

David Harvey

**Senderos
del mundo**



Akal / Cuestiones de antagonismo / 105

David Harvey

Senderos del mundo

Traducción: Juanmari Madariaga

Este libro indaga entre las obras más emblemáticas del recorrido intelectual emprendido por David Harvey a lo largo de cinco décadas. Muestra cómo la vivencia de los disturbios, la desesperación y la injusticia presentes en el Baltimore de los años setenta llevó a Harvey a buscar en Marx una explicación satisfactoria de las desigualdades capitalistas, así como a un compromiso intelectual ininterrumpido que ha hecho de él el mayor analista de la obra de Marx.

El libro conduce al lector por las diferentes etapas de la singular síntesis de método marxista y saberes geográficos que ha permitido a Harvey desarrollar una poderosa comprensión acerca de los caminos del mundo: desde la nueva mecánica del imperialismo, las crisis de los mercados financieros o la eficacia de las huelgas en el sector automovilístico inglés, hasta los vínculos entre naturaleza y cambio, pasando por el significado de la condición posmoderna.

David Harvey es Distinguished Professor of Anthropology and Geography en el Graduate Center de la City University of New York (CUNY) y director del Center of Place, Culture and Politics de la misma universidad. En Ediciones Akal ha publicado *Espacios de esperanza* (2003), *El nuevo imperialismo* (2004), *Espacios del capital* (2007), *Breve historia del neoliberalismo* (2007), *París, capital de la modernidad* (2008), *El enigma del capital y las crisis del capitalismo* (2012), *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana* (2013), *El cosmopolitismo y las geografías de la libertad* (2017), *Senderos del mundo* (2018) y los dos volúmenes de su *Guía de El Capital de Marx* (2014 y 2016).

«David Harvey es una inspiración para mí, así como para todas las personas que, de manera imperiosa, aspiran a un orden mundial justo; uno de los pensadores más sagaces e inteligentes con que podemos contar.»

Owen Jones, autor de *Chavs* y *The Establishment*.

«David Harvey provocó una revolución en su campo de estudio y ha inspirado a generaciones de intelectuales ra-

dicales»

Naomi Klein, autora de *La doctrina del shock* y *No Logo*.

Diseño de portada
RAG

Reservados todos los derechos. De acuerdo a lo dispuesto en el art. 270 del Código Penal, podrán ser castigados con penas de multa y privación de libertad quienes sin la preceptiva autorización reproduzcan, plagien, distribuyan o comuniquen públicamente, en todo o en parte, una obra literaria, artística o científica, fijada en cualquier tipo de soporte.

Nota editorial:

Para la correcta visualización de este ebook se recomienda no cambiar la tipografía original.

Nota a la edición digital:

Es posible que, por la propia naturaleza de la red, algunos de los vínculos a páginas web contenidos en el libro ya no sean accesibles en el momento de su consulta. No obstante, se mantienen las referencias por fidelidad a la edición original.

Título original

The Ways of the World

© David Harvey, 2016

© Ediciones Akal, S. A., 2018

para lengua española

Sector Foresta, 1
28760 Tres Cantos
Madrid - España

Tel.: 918 061 996

Fax: 918 044 028

www.akal.com

ISBN: 978-84-460-4651-6

Créditos de imágenes

Figura 4.2 (arriba) © Photothèque des Musées de la Ville de Paris / Briant;

