

SE REZAGA LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA

El sector público de América Latina no invierte lo suficiente en transporte, electricidad y agua, pero tampoco permite que los inversionistas privados lo hagan

ECONOMIST INTELLIGENCE UNIT
/THE ECONOMIST

Imposible ver algo así y no creer en el progreso. Donde había aire, hay rocas. Donde había rocas, hay aire. Donde no había un lago, ahora existe. El Cajón, una presa de 188 metros de profundidad en Nayarit, debe generar 750 megavatios de electricidad a partir de 2007.

El Cajón es el proyecto de construcción más grande de América Latina. Es también una rareza. En México el gasto público en infraestructura para la generación de electricidad, carretera, vías férreas, plantas de agua, etc., fue una tercera parte más bajo en 2004 que 10 años antes, de acuerdo con un informe de Merrill Lynch. El Banco Mundial dice que dos quintas partes de las autopistas del país son "premodernas". Sin embargo, el gobierno gasta 0.7% del PIB en subsidiar el consumo de electricidad, algo que no beneficia a los más pobres, quienes viven a oscuras en las áreas rurales.

Lo mismo sucede en toda América Latina. Aunque las economías crecen de manera dinámica gracias al auge de la exportación, están encadenadas por carreteras y autopistas de baja calidad, puertos obstruidos y un suministro precario de electricidad. En los años noventa, los gobiernos redujeron radicalmente la inversión pública para equilibrar su presupuesto e invitaron a los inversionistas a cubrir el déficit. Entre 1990 y 2003 la región representó la mitad de la participación total del sector privado en la infraestructura de países desarrollados. La inversión privada ha expandido las redes de telecomunicaciones. Pero el flujo del dinero privado para electricidad, agua potable y transporte se ha secado en muchos países, en parte porque los ciudadanos y los políticos se opusieron a la privatización.

En años recientes, el gasto total en infraestructura en la región ha promediado menos de 2% del PIB. No es suficiente. De acuerdo con el Banco Mundial, 58 millones de latinoamericanos carecen de acceso a agua potable y 137 millones de drenaje. En Brasil y Perú, menos de un cuarto de las autopistas principales están clasificadas como adecuadas. Según encuestas realizadas por el banco, 55% de los empresarios consultados en América Latina señalan que la infraestructura es



Aspecto de la presa El Cajón, en el municipio de La Yesca, Nayarit, el proyecto de construcción más grande de América Latina ■ Notimex

un serio problema, porcentaje que en Asia del este es sólo de 18%. El banco dice que la región tendrá que duplicar o triplicar su gasto actual para que su infraestructura alcance el nivel de las boyantes economías de aquella región asiática.

La excepción, como es frecuente, la constituye Chile. La dictadura militar comenzó a privatizar infraestructura en 1985, principiando con telecomunicaciones y electricidad. Los gobiernos democráticos han ido más allá. Las carreteras que llevan al viajero del aeropuerto a Santiago, la capital, son administradas de manera privada, como muchas otras autopistas y el propio aeropuerto. Casi toda el agua de Chile es suministrada por empresas privadas. En Santiago, el tratamiento de aguas negras se ha incrementado de 3% en 1999 al actual 70%, dice Alfredo Noman, director de Aguas Andinas, la compañía española de agua potable de la capital chilena. En Chile, sólo los hogares más alejados carecen de agua o electricidad.

Mayor inversión en Chile

Chile ha sido capaz de movilizar tanto dinero privado porque su gobierno ha establecido procedimientos legales y regulatorios en los que confían los inversionistas. "En caso de una disputa podemos recurrir al arbitraje; lo hemos utilizado y funciona", dice Noman. Contribuye, también, que Chile tenga fuertes mercados de capital y grandes inversionistas institu-

cionales, como los fondos de pensión privados. Los "bonos de infraestructura" de largo plazo, denominados en pesos ajustados a la inflación, han servido para financiar gran parte de los 8 mil mdd invertidos en carreteras, aeropuertos y demás.

