden señalar a los municipios de Lema, Ocoyoacac y por último, bajo las condiciones menos adecuadas a los de Xonacatlán, San Mateo Atenco y Zinacantan, lo cual tiene una relación muy semejante con la importancia de las estructuras económicas de dichos municipios.

Como una parte de los aspectos que se comienzan a analizar en el proyecto de investigación "El papel de la infraestructura para el desenvolvimiento de actividades productivas en la Zona Poniente del Estado de México" se ha planteado estudiar la detección y algunos efectos regionales de los cambios de modalidades de aprovisionamiento de infraestructura para ésta zona, considerando que su impacto podría ser gradual y progresivamente mayor hacia el mediano y largo plazos, y que en consecuencia, aumentaría su relevancia en la definición de las políticas estatales o municipales correspondientes, más aún, teniendo repercusiones directas en la asignación y distribución de funciones y recursos para los diferentes niveles gubernamentales.

Al respecto se han desarrollado algunas ideas, cuya síntesis es el objeto de esta ponencia. La preocupación de abordar esta problemática radica en considerar que una buena parte de los impactos de los procesos de reestructuración, en el caso particular del desarrollo de infraestructura, se vería canalizados mediante la aplicación de nuevas modalidades, en particular

aquellas que se fundamentan en criterios de eficiencia y que tienen por el lado de la oferta como principales actores al sector privado nacional o extranjero, quienes invertirían en la adquisición y operación de una parte importante de los nuevos activos sociales fijos que se realizarían en los próximos años.

Por otra parte, y como una hipótesis de este trabajo se considera que la mayor parte de los servicios por lo menos en un mediano plazo, seguirán ofreciéndose bajo los mecanismos gubernamentales actuales dado que se mantendrán condiciones económicas precarias y una gran dispersión de muchas localidades. Lo anterior haría poco factible guiarse para estos casos mediante los mismos criterios de eficiencia.

Para ambas esferas en la aplicación de modalidades de aprovisionamiento se asume que se tendrían impactos diferentes en el territorio, induciendo patrones de localización y operación de los servicios que pudieran reforzar tendencias de urbanización actuales, deseables o no. De ahí la importancia de detectar y estudiar estos posibles patrones ya que previendo el tipo de sus resultados particulares se podrían canalizar algunos de ellos, hacia objetivos de desarrollo regional.

### Antecedentes

El fenómeno de estudio exige bastante profundidad, sin embargo uno de los problemas en la práctica es la limitación para establecer pronósticos de su evolución, ya que ésta se encuentra en función de factores que rebasan el ámbito funcional-regional de este trabajo. En un principio, una manera de acercarse es poniendo especial atención a los últimos cambios en las formas o modalidades de provisión y producción tradicionales. Las circunstancias o ambientes que a partir de ello se pueden inferir hace relevante la pregunta: ¿cuáles son algunos de los efectos que dichos cambios pueden estar implicando en la actual configuración de desarrollo territorial? En particular, es importante analizar la manera en que éstos efectos pueden ser facilitadores o limitantes de una política regional ya que una buena parte de los cambios son nuevos y sus repercusiones rebasan un análisis de corto plazo.

En los países desarrollados en donde se inicia y dan lugar las primeras manifestaciones de este tipo de cambio a principios de los ochenta, puede notarse como preocupación fundamental la de la eficiencia en la provisión de los servicios, tomando en cuenta el contexto del debate sobre que tipo de institución pública o privada podía responder en forma más adecuada. El punto de arranque de su análisis considera que la eficiencia con la que se desenvuelve una institución, está determinada por la claridad, transparencia y determinación que exista sobre éstos. Además, el papel de las instituciones está establecido por la manera en que reducen la incertidumbre. Según este enfoque, las instituciones se definen como el marco de normas o reglas bajo las cuales operan las organizaciones. Los estudios de cambio institucional se centran en analizar la forma en que las instituciones se desempeñan para cumplir sus funciones (North Douglas, 1990).