(abajo) © Photothèque des Musées de la Ville de Paris / Joffre

Figura 4.3 (izquierda) © Photothèque des Musées de la Ville de Paris / Habouzit

(derecha) © Photothèque des Musées de la Ville de Paris / Pierrain

Figura 4.5 © Photothèque des Musées de la Ville de Paris / Lifeman

Figura 4.6 © Photothèque des Musées de la Ville de Paris / Joffre

Figura 4.7 © Photothèque des Musées de la Ville de Paris / Joffre

Figura 4.8 © Photothèque des Musées de la Ville de Paris / Joffre

Figura 4.9 © Photothèque des Musées de la Ville de Paris / Degraces

Figura 4.10 © Photothèque des Musées de la Ville de Paris / Joffre

Figura 4.11 © Photothèque des Musées de la Ville de Paris / Degraces

Prefacio

He tenido la suerte de participar en la publicación de muchos de los libros de David Harvey, desde el primero en 1969 hasta el presente 47 años después. El primero fue *Explanation in Geography*, en el que reformuló las formas en que los geógrafos recopilan, clasifican e interpretan los datos y cómo generalizan y elaboran teorías basadas en ellos. Lo hizo apoyándose en otras disciplinas, especialmente filosofía, estadística y matemáticas. Trataba de llevar lo que llamaba «estándares intelectuales decentes para la argumentación racional» a la metodología y la teorización geográfica. El libro fue una hazaña rápidamente aclamada en todo el mundo. Harvey lo terminó mientras era profesor en el Departamento de Geografía en la Universidad de Bristol. En el momento en que lo publicó se había convertido en profesor asociado en el Departamento de Geografía e Ingeniería Medioambiental en la Universidad Johns Hopkins en Baltimore. Allí su experiencia de la ciudad a raíz de los disturbios de 1968 cambió dramáticamente el enfoque de su investigación y marcó el comienzo de su larga vinculación con las obras de Karl Marx. La transición se hizo evidente 2 años después en «*Revolutionary and Counter-Revolutionary Theory in Geography and the Problem of Ghetto Formation*», publicado aquí como capítulo 1. Su tema tiene un marcado contraste con el libro que lo precedió, pero la preocupación de Harvey por la meticulosa recopilación y análisis de datos y por una interpretación rigurosa de su importancia para la teoría y la práctica es tan evidente en uno como en otro; ha seguido siendo una característica descollante de su obra desde entonces.

En su comentario sobre el capítulo 1 Harvey señala que sus hallazgos sobre las causas del problema de la vivienda en Baltimore se ganaron la admiración de los funcionarios, los propietarios de terrenos y los financieros de la ciudad. En este ca-

so admite que no mencionaba la base marxista de su análisis. Sus investigaciones sobre la naturaleza proteica del capital han seguido obteniendo aplausos de los capitalistas que critica, incluso cuando se enmarcaban explícitamente en términos marxistas: *The Enigma of Capital*, por ejemplo, publicado en 2010, fue reseñado favorablemente en el *Financial Times* y en la revista trimestral *Finance & Development* del FMI. Se puede entender por qué al leer el chispeante informe sobre la evolución del capitalismo en el capítulo 11. Al igual que su ilustre predecesor, Harvey es un analista brillantemente perspicaz de la historia y adaptabilidad del capital, incluso cuando diagnostica las causas de sus crisis y la inevitabilidad de su desaparición.

Mis favoritos entre los muchos capítulos que destacan en el libro incluyen la explicación de lo que hay detrás de la construcción de la Basílica del Sacré-Coeur en París en el capítulo 4, la exposición de la comprensión espacio-temporal en su estudio del posmodernismo en el capítulo 5 y el informe en el capítulo 8 de la huelga de los trabajadores del automóvil en Oxford, que se desplaza desde un análisis de las tensiones entre la acción local y las causas globales hasta una consideración minuciosa de las novelas de Raymond Williams, así como el tema recurrente a lo largo de todo el libro de cómo se trasladan, demasiado visiblemente, los problemas de sobreacumulación a la urbanización desenfrenada y los perjuicios sociales que la acompañan.

Esta recopilación de textos de David Harvey de diversos periodos de su larga y productiva carrera interesará sin duda, tanto a los que ya están familiarizados con su obra como a quienes la conozcan por primera vez.

John Davey
Oxford, agosto de 2015

Introducción

Nos llegan de China algunas noticias y algunos informes sorprendentes. El Servicio Geológico estadounidense [United States Geological Survey], que controla este tipo de cosas, informa que China consumió 6.651 millones de toneladas de cemento en los años 2011-2013, frente a los 4.405 millones de toneladas que utilizó Estados Unidos durante el periodo 1900-1999. En Estados Unidos se emplean sin duda grandes cantidades, pero los chinos parecen estar vertiéndolo sin freno en todas partes. ¿Cómo y por qué podría estar sucediendo esto? ¿Y con qué consecuencias medioambientales, económicas y sociales?

Ese es el tipo de preguntas sobre las que este libro pretende arrojar luz. Así que atendamos al contexto de este hecho simple y consideremos luego cómo podemos crear un marco general para comprender lo que está sucediendo.

