Acelerando la deforestación: La financierización como motor de infraestructura

Los proyectos de infraestructura, tales como las carreteras, ferrovías, puertos, aeropuertos, instalaciones para la extracción de petróleo, gas y minerales o para la generación de energía, como las mega-represas, son constantemente promovidos como necesarios para el 'desarrollo'. Sin embargo, lejos de resolver las necesidades de las poblaciones locales, como el acceso a electricidad, agua potable o servicios de saneamiento, estos proyectos son instrumentales para facilitar y expandir un sistema económico que busca 'desarrollar' la constante extracción de materias primas, prioritariamente para el mercado de exportación.

Al ser una pieza clave del modelo económico dominante, la infraestructura a gran escala es una de las causas subyacentes de la devastación de los bosques y medios de subsistencia locales. Los discursos que definen al desarrollo como el acceso a 'materias primas' para el comercio y la 'integración regional' a los mercados globales, silencian las miles de realidades de poblaciones locales que confrontan los impactos nefastos de estos proyectos. Hoy en día, los gobiernos, los bancos multilaterales de desarrollo (léase Banco Mundial, los Bancos Interamericano, Asiático y Africano de Desarrollo, etc.) y grupos como el Mercosur o el G-20, están promoviendo nuevamente la inversión en infraestructura. Esta vez, para ser también utilizada como una vía de escape a la actual crisis de sobreacumulación - mucho capital persiguiendo pocas oportunidades de inversión.

En 1994, el Banco Mundial publicó un Informe de Desarrollo Mundial sobre infraestructura en el que promovió la privatización de los servicios públicos, "como una forma de aumentar la eficiencia y mejorar la provisión de la infraestructura" (1). El rol del gobierno pasó de ser 'dueño' a ser 'facilitador' de los proyectos de 'desarrollo'. Esta agenda privatizadora fue promovida (e impuesta) durante los años 90 principalmente a través de las asociaciones público-privadas, llamadas PPPs. No obstante, hoy en día este proceso va aún más allá. Como bien lo denuncia un informe de la organización *The Corner House* (2), se han creado una serie de instrumentos y regulaciones que transforman a la infraestructura en una nueva clase de activos, los cuales generan mayores lucros dentro de los llamados mercados financieros.

Es decir, el aspecto clave de este nuevo 'boom' es la intensificación en el proceso de financierización (ver Boletín 181 del WRM). El motor detrás de la inversión en infraestructura ya no está en las mismas construcciones o la producción de bienes, sino que se está fijando cada vez más, en la posibilidad de generar ganancias a través de instrumentos financieros. Un ejemplo son los fondos privados de capital, los cuales son un actor clave en este proceso. Estos fondos compran la mayoría de las acciones de una compañía, toman su administraci, incrementan dministraciañtors, que el Banco Mundial invirtindia por ejemplo, las inversiones crecieron de 2006es.ictions and fón, incrementan su rentabilidad, y luego venden sus acciones con ganancias. Para el inversionista financiero, no es importante cuál proyecto de infraestructura sea, qué finalidad tenga o quiénes se puedan beneficiar de este, en tanto que el sector de la infraestructura funcione como una plataforma que posibilite la constante acumulación de capital.

En las últimas dos décadas, el sector empresarial se ha convertido rápidamente en un inversionista protagónico en infraestructura. El mismo informe de *The Corner House* resalta que de 2002 a 2007, el valor de los proyectos de infraestructura con participación corporativa alcanzó unos US$603 mil millones, de acuerdo a cifras del Banco Mundial. Este monto sobrepasa de sobremanera la asistencia para el desarrollo hecha en el mismo período, por los 34 países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, la OCDE. Asimismo, el Banco reportó en 2012 que la participación privada en infraestructura alcanzó su punto más alto en 2010 con US$160 mil millones. La India, por ejemplo, espera obtener el 40% de los US$200 millones de gastos anuales en infraestructura a través del sector privado entre el 2013 y el 2017.

En Sudamérica, la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) tiene planeado construir más de 500 proyectos, los cuales ya vienen destruyendo economías y territorios locales (ver Boletín 161 del WRM). Los ejes viales y fluviales persiguen el acceso a los 'recursos naturales' de la región para facilitar su extracción y transporte. Además de contar con inversiones de fondos públicos, principalmente de Brasil, IIRSA tiene el 37% de sus costos cubiertos por PPPs y el 17% por el sector privado. Tal es el caso de Brookfield Asset Management, una firma canadiense gestora de activos financieros que, en asociación con la española Abertis, tomó el control de 3.200 Km. de autopistas en Brasil, pertenecientes a la constructora española OHL (3). Brookfield gestiona cuatro fondos de capital en las áreas de transporte y energía en América Latina. Muchas de las carreteras atraviesan parques nacionales y territorios indígenas, permitiendo la expansión de empresas agroindustriales, madereras, mineras e hidrocarburíferas. Las poblaciones locales están resistiendo estos proyectos fuertemente a lo largo de toda la región (4).