Lo anterior se dio en parte como una respuesta en términos de desregulación, a los problemas que habían caracterizado al Estado de Bienestar de las décadas pasadas. Esta justificación aparece sobre todo en el caso de países con estructuras de provisión más centralizadas o regionalizadas (p. e. Inglaterra, Francia). Sin embargo en otros países existieron otras razones, su atención radicó principalmente en la llamada crisis de infraestructura (Stein, Jay, 1988; Kirwan, A.M., 1989) desde una perspectiva local, debido a un problema de disponibilidad de recursos de los gobiernos locales para hacer frente a las demandas crecientes de sostenimiento, ampliación y modernización de infraestructura. Este caso se presenta por ejemplo en Estados Unidos en donde dada su estructura tan descentralizada y al papel tan importante que juegan los gobiernos locales en la responsabilidad de prestación de los servicios, se acentúan más los límites de su capacidad financiera, tomando en cuenta una menor disponibilidad de recursos federales. Lo anterior originó que los gobiernos locales busquen nuevas alternativas para la promoción, organización y administración de los servicios públicos. Entre ellas destacaron las modalidades de privatización y subcontratación, así como las de promoción activa (urban entrepreneurship) por parte de los propios gobiernos en asociación con promotores privados para proyec-

tos de desarrollo urbano bajo criterios de eficiencia (Clark, S., 1993).

Un tercer tipo de razones se ha dado en el contexto de procesos de globalización y de reestructuración, a partir de los propios procesos de innovación emergentes que han revolucionado los modos de producción fordista. Su difusión ha descansado en una buena medida en la consolidación de infraestructuras económicas jóvenes, que se han orientado a soportar los procesos flexibles de producción tales como los que se fundamentan en los modelos de Administración Informatizada, de Justo a Tiempo o Kan-Ban (Coriat, B., 1990), La posibilidad de responder con este tipos de infraestructuras considerando la magnitud de la inversión y la velocidad para adaptarse a los cambios tecnológicos ha traído consigo a su vez, la propia reestructuración de los sectores tanto gubernamentales como privados que participan en su desenvolvimiento. Ejemplos de este tipo se dan tanto por la privatización de la mayor parte de los servicios básicos como añadidos (p. e. las telecomunicaciones en Inglaterra, Japón o Australia), como en la propia reorganización sectorial de las empresas a fin de conducirse bajo condiciones de competitividad más sanas (p. e. La fragmentación de AT&T en 8 empresas en Estados Unidos).

Como es sabido los efectos de globalización además se han cristalizado mediante nuevas formas de relación entre países, concretamente mediante tratados de comercio internacionales. En este sentido la dimensión regional ha reaparecido de nuevo como nivel importante de análisis para la organización y coordinación de estas relaciones (Herbert, M., 1992). En cuanto a la infraestructura de manera más específica lo anterior ha llevado a su atención en dos sentidos: como medio para reforzar y acelerar de manera más adecuada las necesidades de comunicación, movilidad e interacción entre los países (p. e. Proyecto del Eurotúnel o proyectos conjuntos de Cable) y en segundo lugar, para aliviar situaciones de deterioro, desempleo, obsolescencia o poco desarrollo de regiones atrasadas. A diferencia de las décadas anteriores, los planteamientos de solución surgen en el orden de las comunidades de países o niveles metropolitanos para abordar problemas locales desde una perspectiva regional para la asignación de los fondos de asistencia.

Los tres tipos de circunstancias que han determinados los nuevos cambios de modalidades de aprovisionamiento de infraestructura en los países desarrollados se han desenvuelto en general desde principios de los ochenta, llevando a una evolución en la que obviamente se ha adaptado a las condiciones específicas de cada uno de los países. Su influencia en los países de América Latina ha sido significativa, aunque se puede argumentar que las causas en que han emergido los cambios de modalidades no han obedecido necesariamente a las mismas razones.

### Los cambios más importantes de modalidades en México

Los cambios de modalidades de provisión y producción en algunos tipos de infraestructura en México han tenido, en principio, una influencia importante en los criterios adoptados en los países desarrollados, sobre todo los que se han justificado sobre la bases de la desregulación. Sin embargo, se pueden señalar otros elementos adicionales.