La economía china atravesó una seria crisis en 2008. Su sector exportador se vio en grandes dificultades. Millones de trabajadores (30 millones según algunas estimaciones) fueron despedidos porque la demanda de consumo en Estados Unidos (el principal mercado para los productos chinos) había caído en picado: millones de familias estadounidenses habían perdido o se exponían al peligro de perder sus hogares a causa de las ejecuciones de hipotecas y evidentemente no corrían a los centros comerciales a comprar bienes de consumo. El *boom* inmobiliario y la consiguiente burbuja desde 2001 hasta 2007 habían sucedido a la caída del mercado de valores «punto-com» tras el estallido de la anterior burbuja en 2001. Luego, Alan Greenspan, presidente de la Reserva Federal estadounidense, optó por bajar los tipos de interés, con lo que el capital rápidamente retirado de la bolsa se trasladó al mercado inmobiliario como destino preferido hasta que en 2007 estalló la correspondiente burbuja. Así se desplazan las ten-

dencias a la crisis del capital. La crisis de 2008, surgida principalmente en el mercado de la vivienda en el sudoeste (California, Arizona y Nevada) y en el sur (Florida y Georgia) de Estados Unidos, provocó millones de desempleados en las regiones industriales de China a principios de 2009.

El Partido Comunista chino sabía que debía buscar alguna ocupación para todos esos trabajadores desempleados so pena de afrontar la amenaza de un malestar social masivo. A finales de 2009 un detallado estudio conjunto del Fondo Monetario Internacional y la Organización Internacional del Trabajo estimó que la pérdida total neta de empleos en China como consecuencia de la crisis rondaba los 3 millones de personas (frente a 7 millones en Estados Unidos). El Partido Comunista chino logró pues de algún modo crear alrededor de 27 millones de empleos en un año, un resultado fenomenal, sin precedentes en la historia.

¿Pero qué es lo que hicieron los gobernantes chinos y cómo lo hicieron? Diseñaron una enorme oleada de inversión en infraestructuras materiales, en parte para integrar espacialmente la economía china estableciendo lazos de comunicación entre las dinámicas zonas industriales de la costa este y el interior, muy poco desarrollado, y entre los mercados industriales y de consumo del norte y del sur, hasta ahora bastante aislados entre sí. Esto se combinó con un vasto programa de urbanización forzada, construyendo casi de la nada ciudades enteras, así como ampliando y reconstruyendo las existentes.

Esta respuesta a la crisis económica no era nueva. Napoleón III llevó a Haussmann a París en 1852 para restaurar el empleo mediante la reconstrucción de la ciudad después del colapso económico y el movimiento revolucionario de 1848. El Gobierno estadounidense hizo lo mismo después de 1945, cuando empleó gran parte de su mayor productividad y del excedente de efectivo para construir urbanizaciones periféricas y regiones metropolitanas (al estilo de Robert Moses en Nueva York) en torno a las principales ciudades, al mismo tiempo que integraba el sur y el oeste del país en la economía nacional mediante la construcción del sistema de autopistas interestatales. El objetivo era, en ambos casos, crear grandes cantida-

des de empleo para los excedentes de capital y trabajo y asegurar así la estabilidad social. En China se hizo lo mismo después de 2008, pero tal como indican los datos sobre el consumo de cemento, lo hicieron mediante un cambio de escala. Tal cambio también se había visto antes: Robert Moses trabajó a una escala metropolitana mucho mayor que la del barón Haussmann, que se centró sólo en la ciudad de París. Después de 2008, más de una cuarta parte del PIB chino procedía de la construcción de viviendas, y cuando se le añaden todas las infraestructuras físicas (tales como líneas férreas de alta velocidad, autopistas, proyectos hídricos y de presas, nuevos aeropuertos y terminales de contenedores, etc.), aproximadamente la mitad del PIB de China y casi todo su crecimiento (que rondaba el 10 por 100 anual hasta hace poco) se debió a la inversión en el entorno construido. Así fue como China salió de la recesión, con el vertido de todo ese cemento.

Los efectos de estas iniciativas fueron espectaculares. Después de 2008 China consumía alrededor del 60 por 100 del cobre mundial y más de la mitad de la producción mundial de hierro y cemento. La aceleración de la demanda de materias primas significó que todos los países que como Australia, Chile, Brasil, Argentina, Ecuador... producen minerales, petróleo o productos agrícolas (madera, habas de soja, pieles, algodón, etc.) dejaron atrás rápidamente los efectos del colapso de 2007-2008 y experimentaron un veloz crecimiento. Alemania, que suministra a los chinos máquinas-herramientas de alta calidad, también prosperó (a diferencia de Francia, que no lo hace). La resolución de una crisis puede ser tan veloz como su generación; de ahí su volatilidad en la geografía del desarrollo desigual. Pero de lo que no cabe dudar es de que China asumió el liderazgo para salvar el capitalismo global del desastre después de 2008, con su urbanización masiva y sus inversiones en el entorno construido.

