

Editorial

Inversión en infraestructura pública *versus* gobiernos de extrema derecha

La inversión en infraestructura es fundamental para cualquier proyecto de desarrollo económico e inclusión social. Dentro de estas inversiones significativas, los puertos han adquirido mayor importancia con la liberalización del comercio y con el surgimiento de cadenas de valor globales y de la guerra híbrida. Asimismo, la pandemia por COVID-19 y los desastres climáticos han puesto en evidencia la importancia del rol del Estado en la configuración de infraestructuras tanto para estimular exportaciones, como para evitar prevenir esos eventos que amenazan a las poblaciones aledañas. Lo cierto es que los barcos de *containers* de exportación son cada vez más grandes y pesados y eso hace que requieran de grúas especiales, es decir, de tecnologías crecientes para estar a la altura de la competencia y de la productividad internacional. El crecimiento de los puertos de Brasil y de China son claras muestras de ello.

También los puertos configuran rutas de salida de los países de sus principales fuentes de exportaciones. En el caso del Cono Sur, no es lo mismo que la salida de la producción del Paraná y de la Hidrovía se haga por el puerto de Montevideo y pague impuestos y trasbordos allí, que el trazado directo hacia el Océano Atlántico a través del Canal de Magdalena y del Puerto de La Plata. La importancia geopolítica de los puertos es creciente dada la orientación actual hacia la privatización de los mismos con orientación reprimarizadora y en detrimento del valor agregado que puedan

regularse y controlar lo que exportan, evitando la evasión, el narcotráfico y el lavado de dinero.

De este modo, la infraestructura pública tiene diversas dimensiones a incorporar con los ámbitos de las políticas públicas, de la geopolítica y de la economía global. En el caso de la salud, la recomposición de los sistemas sanitarios afectados por el COVID-19 requirió una inversión enorme de los Estados y necesita cada vez más de hospitales y de clínicas de alta complejidad para atender los nuevos problemas de salud vinculados al envejecimiento de la población, aparatología más costosa y todo lo que significa la sociedad del cuidado.

La conectividad en las sociedades es cada vez más importante, ya sea que se realice por vía automóvil privado con menos productividad y más impacto ambiental, o por trenes de alta velocidad interconectados. Esta última opción ha caracterizado un impulso formidable a la accesibilidad y a la conectividad de la población gracias a la producción china con bajos costos que a la vez ha impulsado la innovación ingenieril, las tecnológicas, los nuevos materiales para superar los obstáculos físicos de su territorio, montañas, lagos, mares, distancias enormes y simultáneamente lo hacen con seguridad (no exponiendo a los pasajeros a una lógica de rentabilidad de empresas privadas como, por ejemplo, ha ocurrido en el caso de los Estados Unidos con los accidentes de la empresa Boeing). La inversión en infraes-

estructura pública puede pensarse tanto como puertas de entrada y de salida de producciones reprimarizadas o como generación de espacios para la exportación de mayor valor agregado. En ese sentido, por caso en el territorio de Río de Janeiro existen grandes *players* estratégicos oligopólicos que controlan (puerta a puerta) las cadenas globales de valor. Estos conglomerados industriales, empresariales y financieros concentran gran parte del poder de decisión –igual que en la Argentina y que en otros países de la región– de los destinos de ciudades y regiones que están sometidos a movimientos que se originan en diversas escalas extra-locales. Así, promueven una especialización productiva restringida y conspiran contra otra producción de espacio urbano-regional alternativa. Uno que estuviera dotado con mayor justicia socioespacial y ambiental, de empleo, de capacidades de control, duración en el tiempo y de autonomía en las decisiones estatales. En este sentido, las infraestructuras pueden desempeñar un papel profundamente contradictorio y, por lo tanto, no pueden entenderse únicamente como el camino hacia el desarrollo sin considerar la subordinación dependiente, la explotación o no de la fuerza laboral, la planificación en favor del bien común y la no depredación de la naturaleza. En un contexto civilizatorio cada vez más dramático, urge avanzar en la propuesta de otros horizontes de posibilidades alternativas y estratégicos tanto para el presente como para el futuro.

Por un lado, el Estado tiene un rol cada vez más importante en la creación, mantenimiento y expansión de la infraestructura pública en proyectos de desarrollo inclusivo, competitivos y para el futuro de sus poblaciones. Por el otro, debe vérselas con un adversario impensado hasta hace poco tiempo: el avance de los gobiernos de extrema derecha anti-estatales y anti-infraestructura pública en América Latina y en otras regiones del mundo. En su versión desreguladora extrema se intenta eliminar al Estado y reemplazarlo por