Tomando en cuenta el contexto histórico de la evolución de las políticas para la oferta infraestructura en las últimas décadas (A. Vinageras, 1994a), podemos observar un cambio importante en cuanto a la definición del papel del Estado en relación a estas funciones, sobre todo la segunda que tradicionalmente fue su responsabilidad. Es importante notar que en cuanto a ellos, solamente se aborda los que tienen que ver con infraestructura, dado que algunas medidas sobre todo de desregulación se han dado en otros sectores de actividad económica.

Se puede argumentar que los cambios surgen, por un lado, a partir de una tendencia a mejorar la distribución de esas dos funciones entre los diferentes niveles gubernamentales, cuya manifestación más importante es su descentralización hacia los niveles locales, ya sea mediante la desconcentración, devolución o un híbrido de ambas dependiendo de la evolución de la estructura vertical-sectorial gubernamental responsable. Por otro lado, se han empezado a experimentar nuevos tipos de modalidades en dos sentidos. Primero, bajo el contexto de políticas de desregulación en las cuales se ha incorporado la participa-

ción de la iniciativa privada, sobre todo en la función de producción, bajo la concesión, contratación o subcontratación de infraestructura. En segundo lugar, adoptando mecanismos más formales y de cobertura nacional que en el pasado, para involucrar la participación social en la realización de obras sobre todo de infraestructura urbana y rural.

Antes de señalar algunos de sus efectos territoriales, sería importante precisar el contexto de los criterios más importantes que determinan su incorporación en la política económica y políticas regionales o estatales. En trabajo anterior (Vinaceras, A., 1994a) se argumentó que dichas modalidades obedecían principalmente a dos esferas de acción: en primer lugar las de eficiencia a nivel macroeconómico, y en menor medida las de eficiencia microeco-sectorial o microeconómica. En segundo lugar, la que contempla políticas redistributivas basadas principalmente en mecanismos de gestión y participación social. Aunque en el contexto de infraestructura es difícil establecer generalizaciones, dadas las características propias de la naturaleza sectorial y procesos de producción, señalaremos algunos puntos comunes para los diferentes tipos de infraestructura.

#### *Esfera de eficiencia*

Difícilmente se podrían distinguir gran parte de las formas particulares que adoptan los cambios de modalidades sin notar que un principio común es el tipo de medidas de política económica, que en los últimos años han adoptado lineamientos para la desregulación y reducción del tamaño del estado lo cual ha influido en el caso particular de las infraestructuras, en adoptar nuevas modalidades. En un nivel inferior, meso o micro, el criterio de eficiencia corresponde al mejoramiento de la capacidad de oferta y operación, obedeciendo fundamentalmente al estudio de productividad y viabilidad en el propio nivel de producción o prestación del tipo de infraestructura. es decir, sin ignorar el origen macroeconómico, se orienta al hecho mismo visualizar la mejor alternativa de gestión para responder a la demanda de cobertura de los mismos, atendiendo las condiciones locales y reales que determinan dicha decisión. La eficiencia entonces, se delimita por la propia naturaleza del proceso

productivo y de prestación de los servicios de infraestructura. En este caso, las medidas que originan las modalidades son las que se formulan desde el propio nivel sectorial o subsectorial.

#### *Esfera de acciones redistributivas*

Las modalidades bajo criterios redistributivos surgen con el propósito de acelerar y responder a las demandas más apremiantes de la población sobre todo de escasos recursos y en situaciones de pobreza o condiciones de marginalidad. Las modalidades tienden a apoyarse para su realización en la participación de las propias comunidades, configurando diferentes formas de canalizar dicha participación. El primer programa que contemplan esta visión en América Latina se instrumenta en Bolivia, bajo el nombre de Fondo Social de Emergencia en 1985. En México, más tarde, con algunos aspectos semejantes aparece el Programa Nacional de Solidaridad, basado en la participación social para la realización de obras a través de la organización de comités que se integran por miembros de la comunidad, para responder a demandas locales y urgentes. Esta modalidad de autogestión es considerada por algunos autores como una forma de privatización, en razón de la participación social involucrada (Coulomb, René, 1993). Mucho se ha analizado sobre las bondades o limitaciones del programa Pronasol, base estructuradora de tales modalidades, sin embargo el punto de interés que se busca resaltar aquí es el de la influencia que éste pudiere tener para delimitar ciertos patrones locales, lo cual se comentará más adelante.