¿Cómo lo hicieron los chinos? La respuesta básica es simple: se financiaron con deuda. El Comité Central del Partido Comunista instruyó a los bancos para que prestaran sin importar el riesgo. A los municipios y las administraciones regionales y locales se les dijo que maximizaran sus iniciativas de desarro-

llo, mientras que los términos de endeudamiento para inversores y consumidores se relajaron para que pudieran comprar apartamentos donde invertir o vivir. Como consecuencia, el crecimiento de la deuda china ha sido espectacular: casi se ha duplicado desde 2008. La relación deuda/PIB de China es ahora una de las más altas del mundo; pero, a diferencia de Grecia, la deuda se contabiliza en la moneda nacional (el renminbi) y no en dólares o euros. El banco central chino tiene suficientes reservas de divisas extranjeras para cubrir la deuda si fuera necesario y puede imprimir su propia moneda a voluntad. Los chinos asumieron la (sorprendente) visión de Ronald Reagan de que el déficit y el endeudamiento no importan. Pero en 2014 la mayoría de los municipios estaban en quiebra, había proliferado un sistema bancario clandestino para disfrazar la enorme cantidad de préstamos bancarios a proyectos no rentables y el mercado inmobiliario se había convertido en un auténtico casino de volatilidad especulativa. Las amenazas de devaluación de los valores inmobiliarios y del capital sobreacumulado en el entorno construido comenzaron a materializarse en 2012 y alcanzaron un máximo en 2015. China experimentó, en resumen, un problema predecible de sobreinversión en el entorno construido (como sucedió con Haussmann en París en 1867 y con Robert Moses en Nueva York entre el final de la década de 1960 y la crisis fiscal de 1975). La ola masiva de inversión de capital fijo debería haber aumentado la productividad y la eficiencia en el conjunto de la economía china (como sucedió en el caso del sistema de autopistas interestatales en Estados Unidos durante la década de 1960). Invertir la mitad del aumento del PIB en capital fijo que produce tasas de crecimiento en disminución no es una buena propuesta. Los efectos colaterales positivos del crecimiento de China se invirtieron. A medida que este crecimiento se desaceleró, cayeron los precios de las materias primas, lo que provocó que las economías de Brasil, Chile, Ecuador, Australia, etc. cayeran en picado.

¿Cómo se proponen entonces los chinos resolver sus problemas actuales de excedentes de capital ante la sobreacumulación en el entorno construido y el rápido aumento del

endeudamiento? Las respuestas son tan simples como los datos sobre el uso del cemento. Para empezar, planean construir una ciudad capaz de albergar a 130 millones de personas (la población combinada de Gran Bretaña y Francia), centrada en el actual Pekín y atravesada en todas direcciones por redes de transportes y comunicaciones de alta velocidad (que «aniquilarán el espacio mediante el tiempo», como decía Marx). Este proyecto financiado con deuda, en un territorio no más grande que Kentucky, está diseñado para absorber excedentes de capital y de trabajo durante mucho tiempo. No se sabe con certeza cuánto cemento se va a emplear, pero no cabe duda de que será una cantidad enorme.

China no es el único lugar que contempla proyectos de este tipo. Versiones menos gigantescas se pueden encontrar en todas partes. La reciente y espectacular urbanización de los Estados del Golfo es un ejemplo obvio. Turquía planea convertir Estambul en una ciudad de unos 45 millones de habitantes (actualmente cuenta con alrededor de 18 millones) y ha comenzado un enorme programa de urbanización en el extremo norte del Bósforo. Ya están en construcción un nuevo aeropuerto y un puente sobre el estrecho. Sin embargo, a diferencia de China, Turquía no puede hacer esto endeudándose en su propia moneda y los mercados de bonos internacionales se están poniendo nerviosos al entrever los riesgos, por lo que el proyecto amenaza estancarse. Pero en casi todas las ciudades importantes del mundo se observan grandes expansiones en la construcción y notables subidas en las precios de las viviendas y sus alquileres; cabe destacar el caso de la ciudad de Nueva York. Un *boom* de ese tipo tuvo lugar en España hasta que colapsó en 2008. Y cuando llega, el colapso revela mucho sobre el despilfarro y la insensatez de los planes de inversión que se dejaron atrás. En Ciudad Real, al sur de Madrid, se construyó un nuevo aeropuerto con un coste de más de mil millones de euros; pero no llegaron aviones y la constructora se declaró en quiebra. La oferta más alta cuando se subastó en la primavera de 2015 fue de 10.000 euros.

