



Para ser serios en cuestión de infraestructura y productividad, hablemos de Hamilton, no de Rohatyn

Por Paul Gallagher

22 de noviembre de 2016 — El viernes 18, el diario *New York Times* publicó en su primera página un artículo en donde exhorta en el título al Presidente electo, "Trump-Size Idea for a New President: Build Something Inspiring" (Una idea del tamaño de Trump para un nuevo Presidente: Construir algo inspirador) y donde analiza y propone varios proyectos de infraestructura de importancia regional.

Pero la principal potencia económica de Asia, China, está construyendo rápidamente nuevos proyectos de infraestructura, de tal magnitud y envergadura, nacional e internacionalmente, que hacen que la propuesta del *NYTimes* parezca "nada inspiradora". Una red ferroviaria de alta velocidad que lleva más de 12,000 millas construidas, en 10 años, para citar un ejemplo nomás.

El *Times* propone algunas líneas de ferrocarril de alta velocidad a lo largo de partes de las costas este y oeste, pero no es capaz de conceptualizar los grandes proyectos que realmente necesita la economía de Estados Unidos. Necesita, por ejemplo, un nuevo sistema continental de gestión de aguas y de creación de agua (por desalación, ionización, etc.) para rescatar al oeste en su conjunto de la avanzada desertificación: una red continental ferroviaria de alta velocidad que se extienda y cruce el Estrecho de Bering hacia Eurasia en el norte y hacia México en el sur hasta pasar por el Tapón del Darién en el istmo de Centroamérica; un proyecto para industrializar la Luna; un impulso de emergencia a la fusión termonuclear y a la tecnología de plasmas industriales; revivir los planes de la NASA para su proyecto solar y del espacio profundo, etc.

Por consiguiente, hay dos condiciones para los "grandes planes" de infraestructura del Presidente electo Donald Trump. Se tienen



que realizar en cooperación con China y sus nuevos bancos de desarrollo internacional. Y las propuestas para financiarlos, como las que sugiere el *NYTimes*, se tienen que desechar para darle paso a las instituciones de crédito nacional diseñadas por Alexander Hamilton.

El artículo del *NYTimes* cita como ejemplos en el artículo el proyecto de las "Cuatro esquinas" de Franklin Roosevelt y otros grandes proyectos de infraestructura. La Presa Hoover fue un proyecto de túnel y presa nunca antes intentado, que necesitó de maquinaria para perforar túneles y otras capacidades industriales que no existían. Entre otras cosas, la Comisión del Valle del Tennessee era un sistema integrado casi continental de gestión de agua, control de inundaciones, generación de energía eléctrica, electrificación rural, etc. Asimismo, muchas instalaciones científicas nacionales que se desarrollaron en Oak Ridge, Los Alamos, Livermore y en Chicago, eran grandes proyectos industriales, en la frontera misma de la ciencia nuclear. Y así por el estilo.

El Proyecto Apolo del Presidente Kennedy fue un proyecto de "infraestructura de transporte" humano al sistema solar. Fueron obras de infraestructura en las fronteras de la ciencia y de la

industria.

Construir estas "cosas que son difíciles", como decía Kennedy, ocasionó saltos en la productividad de la economía estadounidense y en la fuerza laboral, que no tenían precedentes desde la década de 1870. Durante los últimos 50 años no ha habido ningún crecimiento de la productividad como ese.

Para estos propósitos, la mentada "asociación público-privada" (PPPs, por sus siglas en inglés), término que hizo famoso en la palabrería política demócrata Felix Rohatyn del banco Lazard, hace 50 años, simple y sencillamente no sirven para nada. Aquí no hay ninguna ganancia financiera privada (excepto para los constructores y sus prestamistas) en una escala de menos de una década a lo sumo; solo hay nuevos niveles de productividad. Un avance significativo en la energía de fusión no generará "tarifas de usuarios", sino solo un nuevo futuro para Estados Unidos y para la humanidad.

Desde el lado republicano, el "plan Trump" que ha circulado sobre un banco de infraestructura es todavía más absurdo e inviable; se le podría llamar una "asociación privada-privada". Ahí, el Tesoro de EU proporcionaría tan solo \$140 mil millones de dólares en créditos fiscales para inducir fondos de inversión para formar un "banco de infraestructura". Luego, el gobierno se hace a un lado mientras que se consiguen prestado otros \$850 mil millones y controlan la selección de los proyectos de infraestructura que serían financiados por el banco de casi un billón de dólares.

Se supone que conseguirían ese dinero prestado a las infames tasas de interés de casi cero que están por ahora vigentes (con fines de rescate bancario y nada más). Pero con el solo olor de este tipo de cosas, las tasas de interés ya están subiendo rápidamente, con lo cual ese banco nacería con una enorme masa de deuda que solo seguiría creciendo si se sujeta a las leyes del mercado. Se supone que el Tesoro recuperaría sus \$140 mil millones gradualmente, con los impuestos que paguen los obreros de la construcción, los ingenieros, etc., de estos proyectos. Pero los acreedores de los \$850 mil millones recibirán su pago a través de las

"tarifas de los usuarios", como en el caso de los PPPs.

Pero en las fronteras de los "grandes proyectos" como los que se señalan, no hay tarifas de usuarios durante un buen tiempo. Si las tarifas fuesen el medio para pagar las deudas de ese banco de infraestructura, sus gerentes se apoderarían de lo que tuvieran al alcance, como aeropuertos o peajes en todas partes. Y olvídense de la productividad.

Economía real

Alexander Hamilton inventó el crédito nacional para la manufactura, la productividad y la infraestructura, y lo siguieron sus estudiantes, como John Quincy Adams (con el Segundo Banco de Estados Unidos); Henry Clay (Banco Fiscal de Estados Unidos); Abraham Lincoln (el dólar verde y las Leyes de Banca Nacional de 1862, 1863 y 1864); y Franklin Roosevelt (con la Corporación para Financiar la Reconstrucción).

Por medio de los principios de Hamilton, un banco nacional se debe capitalizar con la deuda federal y estatal *existente*, extendida por el Banco a lo largo de la escala de tiempo de los grandes proyectos de infraestructura mismos; los suscriptores del capital son recompensados con tasas de interés saludables y con la garantía del Tesoro. Un banco nacional hamiltoniano es un banco comercial también; lo utilizarían las administraciones estatales y municipales, así como empresarios, como banco de depósito, mientras que compra o descuenta sus bonos de infraestructura.

Se proporciona un medio para el servicio de la deuda de largo plazo del banco (o en términos de Hamilton, para "extinguirla"), lo cual para el período inicial de la construcción, es independiente de los grandes proyectos del banco. Un IMPUESTO nuevo, o la asignación y aumento de un impuesto ya existente (ni Hamilton, ni a Washington, ni a Lincoln, ni a FDR o JFK les temblaba la mano cuando se necesitaba poner impuestos) y nada más, para sostener el crédito para los grandes avances en la productividad de la nación.

Estos principios de productividad son los que plantea Lyndon LaRouche en sus Cuatro Leyes para salvar a Estados Unidos. Estas son las acciones que merecen el nombre de "inspiradores".

ES.LAROUCHEPAC.COM

LLÁMENOS GRATUITAMENTE:
1-800-929-7566

PAID FOR BY LAROUCHE POLITICAL ACTION COMMITTEE, LAROUCHEPAC.COM
AND NOT AUTHORIZED BY ANY CANDIDATE OR CANDIDATE'S COMMITTEE