#### **Efectos para el desarrollo regional**

Ambas esferas de acción han experimentado modalidades, para las cuales se puede argumentar que no obstante que su ámbito sectorial y territorial de aplicación es diferente y depende de las condiciones particulares de desarrollo de su estructura económica, podríamos sugerir algunos patrones de comportamiento generales:

1. La naturaleza sectorial de cada tipo de infraestructura conduce a la especialización de las modalidades según el proceso de servicio.
2. La evolución institucional en que cada tipo de infraestructura ha dispuesto el aprovisionamiento de los servicios según los diferentes niveles de gobierno: federal, estatal o municipal y el tipo de descentralización experimentada.
3. Las demandas según los diferentes tipos de infraestructuras dependen del nivel de desarrollo.
4. El tipo de modalidades también se encuentra en función del nivel de desarrollo del territorio. El nivel de desarrollo implica que las modalidades que se originan bajo criterios de eficiencia son más asequibles a los centros regionales o regionales más avanzadas, mientras que las modalidades originadas bajo criterios redistributivos son más adecuadas para localidades o regiones periféricas.
5. Las modalidades originados bajo criterios de eficiencias tienden a reducir los costos de transacción y a centrar el debate de su aplicación y a centrar el debate de su aplicación en la producción o en la subcontratación de servicios. esto significa respectivamente la verticalidad o mayor descentralización de su función de producción.
6. Las modalidades con criterios de eficiencia permiten incorporar la participación privada nacional o extranjera, mientras que las que obedecen a criterios de redistribución se sustentan en los sectores más desprotegidos de la población o en el apoyo de organizaciones no gubernamentales.
7. Las modalidades originadas bajo criterios de eficiencia tienden a responder a infraestructuras más jóvenes y de aplicación más vinculada con procesos productivos de reestructuración o de procesos de innovación que impliquen sobre todo trayectorias de alta tecnología. En contraste, las modalidades bajo criterios redistributivos van encaminadas a solucionar condiciones de producción o de asentamientos que implique servicios básicos.
8. Las modalidades en la esfera de eficiencia tienden a reforzar las tendencias de concentración urbana sobre todo del sector de servicios, ya que se ubican en las locaciones más favorecidas o de mayor desarrollo. Por el contrario, las modalidades redistributivas tienden a favorecer mediante su efectiva

- aplicación la menor movilidad a las grandes concentraciones urbanas.
9. Las modalidades de eficiencia tenderían a justificarse más en medidas sectoriales de equidad o de ajuste sobre todo para los sectores de población menos favorecidos.

Lo anterior en el contexto de política regional nos conduce a preguntarnos qué tipo de efectos tendría la adopción de modalidades de una u otra clase en la geografía de provisión y producción de infraestructura. Algunas implicaciones según el tipo de infraestructura son las siguientes:

#### *Agua potable y saneamiento*

Este tipo de infraestructura se ha distinguido por ser uno de los que institucionalmente ha tenido mayores avances en cuanto a la descentralización de los servicios. Evolucionado gradualmente pero en forma organizada desde un modelo vertical y centralizado (bajo un modelo de tipo prefectural francés), hacia uno en que se ha permitido la devolución de las funciones de servicios en los municipios.

La estructura actual conforma a un buen número de organismos administrativos descentralizados. En el Estado de México actualmente se han creado 32 organismos desde 1991 y se estima que para 1996 esta cifra cubrirá a cerca del 80% de los municipios del estado. En cada uno de los municipios en donde se han instalado cumplen sus funciones con cierta autonomía técnica, de operación y administración aunque no necesariamente financiera, pues aún se depende mucho de los subsidios federales o estatales para su operación. Su instalación ha tenido efectos en la redistribución de responsabilidades por los niveles federal, estatal y el de los propios municipios.