Pero para los gobernantes chinos, duplicar la cohesión y el tamaño de sus ciudades no es bastante. También miran más

allá de sus fronteras buscando formas de absorber su capital y mano de obra excedente. Existe un proyecto para reconstruir la llamada «Ruta de la Seda» que unía a China con Europa Occidental a través de Asia Central en la época medieval. «La creación de una versión moderna de esa antigua ruta comercial se ha convertido en una importante iniciativa de la política exterior de China bajo el mandato del presidente Xi Jinping», escriben Charles Clover y Lucy Hornby en el *Financial Times* (12 de octubre de 2015). La red ferroviaria se extendería desde la costa este de China, a través de Mongolia interior y exterior y los Estados de Asia Central, hasta Teherán y Estambul, desde donde se desplegará por toda Europa y se ramificará hasta Moscú. Ya es un hecho que los productos de China pueden llegar a Europa por esa ruta en 4 días en lugar de los 7 que precisa el transporte marítimo. Los costes más bajos y los tiempos más rápidos en la Ruta de la Seda convertirán en el futuro un área en gran parte vacía en el centro de Asia en una cadena de metrópolis prósperas, algo que ya está sucediendo. Al analizar la lógica del proyecto, Clover y Hornby señalaban la apremiante necesidad de absorber los enormes excedentes de capital y de materiales como el cemento y el acero en China. Los chinos, que han absorbido y luego han creado una creciente masa de capital excedente en los últimos 30 años, buscan ahora desesperadamente lo que yo llamo un «remedio espacial» (véase el capítulo 2) para sus problemas de exceso de capital.

Ese no es el único proyecto de infraestructura global que interesa a China. En el año 2000 se lanzó la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional en Sudamérica (IIRSA), un ambicioso programa para crear infraestructuras de transporte para la circulación de capital y productos básicos en 12 países sudamericanos. Los enlaces transcontinentales pasan por 10 polos de desarrollo. Los proyectos más ambiciosos conectan la costa del Pacífico (Perú y Ecuador) con la costa este (brasileña). Pero los países latinoamericanos no cuentan con financiación suficiente, por lo que incorporaron al proyecto a China, que está particularmente interesada en abrir Brasil a su comercio sin las demoras que suponen las rutas marítimas. En

2012 se firmó un acuerdo con Perú para comenzar la ruta por los Andes hacia Brasil. Los chinos también están interesados en financiar el nuevo canal a través de Nicaragua para competir con el de Panamá. En África ya trabajan esforzadamente (utilizando su propio capital y mano de obra) para integrar los sistemas de transporte de África Oriental, y están interesados en construir ferrocarriles transcontinentales de una costa a otra.

Cuento estos relatos para ilustrar que la geografía mundial ha estado y está siendo constantemente hecha, rehecha y a veces incluso destruida para absorber los excedentes de capital que se acumulan rápidamente. La respuesta simple a la pregunta de por qué sucede eso es: porque la reproducción de la acumulación de capital lo requiere. Esto prepara la escena para una evaluación crítica de las eventuales consecuencias sociales, políticas y medioambientales de tales procesos y plantea la cuestión de si podemos permitirnos seguir por ese camino o si debemos controlar o abolir el impulso a la acumulación sin fin de capital que se encuentra en su raíz. Ese es el tema unificador que enlaza los capítulos aparentemente dispares de este libro.

Que la destrucción creativa del entorno geográfico mundial no se detiene ni un momento es algo obvio: lo vemos a nuestro alrededor, lo leemos en la prensa y lo oímos en las noticias cada día. Ciudades como Detroit florecen por un tiempo y luego se hunden, mientras que otras ciudades prosperan. Los casquetes polares se derriten y los bosques encogen. Pero la idea de que comprender todo esto podría requerir algo más que una mera descripción, de que necesitamos crear nuevos marcos para entender cómo y por qué «las cosas suceden» tal como lo hacen, es bastante más revolucionaria. Los economistas, por ejemplo, construyen típicamente sus teorías como si la geografía fuera el terreno físico fijo e inmutable sobre el que juegan las fuerzas económicas. ¿Qué podría ser más sólido que las cadenas montañosas como el Himalaya, los Andes o los Alpes, o más fijo que la forma de los continentes y de las zonas climáticas que ciñen la Tierra? Recientemente, respetados analistas como Jeffrey Sachs en *The End of Poverty: Eco-*