Cobrar, otro dolor de cabeza latinoamericano, es relativamente fácil en Chile. Autopista Central, carretera de Santiago operada por la compañía española ACS, factura a los conductores cada mes en lugar de cobrar peajes. Suena riesgoso, pero su cartera vencida es de menos de 3% del total, dice Antonio Estrada, gerente de Autopista Central. Chile planea expedir contratos para que inversionistas privados construyan y den mantenimiento a hospitales públicos.

El éxito no ha popularizado la privatización. Los chilenos se quejan de que sólo ven coches nuevos en las carreteras porque

los conductores de carcachas no pueden pagarlas. (Lo mismo sucede con las carreteras de peaje construidas por particulares en México.) Contar con agua corriente es cómodo, pero los pozos del patio trasero eran gratis. En una investigación de 2005, efectuada por Latinobarómetro, dos tercios de los entrevistados chilenos estaban decepcionados con la privatización, más que en Brasil y en México. Sin embargo, Chile ha protegido a los inversionistas de la ira popular, a diferencia de sus vecinos. Por esta razón, ACS no está tentada de invertir en ningún otro lugar en la región. "La estabilidad política y económica no es lo bastante buena para hacer una inversión a 25 o 30 años", dice Estrada.

De los países más importantes de América Latina, sólo Colombia ha conseguido mantener la inversión pública y atraer

financiamiento privado. En otros lugares el panorama es mucho más problemático. En algunos países el capital privado enfrenta rotunda hostilidad. Bolivia nacionalizó su petróleo y su gas el mes pasado, y antes echó a las multinacionales de la industria de agua potable. El gobierno argentino renacionalizó la compañía de agua potable de Buenos Aires y se ha enfrentado a otras empresas privadas por los impuestos sobre utilidades. En la actualidad planea imponer un cargo a los consumidores de energía para aumentar los ingresos de la recientemente creada empresa estatal de energía.

Parálisis en Brasil

En Brasil, la economía latinoamericana más grande, el entusiasmo inicial por la inversión privada en infraestructura se ha enfriado. En los años noventa, el gobierno privatizó telecomunicaciones, vías férreas y el suministro de electricidad y entregó 5 mil kilómetros de autopistas federales a operadores privados. Luiz Inacio Lula da Silva, presidente de Brasil desde 2003, prometió una ruptura con las políticas "neoliberales" de su predecesor. Bajo su gobierno, no se ha llevado a cabo ninguna inversión, privada o pública, en transporte, electricidad o agua potable.

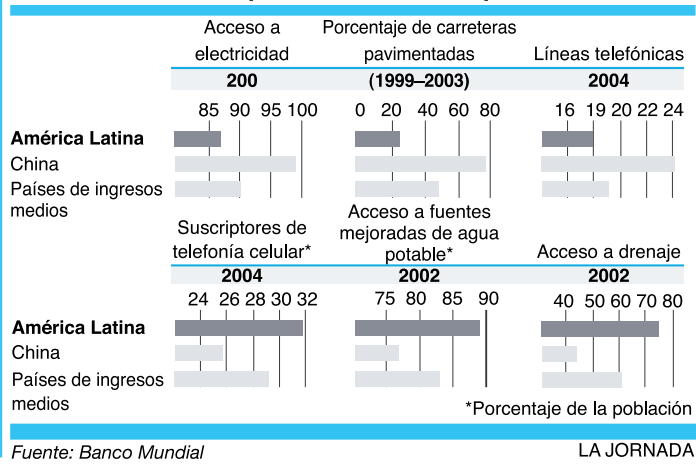
Puesto que Brasil tiene pocas oportunidades de elevar impuestos y deuda, y no fácilmente puede redistribuir el gasto, tendrá que depender del sector privado durante los años siguientes, estima Paulo Correa, coautor de un informe del Banco Mundial, de próxima aparición, sobre infraestructura brasileña. Sin embargo, el clima para la inversión privada es hostil. No puede contarse con los organismos reguladores y los tribunales para hacer valer los contratos. En un sondeo reciente, de 21 agencias reguladoras, 12 de ellas reportaron que ha habido intentos del gobierno para interferir en sus decisiones.