el mercado para la configuración de enclaves en pos de la ganancia de intereses de grandes fondos de inversión corporaciones como Black Rock, Templeton, o Elon Musk, Soros y los Bancos de inversión con lógicas claramente neocoloniales. El riesgo principal es que las nuevas derechas que asolan la región, como la de La Libertad avanza en la Argentina, la de Jair Bolsonaro en el Brasil o la de Nayib Bukele en El Salvador, consideran que el Estado ya no tiene nada que hacer en la infraestructura y que ésta es una tarea del interés y del beneficio del mercado o de un sector privado guiado por la rentabilidad del proyecto de los CEOs o de sus mayores accionistas. En los primeros cuatro meses de este gobierno anarco-capitalista de la Argentina se han eliminado hasta ahora 400.000 empleos en infraestructura, promovido la recesión y una orientación a la depresión económica. Asimismo, se ha dejado de invertir en el mantenimiento de las infraestructuras y han cesado las reinversiones presupuestarias, aumentando el riesgo de los accidentes para los pasajeros del transporte público. La desinversión es claramente una estrategia que estos gobiernos utilizan para fomentar las privatizaciones con miras a lograr activos en ferrocarriles, aerolíneas y tierras públicas a precios de remate. Por ejemplo, el choque de trenes de la línea San Martín que aconteció recientemente en Buenos Aires, muestra la importancia y la necesidad del rol del Estado en la vida cotidiana de la población dada las consecuencias trágicas del desfinanciamiento y del vaciamiento en áreas clave del transporte público. La desidia del gobierno de Javier Milei consiste en que ocupó seis de cada diez puestos que tiene el Estado, en que no contrata gente, despidió personal con experiencia en un Estado sin capacidades que sirve luego para ser desprestigiado por el discurso oficial que emite un sentido común inverso al bien común. Esta perspectiva brutal de ajuste para alcanzar el superávit fiscal, bajar la inflación y cumplir con el FMI, reduce presupuestos en educación y en salud

pública, en infraestructura, desarrollo social, ciencia y técnica.

Sin duda, la infraestructura es un indicador clave de si hay o no una voluntad política en potenciar la economía real o, en cambio, a la especulativa financiera, bonos o de adquirir activos públicos que pasan a manos privadas. En otras palabras, si predomina el interés particular o el general, si esa infraestructura se dirige al auto-abastecimiento energético de la producción de gas y energía en un mundo cada vez más necesitado de ésta, o si va a ser entregada a grupos de inversión privados que colonizan el Estado y los recursos naturales estratégicos que no pagan retenciones, ni permiten generar cadenas de valor local, destruyendo así el entretejido de las PyMEs. Es claramente una orientación antinacional para configurar enclaves que se llevan la riqueza y dejan como saldo el desastre ambiental y social en los territorios. Esto queda demostrado en el proyecto de la ley Bases promovida actualmente por el presidente Javier Milei. Sin duda, este proyecto de ley se orienta también en contra de la infraestructura pública y de la industria nacional. Una ley que busca cambiar la obra pública por el interés privado y la matriz energética de la normativa vigente. Pues dice claramente que lo importante tiene que ser el autoabastecimiento para las y los argentinos, mientras que en la Ley del Estatuto de Entrega sentencia lo contrario, que lo más importante deja de ser eso y pasa a ser la renta de la empresa, vale decir, facilidades para el lavado de dinero impidiendo que los dólares queden en las reservas del Banco Central.

Por estas y otras razones, este número de la Revista Estado y Políticas Públicas esté dedicado a un punto clave de los problemas del desarrollo en América Latina en estos momentos. Sin duda, hoy están en juego las opciones de los recursos naturales estratégicos, las vías negables, los puertos y la geopolítica del Atlántico Sur de la Antártida del bicontinentalismo, vale decir, mayores o menos posibilidades para

la salud, la educación, la ciencia y la tecnología. Porque no hay proyecto de desarrollo nacional sustentable inclusivo sin un impulso a la infraestructura, con Estados que planifiquen, que sean eficaces y ágiles para atender las necesidades de producción y de exportación con valor agregado. La infraestructura es también el salario indirecto, es el que el Estado otorga a las y los ciudadanos cuando les da infraestructura en puertos, ferrocarriles, hospitales, escuelas, conectividad, edificios para ciencia y técnica, iluminación para las calles o pavimento, es decir, calidad de vida. De allí la urgente necesidad de recuperar un Estado presente, orientado al bien común y al servicio de una comunidad con proyecto nacional de desarrollo estratégico.

En este número de la Revista Estado y Políticas Públicas contamos con los aportes de diversas/os investigadoras/es de América Latina que son especialistas en las temáticas que atañen a la infraestructura pública. Así, hemos querido realizar una contribución académica a partir de la riqueza de estas aproximaciones sobre un tema tan complejo e importante de nuestra actualidad regional.

Sin duda, este *dossier* no hubiera sido posible sin la coordinación de Eduardo Crespo. Le agradecemos muy especialmente por el excelente trabajo que ha realizado en convocar a las y los autores, a quienes a su vez agradecemos por haber aceptado tan generosamente la invitación de ayudarnos a comprender con más y mejores herramientas la complejidad y la singularidad de estas cuestiones. Por lo tanto, vaya nuestro sincero agradecimiento a Alexandre Jerónimo Freitas, Ariel García, Javier Walter Ghibaudi, Dayene Victória Rodrigues da Silva, Martín Scarpacci y a Li Yongfeng. Y, por su parte, a Alejandro Casalis, Miriam Debieux Rosa, Mariano Fraschini, Agustina Gradin, Rose Gurski, Ana Logiudice y a Nerio Neirotti por sus contribuciones sobre distintas temá-

ticas que se presentan en la sección "Artículos de investigación". Finalmente, agradecemos a Martina Acedo Czukiewiez por los aportes ofrecidos en su interesante reseña de libro.

Daniel García Delgado
Buenos Aires, abril de 2024