
Infraestructura cada vez más extrema

Vivimos en una era de “infraestructura cada vez más extrema”. La construcción de carreteras, líneas ferroviarias y otra infraestructura que vincula los centros de producción y extracción de recursos con las zonas de consumo, tiene estrecha relación con una planificación elitista, profundamente antidemocrática.

Vivimos en una era de “infraestructura cada vez más extrema”.

Extrema no solo por la escala de la infraestructura proyectada - carreteras, ferrocarriles, transferencia de agua entre cuencas, puertos, tuberías, zonas industriales y similares.

Extrema porque habilita un tipo de extracción que es incluso más extremo de lo que solía ser, llegando a explotar depósitos de petróleo y minerales en zonas que antes se consideraban inexplotables.

Extrema porque se basa en una producción aún más extrema, que permite al capital moverse donde sea que la mano de obra sea más barata y pueda ser más fácilmente explotada.

Extrema porque depende de un tipo de financiamiento que es incluso más extremo que las anteriores formas de financiamiento, y que involucra, por ejemplo, nuevas clases de activos de alto riesgo.

Y extrema porque solo puede funcionar a través de una política extrema, que implica formas elitistas de planificación que son profundamente antidemocráticas.

Mega-corredores

Una manifestación de esta infraestructura extrema es el fomento de los mega-corredores.

Los corredores de infraestructura no son nuevos. Pero los planes que están ahora sobre la mesa tienen una escala aún inimaginable. Carreteras, líneas ferroviarias y otras redes de transporte conectan los principales centros de producción y extracción de recursos con los principales centros de consumidores.

No se excluye ningún continente (habitado). Algunos de los planes son a escala nacional, otros son regionales y otros, continentales o prácticamente mundiales. Cientos de millones de personas se verían afectadas.

En África se ha iniciado la construcción de más de 30 corredores, principalmente para permitir la extracción de productos agrícolas y minerales. En América Latina se han identificado unos 579 proyectos, con un costo estimado de 163.000 millones de dólares. Pero el plan estrella de los corredores es el programa chino conocido como “La iniciativa de la Franja y la Ruta” (BRI por sus

siglas en inglés: Belt and Road Initiative), anteriormente conocido como One Belt One Road (Una Franja, Una Ruta), que abarca 60 países (por lo tanto, potencialmente, la mitad del mundo) y se extiende desde el Pacífico hasta el Mar Báltico.

¿Qué impulsa estos programas de infraestructura extrema?

Aquellos lugares que son fuente de materias primas y que están ubicados en zonas remotas han logrado ser comercialmente viables porque barcos, camiones, trenes, barcas y aviones de carga más grandes, más potentes y más eficientes lograron reducir los costos de transporte. Pero los barcos, camiones, aviones y trenes de carga más grandes requieren carreteras más anchas, puentes más grandes, canales más profundos y anchos, ríos más rectos y pistas de aterrizaje más largas. Y el empuje del desarrollo de infraestructura crea presiones para incluso más innovación. Lo que también provoca incluso más deforestación. La renovación de la carretera Cuiaba-Santarém en Brasil, por ejemplo, servirá para la expansión de las industrias de soja y ganado, a expensas de las zonas de bosque. Del mismo modo, en Indonesia, a los activistas les preocupa que la construcción de nuevos puertos, como el que se proyecta construir en Kuala Tanjung, Sumatra del Norte, estimule un aumento de la tala de bosques para la producción de aceite de palma. A medida que se construyen vías de transporte más grandes y más rápidas, resulta más fácil para el capital fragmentar la producción y desplazarse por todo el mundo en busca de la mano de obra más barata.

La producción extrema crece con fuerza.

Pero la producción extrema y la extracción extrema también son un problema para el capital.

Esto nos lleva al segundo motor estructural detrás de los corredores: lo que los financistas llaman “la desconexión entre producción y consumo”.

El problema no es nuevo. Hace casi 150 años atrás, el intelectual Karl Marx reveló que cuanto más se expande el capital, más necesita mejorar la infraestructura para “aniquilar el espacio a través del tiempo”.

Las actuales agencias mundiales de desarrollo, como el Banco Mundial, son muy conscientes del problema. Es posible que Marx no obtenga una mención en el Reporte bandera del Banco sobre el Desarrollo Mundial de 2009, pero “el aniquilamiento del espacio a través del tiempo” es el leitmotiv que atraviesa las 380 páginas del informe.

El problema puede ser planteado de manera sencilla. Las distancias entre los puntos de extracción de los recursos, los puntos de producción y los puntos de consumo ahora implican múltiples viajes y múltiples formas de transporte.

Los minerales utilizados en la fabricación de componentes para una computadora o un teléfono móvil, por ejemplo, se extraen de todas partes del mundo. Si bien el oro y el estaño son minerales comunes que se usan para producir “teléfonos inteligentes”, la extracción de estos metales es responsable de la devastación de bosques y tierras comunitarias desde la Amazonía peruana hasta las islas tropicales de Indonesia. Y los “consumidores mundiales” con dinero para comprar la computadora o el “teléfono inteligente” viven lejos de las zonas donde se extraen y procesan los recursos.

Esta distancia importa porque el tiempo importa. Y el tiempo importa porque cuanto más rápido se puedan producir e intercambiar los productos, mayores serán las ganancias para las empresas.

Rediseñando la geografía económica

Sin embargo, la infraestructura física extrema - nuevas autopistas y similares - solo proporciona una solución parcial al problema del capital.