Brasil, luego de mucho retraso, está lanzando un proyecto al amparo del cual las empresas privadas pueden construir y operar carreteras, sistemas de drenaje e incluso cárceles, a cambio de un flujo de ingresos garantizados por el gobierno. Las empresas locales están menos dispuestas que los inversionistas internacionales a enfrentar el riesgo. "¿Tenemos que esperar a que alcancemos el nivel de Chile? Necesitamos aceptar las condiciones existentes", dice Marcelo Odebrecht, gerente de una constructora que lleva su apellido.

Es digno de encomio el gusto por el peligro de Odebrecht, pero no que los gobiernos dependan de él. Invertir en infraestructura rinde grandes dividendos para los pobres y reduce la desigualdad. Los gobiernos que no pueden invertir en infraestructura y al mismo tiempo ahuyentan a quienes sí pueden, no le hacen un gran favor a sus votantes.

FUENTE: EIU

Todos conectados, pero sin carreteras para el desarrollo



ECONOMIST INTELLIGENCE UNIT
/THE ECONOMIST

EL FLUJO DE DÓLARES AYUDA A CONSTRUIR CARRETERAS PARA NADIE

Si México quiere detener la decadencia de algunas poblaciones, necesita hacer algo más para canalizar recursos a inversiones productivas

El Cargadero es una pulcra población rural en las desérticas montañas que rodean la ciudad de Zacatecas. El pueblo luce razonablemente próspero. Las calles están pavimentadas y las aceras limpias y libres de basura. A muchas de las casas de concreto, la mayoría de un solo piso, les han dado una mano de pintura y ostentan nuevas rejas en las ventanas.

Pero a mediodía de un viernes de junio el pueblo se encuentra vacío, excepto por un grupo de ancianos en la plaza principal. "Sólo los viejitos se quedan aquí", dice José Herrera, agricultor que cultiva maíz y frijoles apenas suficientes para alimentar a su familia.

Herrera es uno de los casi 500 habitantes que permanecen en El Cargadero. Dos mil de sus vecinos están en Anaheim, suburbio de Los Angeles, y sólo regresan en vacaciones. Eso así, su impacto se ve de inmediato en la estrecha calle principal. Un techo de acero corrugado flota sobre la plaza, proyectando sombra sobre un letrero que dice: Plaza Cívica El Migrante. Cubos de basura de mala calidad, cuidadosamente adosados a los muros de piedra, llevan la inscripción: "Donado por el club social de El Cargadero". Todas estas mejoras —más las calles pavimentadas— han sido posibles mediante un programa gubernamental de autoasistencia conocido como Tres por Uno, en el cual las autoridades federales, estatales y municipales, en conjunto, ofrecen tres dólares por cada dólar que la asociación remite al lugar de la origen de sus miembros.

Entornos decorosos para pueblos medio vacíos: la paradoja puede verse una y otra vez en los asentamientos que rodean Zacatecas. Y se repite en otros centros históricos de la migración mexicana a EU: Jalisco, Guanajuato y



En México el gasto público en infraestructura para la generación de electricidad, carreteras, vías férreas, plantas de agua, etc., fue una tercera parte menor en 2004 que 10 años antes, de acuerdo con Merrill Lynch. En la foto, presa El Cajón ■ Notimex

Michoacán, así como en estados sureños como Oaxaca y Chiapas, que han comenzado a despoblarse en fechas más recientes. Y la paradoja ha llegado a ser incluso

más drástica como resultado de tendencias migratorias de largo plazo.

México ha crecido, pero no tan rápido como para crear los

empleos necesarios para los jóvenes que entran al mercado laboral. Y ante el atractivo que siguen ejerciendo los salarios estadounidenses, no ha cesado de aumentar el número de los que cada año salen a cubrir empleos de bajos salarios en la agricultura, construcción y en el sector de servicios. En la medida en que ese número se incrementa, el monto de los recursos que envían a sus hogares se eleva.