Es de esperar además que gradualmente los municipios tendrán facultades para concesionar o contratar la producción y prestación de servicios. En el caso del estado de México, las experiencias de privatización mediante la modalidad de concesión de obras bajo el concepto de proyectos llave en mano han sido pocas. Actualmente se encuentran en ejecución dos planes de tratamiento en la Zona Metropolitana de la Ciudad de

Toluca, las plantas Oriente y Norte con una capacidad de 1.750 y 2.0 m<sup>3</sup> y una inversión de 76.1 y 59.2 millones de nuevos pesos (MDNP). Su objetivo principal es el tratamiento de los desechos líquidos de 4 de los municipios de dicha zona que son descartados en el Río Lerma. Por otro lado, se ha mencionado también la posibilidad de concesionar el servicio de distribución de agua potable en el municipio de Naucalpan. Puede observarse que las acciones pioneras de concesión se originan en municipios que cuentan de los niveles de desarrollo más altos del estado, situación que puede ejemplificar lo que acontece a nivel nacional considerando los sistemas de agua en bloque o urbanos de agua potable o plantas de tratamiento que se han concesionado. Por ejemplo, con obras de este tipo se encuentran las ciudades de Cancún, Quintana Roo, Guadalajara, Aguascalientes, Ciudad Juárez y Distrito Federal.

#### *Infraestructura terrestre*

La infraestructura de carreteras ha sido una de las pioneras en cuanto a proyectos concesionados en el país. El primer proyecto con esta modalidad se construye en el estado de México con la Autopista México-Toluca en la segunda mitad de la década de los ochenta. Sin embargo, a la fecha solamente se han puesto en marcha otros cuatro proyectos: Ecatepec-Pirámides, Peñón-Tezcoco, Chamapa-La Venta y Toluca-Atlatomulco-Morelia. Adicionalmente, como autopista se encuentra el tramo Toluca-Ixtapan de la Sal, sin embargo éste se encuentra a cargo del gobierno estatal. Al igual que en el caso anterior, los tramos concesionados enlazan los más importantes centros regionales, a pesar de que su longitud representa una mínima parte del total de los 4 220 km. de carreteras pavimentadas. Al parecer esto también es un reflejo de lo que sucede en el país, en donde para 1994 se tenían 4 100 km. de autopistas concesionadas de los cerca de 8 600 km. lo anterior tomando en cuenta que la red total de carreteras es de alrededor de 36 400 km. Es importante hacer notar que por los 8 600 km. circulan 3 veces más el número de vehículos/día que en el resto de la red de carreteras, lo cual indica la importancia de las autopistas y

de éstas las que están o estarían en posibilidades de concesionarse (CNIC, 1995).

Adicionalmente en el estado de México se han planteado otros tres tipos de modalidades: la contratación de tramos para el mantenimiento de caminos; la promoción municipal de obras bajo un esquema de coparticipación con sus comunidades, con premios a los municipios; y la realización de caminos de saca mediante un esquema parecido al anterior. Estos dos últimos son los que ya se han operado teniendo resultados positivos. Por ejemplo, en el caso de obras por promoción municipal se han realizado obras con valor de 43 MDNP en 1 año, en donde los premios que se otorgan a los municipios se ofrecen mediante la realización de nuevas obras de caminos.

El caso de las vías férreas es al parecer sobre el que más se ha puesto atención en el presente año. La privatización ha puesto a la luz grupos privados nacionales y extranjeros para participar en sus concesiones. Las aplicaciones por la forma en que se establezcan éstas son relevantes en términos locacionales. Por ejemplo, se pueden presentar patrones diferentes de desarrollo si su privatización es global, tanto vertical (de todos los servicios básicos y anexos) como territorialmente, o fragmentada y regionalizada. En este último caso podría esperarse un patrón semejante a los dos casos anteriores, es decir, la concentración de las concesiones en los tramos o servicios más rentables, quedando al margen y probablemente bajo condiciones de subsidio o participación directa del Estado el resto de la red o servicios.