Con cada nueva transacción, se generan ganancias para los intermediarios, los cuales están al acecho de magnos retornos. Además de los fondos privados de capital, otra fuente importante son los 'fondos de infraestructura'. Estos últimos invierten en compañías y no en proyectos, posibilitando la construcción de infraestructura a gran escala, sin tener el riesgo comúnmente asociado a su financiación directa (5). Los fondos de infraestructura cuentan con inversiones de actores institucionales, como los fondos de pensión, los cuales son ahora manejados como si fueran fondos del sector privado. Esto esconde aún más las divisiones entre lo público y lo privado.

En África, por ejemplo, países como Namibia, Kenia, Botsuana y Tanzania, están buscando reformar sus legislaciones para permitir que los fondos de pensión nacionales puedan invertir en proyectos de infraestructura. Mientras que Sudáfrica y Nigeria ya lo han hecho.

En el Perú, el proyecto Camisea es actualmente el proyecto energético más grande y controversial del país. Uno de sus gasoductos, con 1.085 Km, operado por Kuntur Transportadora de Gas, recibió el apoyo financiero del fondo privado de capital, *Conduit Capital Partners*, LLC (6). Más allá de la vasta deforestación causada por la extracción de gas en medio de la Amazonía, se han talado otras miles de hectáreas para la instalación de tuberías, plantas de fraccionamiento, puertos, caminos de acceso y redes de tendido eléctrico. Estas construcciones pasan por encima de reservas comunales, territorios indígenas y parques nacionales (7). Irónicamente, la mayor parte del gas es consumido por los proyectos mineros en los andes peruanos, los cuales, a su vez, se sobreponen a casi la mitad de los territorios de comunidades campesinas de la región (8). Las minas, por su lado, necesitan también de la instalación de caminos de acceso, campamentos, apertura de zanjas, pozos de reconocimiento, entre otros.

En algunos países del sur global, el volumen invertido en infraestructura por fondos de capital ya excede incluso a la inversión hecha por los bancos multilaterales de desarrollo. En la India, por ejemplo, mientras que el Banco Mundial invirtió en infraestructura US$3 mil millones en 2009-10, las

inversiones privadas crecieron de mil millones en 2006 a US$4 mil millones en 2010 (9). La empresa constructora de casi 4.000 Km de caminos a lo largo de la India, KMC Constructions, afirmó en 2011 que “Uno debe buscar fondos de capital privado para capturar más y más [capital] y poder estirar su capacidad” (10).

No obstante, los bancos multilaterales de ‘desarrollo’ también utilizan intermediarios financieros, tales como los fondos privados de capital, para reducir los riesgos para los inversionistas en infraestructura. Asimismo, proveen las condiciones para atraer más capital financiero. En Angola por ejemplo, el Banco Mundial ha ofrecido mil millones de dólares para financiar infraestructura y agricultura, esperando así atraer más fondos de capital, incluyendo a los fondos de pensión (11). Por encima de esto, al utilizar intermediaros financieros, los bancos multilaterales podrían incluso liberarse de cualquier ‘salvaguarda’ social o ambiental a la que se hayan suscrito.

Los mega proyectos de infraestructura siguen imponiendo una re-organización territorial, ahora dictada por el capital financiero, para formar ‘corredores de comercio’. Estos corredores son esenciales para el modelo económico dominante, ya que buscan facilitar y abaratar el saqueo. Se extraen y distribuyen millones de toneladas de ‘bienes’, principalmente para estimular el consumo ilimitado dominante en los países del norte y que busca penetrar cada vez más en los del sur.

No obstante, con la intensificación de la financierización, las compañías entran en un ciclo constante de ser compradas y vendidas por diversos intermediarios, como los fondos de capital o los fondos de infraestructura. Así, las actividades en sí mismas, léase la extracción de minerales o el comercio de bienes, ya no son suficientes para generar el nivel de ganancias deseado. Este proceso tiene serias consecuencias para las economías y sustentos locales, ya que se torna cada vez más difícil para las poblaciones afectadas, y para las organizaciones que las acompañan, el hacerle seguimiento a las compañías ‘responsables’ de la devastación.