De acuerdo con Jesús Cervantes, jefe de estadísticas del Banco de México, el total de las remesas llegó a 20 mil mdd en 2005, en comparación con casi 4 mil mdd en 1995. A juzgar por las actuales tendencias, dice Cervantes, este año el monto podría alcanzar 25 mil mdd. Parte del incremento se explica por las mejoras en las mediciones. México estableció un programa para que los bancos pudieran reportar remesas en 2000 y lo convirtió en obligatorio dos años después.

Pero, además, los migrantes se ven alentados a enviar sus remesas a casa porque la velocidad de la transmisión electrónica ha mejorado y los pagos de comisión son más baratos. Hace 10 años sólo la mitad del dinero era remitido por medio de transferencias electrónicas y un monto similar se enviaba a través del sistema postal o en las bolsas y maletas de los parientes que regresaban. En la actualidad, 9 de cada 10 dólares son enviados a su destino por un clic de computadora.

La competencia entre docenas de compañías de remesas y un buen número de bancos que están entrando al mercado ha provocado la baja de las tasas de comisión a un promedio de 3% por un cheque de 300 dólares, en comparación con de 7% a 14% hace siete años.

Las remesas son la tercera fuente de divisas extranjeras después de las manufacturas y el petróleo, incluso después de que el precio del crudo se incrementó al equivalente de casi 60% de las exportaciones de petróleo durante el primer trimestre de este año. La importancia económica de las remesas está en ascenso, en especial en los estados agrícolas más pobres, como Michoacán, donde representan 15.3% del PIB; Oaxaca (8.6%) y Zacatecas (8.5%).

Programas como Tres por Uno están diseñados para encauzar más recursos a la inversión. El problema es que si México quiere detener la deca-

dencia de poblaciones como El Cargadero, necesita hacer algo más para canalizar recursos hacia inversiones productivas.

Rodolfo García Zamora, economista de la Universidad de Zacatecas y experto en migración, dice que en pueblos como El Cargadero la mitad de las casas están vacías. El campo circundante está salpicado de casas vacías aún más grandes, construidas por migrantes nostálgicos para su retiro. "Esas poblaciones parecen mausoleos", afirma García Zamora.

El remedio puede estar en camino. García espera que el creciente interés del Banco Mundial y del Banco Interamericano de Desarrollo podría ser un catalizador, y destaca la reciente aprobación por parte del BID de un préstamo de 7 mdd para el programa Tres por Uno que se destinará al financiamiento de empresas.

Aun así, los montos son pequeños y podrían no ser suficientes para atender la dimensión de empleos necesarios. García teme que las remesas desaparezcan poco a poco, en parte porque la segunda generación de mexicanos tiene una identificación más débil con su lugar de origen. Los miembros de las asociaciones tienden a ser de más de 40 años, dice. "Todo el mundo cree que esos flujos van a continuar por siempre, pero la experiencia en otras partes sugiere que bajarán."

Además, es difícil saber qué proyectos podrían funcionar en pueblos como El Cargadero. Un intento de diversificar el cultivo de durazno no tuvo éxito, en parte por las sequías periódicas. En los años setenta se echó a andar con subsidios gubernamentales una pequeña empresa, diseñada para clasificar y empaquetar la fruta, pero hace tiempo fue abandonada. "Es un monumento a la improvisación", dice García. "No programaron dónde iban a vender el producto."

Mientras tanto, los que aún son jóvenes ya hacen planes para escapar. En el cercano Jomulquillo, otro pueblo desierto engalanado de casas bonitas, las ventas en el supermercado de Leo Pérez son bajas. Pérez, un taciturno hombre de 28 años, dice que el pueblo tiene mucho mejor aspecto que cuando su familia abrió la tienda, hace 11 años.

Dos puentes con brillantes cercas amarillas pasan sobre el arroyo que divide al pueblo y todas las calles han sido pavimentadas. Pérez no descarta que las cosas puedan mejorar para los 200 residentes del pueblo, pero no es probable que él esté ahí para atestiguar alguna mejoría. Los papeles de Pérez están en la embajada de EU en la ciudad de México. Cuando regresen, espera poder salir con su esposa y sus dos hijos para reunirse con el resto de la familia en California.

FUENTE: EIU



El presidente Vicente Fox supervisa las obras de la presa El Cajón ■ Notimex