#### *Infraestructuras aeroportuarias y portuarias*

También se han comenzado a tener experiencias relevantes en infraestructuras como la aeroportuaria y portuaria. En el caso de la primera, la inversión privada adquirió un papel cada vez más importante; se señala, por ejemplo, que ésta representa ya el 16.5% del total de los activos de los aeropuertos de país en 1993. Dicha inversión se ha concentrado sobre todo en las terminales aéreas con niveles de mayor crecimiento, entre las que se encuentran: Toluca, Guadalajara, Puerto Vallarta, Tijuana y Cancún. En cuanto a la primera, es importante notar que

a últimas fechas incrementó su volumen de operación al integrarse algunos servicios que operaban en el Aeropuerto de la Ciudad de México.

En el caso de los puertos, en 1993 se concesionaron operaciones que empezarían a funcionar en 1994, entre las cuales se incluyen las de los puertos de: Ensenada, Guaymas, Topolobampo, Manzanillo, Veracruz, Coatzacoalcos, Progreso, Mazatlán y Zihuatanejo (SCT, 1994). Sin embargo, los paquetes de Administración Portuaria Integral que serán concesionados, aparentemente se harán en un plazo que pudiera tardar alrededor de dos años. Los primeros corresponden a las terminales de contenedores de los puertos de Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Veracruz y Altamira, que desde luego son los que mayor volumen de operación registran.

### Conclusión

No obstante que es necesario estudiar y comprobar con mayor detalle algunas de las ideas planteadas, con el desarrollo de la investigación señalada se puede observar que en general es importante reconocer la verdadera dimensión real que tienen las nuevas modalidades de provisión y producción de infraestructura en comparación con la magnitud de los activos sociales fijos existentes. En la gran mayoría de los tipos de infraestructura es marginal. Sin embargo, su papel no deja de ser relevante y estratégico en las dos esferas de criterios de eficiencia y redistribución apuntadas arriba. Es importante además notar que los efectos territoriales de las distintas modalidades pueden ser significativos en el sentido de reforzar tendencias de la existencia de patrones de localización ya establecidos que pueden o no considerarse como deseables. Obviamente, en la medida que puedan conocerse éstos con mayor profundidad se estará en mejor posición para prever formas para su canalización en favor del desarrollo regional.

### Bibliografía

- Clark, Susan. "The profound and the mundane: analyzing local economic", *Urban Geography*, Vol. 14, núm. 1, VH Winston&Sons, 1993.
- Coriat, Benjamín. *El taller y el robot*, México, Siglo XXI editores, 1992.
- Coulomb, René. *La participación de la población en la gestión de los servicios urbanos. Privatización o socialización*, 1993.
- CNIC (1995). "Las privatizaciones", *El Financiero*, 12 de abril de 1995.
- Herbert, Michael. "Regionalism and aftermath", en *Regional Studies*.
- Kirwan, R.M. "Finance for the urban public infrastructure", en *Urban Studies*, vol. 26, 1989, pp. 285-300.
- Kolderie, Ted. "The two different concepts of privatization", en *Public Administration Review*, vol. 46, núm. 4, 1986.
- North, Douglass C. *Instituciones, cambio institucional y desempeño económico*, Fondo de Cultura Económica/Economía Contemporánea, 1993 (1990).
- Silverman, Jerry M. "Public sector decentralization economic policy and sector investment 1992", en *The World Bank Technical Paper Programs*, núm. 188.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). *Programa de Trabajo 1991*.
- Stein, Jay. "The economic context of the infrastructure crisis", en *Urban Affairs Annual Review*, núm. 33, Pub. Inf. Plan. & Man, 1988.
- Stubbis, J. y J. Barnell. "The geographically uneven development of privatization: towards a theoretical approach", en *Environment and Planning*, vol. 24.
- Vinageras, P. A. (1994a). "Algunas consideraciones acerca de la infraestructura en México", *Metropolis*, vol. 1, núm. 3, Estado de México, UAEM, pp. 27-38.
- Vinageras, P. A. (1994b). *La infraestructura básica en la Zona Metropolitana de Toluca. Periodo 1980-1993*, inédito.