Otra profunda implicación de este proceso es el *para qué y para quiénes* se está financiando *cuál* infraestructura –y cuáles no. A pesar de que la construcción de mega infraestructuras, lejos de pensar en las poblaciones locales, siempre siguió una agenda marcada por intereses corporativos, ahora vemos cómo los gobiernos están aún más interesados en la construcción de estos mega proyectos debido a las grandes ganancias financieras en el sector. Esto impide la implementación de políticas públicas que le den prioridad a las demandas locales de acceso a servicios básicos, mientras que agudiza las injusticias para con las poblaciones que deben convivir con estos proyectos, así como la destrucción de sus territorios, en su mayoría bosques. Los gobiernos e instituciones públicas tienen un rol fundamental en este proceso ya que facilitan las inversiones a largo plazo para los mercados de capital financiero.

Los mega proyectos casi siempre conllevan una –violenta- contención de las poblaciones que resisten el acaparamiento de grandes extensiones de tierra. Y entonces, ¿cuálesterritorios son perjudicados por estos proyectos? ¿qué sectores de la población sufren las consecuencias de una represa o una tubería de gas? Estas innecesarias construcciones para las poblaciones locales son ahora intensificadas por el proceso de financierización, acarreando una gran devastación y violación de derechos humanos. En definitiva, los ganadores y perdedores de este ‘impulso’ de infraestructura está ligado a la distribución y relaciones de poder en la sociedad.

Las empresas constructoras de carreteras, represas y tuberías se han convertido entonces en la base de la expansión de los mercados financieros. En este proceso, las ganancias se extraen principalmente al invertir en las compañías, en lugar de en la infraestructura en sí misma –una característica de la era en donde las inversiones tienen el objetivo de ‘tomar’ y no de ‘hacer’.

Nuevos actores financieros, de la mano de empresas transnacionales, bancos multilaterales y gobiernos nacionales, están intensificando con este ‘impulso’, una importante causa subyacente de la deforestación: un modelo económico que busca constante acumulación de capital. Por consiguiente, la financierización de la infraestructura, bajo discursos de ‘desarrollo’ y ‘progreso’, oculta una creciente inequidad, destrucción de los bosques y violencia social.

Para más información, ver: Nick Hildyard, More than bricks and mortar. Infrastructure-as-asset-class: financing development or developing finance?, The Corner House, www.thecornerhouse.org.uk/sites/thecornerhouse.org.uk/files/Bricks%20and%20Mortar.pdf

Notas:

(1) Banco Mundial, 1994, Informe sobre el desarrollo mundial: Infraestructura para el desarrollo, http://documentos.bancomundial.org/curated/es/1994/06/12337309/world-development-report-1994-infrastructure-development-informe-sobre-el-desarrolo-mundial-1994-infraestructura-y-desarrollo

(2) Hildyard, N (2013) *More than bricks and mortar. Infrastructure-as-asset-class: financing development or developing finance?,* The Corner House, www.thecornerhouse.org.uk/sites/thecornerhouse.org.uk/files/Bricks%20and%20Mortar.pdf

(3) ODG y TNI, Impunidad S.A., Herramientas de reflexión sobre los “súper derechos” y los “súper poderes” del capital corporativo, www.tni.org/sites/www.tni.org/files/download/impunidad_sa.pdf

(4) Ver mapeo de proyectos y resistencias en: www.abyayalacolectivo.com/iirsa/#

(5) Re:Common, *Large Infrastructure to Overcome the Crisis?* www.recommon.org/eng/?p=2923

(6) El fondo de Conduit Capital Partners, LLC. que apoyó este proyecto es el “LatinPower III”: www.conduitcap.com/kuntur.htm

(7) WRM, Enmascarando la destrucción en la Amazonía Peruana, http://wrm.org.uy/es/libros-e-informes/enmascarando-la-destruccion-redd-en-la-amazonia-peruana/

(8) Zevallos, M, Mayo 24, 2013, Retroceso en la implementación de la consulta previa, Noticias Aliadas, www.noticiasaliadas.org/articles.asp?art=6831

(9) *India tops WorldBank’s loan list*, http://business.rediff.com/report/2010/jun/23/india-tops-world-banks-loan-list.htm

(10) *Private Equity Paves Road for India’s Infraestructure*, www.preqin.com/item/private-equity-paves-road-for-india-s-infrastructure/102/3798

(11) *World Bank offers Angola $1 billion to fund infrastructure, agriculture,* www.theafricareport.com/Southern-Africa/world-bank-offers-angola-1-billion-to-fund-infrastructure-agriculture.html