Una disciplina logística extrema y una desreglamentación extrema para liberar el movimiento de mercancías también son necesarios.

Por lo tanto, los corredores se están transformando en zonas de libre comercio, donde los aranceles se reducen progresivamente, se desreglamentan las leyes laborales y de otro tipo, y se reducen los impuestos.

De hecho, el impulso para la construcción de corredores es nada menos que un intento deliberado de “rediseñar la geografía económica”. El plan es concentrar actividades económicas específicas (minería, agroindustria, turismo, finanzas, tecnología de la información) en corredores específicos, para “agrupar” mano de obra barata, consumidores e inversiones en beneficio del capital. Los corredores para el transporte luego vincularían a estos grupos de producción zonificados con grupos concentrados de consumidores.

En palabras que bien podrían haber salido de un libro de la época estalinista, el Banco Mundial insiste en que “Ningún país ha alcanzado la riqueza sin haber transformado la distribución geográfica de su población”.

La perspectiva a futuro es una migración masiva (forzada), ya que los mercados y las oportunidades de empleo se concentran cada vez más en las ciudades y sus corredores de enlace.

Finanzas extremas

Todo esto requiere de financiamiento: y la infraestructura extrema requiere de “financiamiento extremo”.

A escala mundial se necesitará recaudar entre 20.000 y 30.000 millones de dólares entre el presente y 2030.

Los gobiernos de manera individual no tienen el dinero suficiente para eso. Los bancos multilaterales de desarrollo no tienen el dinero. China no tiene el dinero. Estados Unidos no tiene el dinero. La Unión Europea no tiene el dinero.

Al igual que en el pasado, al capital no le quedan muchas más opciones que tratar de ampliar el fondo financiero al que puede recurrir, en particular diseñando “una clase de activo” que lo haga más atractivo para los inversores privados.

Pero a los inversores privados no les interesa una infraestructura que no produzca ganancias. De hecho, un administrador de fondos ha dicho de manera contundente que, desde el punto de vista de un inversor, un oleoducto no es ni siquiera “infraestructura” a menos que garantice brindar un flujo de ingresos.

De ahí el impulso dado a las Asociaciones Público-Privadas (APP), que son fundamentales para cada uno de los corredores propuestos.

La característica que define a las asociaciones público-privadas es que establecen garantías contractuales vinculantes sobre los ingresos y/o la tasa de rendimiento. Así, proporcionan lo que un administrador de fondos ha caracterizado como el rasgo que define a la infraestructura para las finanzas: “flujo de caja estable y con contrato a largo plazo”.

Entre las garantías que las asociaciones público-privadas ofrecen a los participantes del sector privado figuran:

- Beneficios garantizados - típicamente 15-20% -, que son asumidos por la población en general
- Reembolsos de deuda garantizados: cualquier préstamo que haya adquirido una compañía de asociación público-privada, será reembolsado por el gobierno si la empresa no puede pagarlo.
- Garantías de ingresos mínimos: si los niveles de tránsito en una carretera de peaje son más bajos de lo anticipado, el gobierno compensará cualquier pérdida de ingresos.
- Pagos de disponibilidad: la empresa recibe el pago del gobierno aún en el caso de que una instalación no sea utilizada, en la medida que esta esté “disponible para su uso”.
- Cláusulas de equilibrio financiero y económico: estas le dan derecho a una compañía de asociación público-privada a recibir una compensación por cambios en las leyes o reglamentaciones que afecten negativamente las ganancias de un proyecto o su valor de mercado.

Es así que los inversionistas privados se llevan la mayor parte de las ganancias, mientras que el sector público asume todo el riesgo. Y las ganancias son potencialmente enormes. La cifra generalmente más citada con relación a las inversiones en infraestructura en el Sur global es del 25%.

Además, los “derechos” o garantías que establecen las asociaciones público-privadas son derechos contractuales. Esto significa que no pueden ser eliminados a discreción del gobierno. Una vez implementados, son aplicables durante todo el tiempo que dure el contrato.

Antidemocrático, elitista e inestable

Todo el proceso es profundamente antidemocrático, elitista e inestable.

Antidemocrático porque un puñado de administradores de fondos determina cada vez más lo que se financia y lo que no.

Elitista porque las instalaciones que realmente necesitan y demandan las comunidades más pobres (saneamiento del agua, caminos que conecten a las comunidades, electricidad solar fuera de la red), no se construyen, simplemente porque no producen las altas ganancias que buscan los inversores del sector privado.

Y es *inestable* porque la infraestructura como una clase de activo es una “burbuja” financiera que está fijada a explotar.

Es así que la infraestructura extrema refuerza la división entre aquellos que se benefician de la extracción extrema, la producción extrema y las finanzas extremas y aquellos cuyos intereses de clase se oponen a los envíos rápidos, al agrupamiento de reservas de mano de obra barata y a los

estratos que causan en la tierra para obtener ganancias.

Es una división que refleja diferentes relaciones con el capital. Y es esta división la que necesita ser explorada, explicada y resistida.

Nicholas Hildyard, nick@fifehead.demon.co.uk

The Corner House, <http://www.thecornerhouse.org.uk/>

Bibliografía:

- [Licensed Larceny. Infrastructure, Financial Extraction and the global South](#), *The Corner House*
- [How Infrastructure is Shaping the World. A Critical Introduction to Infrastructure Mega-Corridors](#), *The Corner House*,
- [Highway destruction as a way to force in destruction of the Amazon forest](#), *Fernside Phillip*