

La cuestión del litio

Entrevista a Thea Riofrancos

Alyssa Battistoni

Después de años de total negación del cambio climático y de intransigencia política, el desarrollo de energías renovables está finalmente en marcha. En lo relativo al transporte –la principal fuente de emisiones de carbono en Estados Unidos–, la estrategia de descarbonización se centró fundamentalmente en reemplazar los automóviles alimentados con gasolina por vehículos eléctricos recargables. La Ley de Reducción de la Inflación ofrece miles de millones de dólares en subsidios tanto para los fabricantes como para los usuarios de vehículos eléctricos, lo que incluye un crédito fiscal de 7.500 dólares por la compra de un vehículo eléctrico nuevo fabricado en EEUU. El proyecto de ley de infraestructura aprobado a fines de 2021 incluyó 5.000 millones de dólares destinados a ayudar a los estados de la Unión a construir una red de estaciones de recarga para vehículos eléctricos. Nueva York y California han anunciado que a partir de 2035 se prohibirá la venta de vehículos con motores de combustión interna. La mitad de los anuncios de autos exhibidos durante el Superbowl de este año publicitaron vehículos eléctricos. Se estima que, para 2030, esa clase de automóvil constituirá la mitad de las ventas automotrices en EEUU.

Para que nuestra dependencia del transporte privado se conserve tal como hasta hoy, todo lo demás deberá cambiar. Ya existe

Alyssa Battistoni: es profesora de Teoría Política en Barnard College, Nueva York. Es coautora de *A Planet to Win: Why We Need a Green New Deal* (Verso, Londres, 2019) y miembro del consejo editorial de *Dissent*.

Palabras claves: descarbonización, litio, transporte, Estados Unidos.

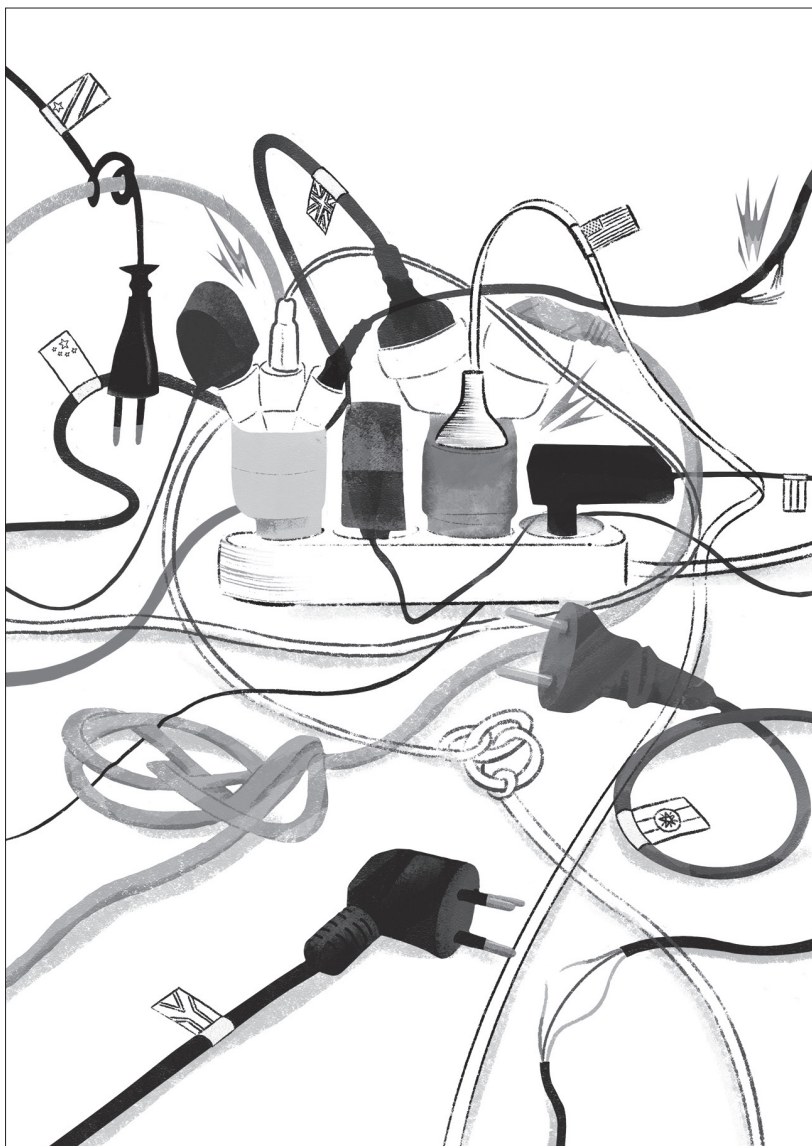
Nota: la versión original de esta entrevista, en inglés, se publicó en *Dissent*, primavera de 2023, con el título «The Lithium Problem». Traducción: Elena Odriozola.

preocupación respecto de la escasez de «minerales críticos» necesarios para la fabricación de baterías y otras tecnologías renovables. Sobre la base de los patrones actuales de consumo, por ejemplo, para 2050, la demanda estadounidense del litio empleado en baterías requeriría tres veces la oferta existente en el mundo, que proviene básicamente de Australia, América Latina y China. Anticipando el aumento de la demanda, se ha puesto en marcha un aluvión de nuevas operaciones mineras en todo el mundo, y también se han activado las protestas de parte de quienes temen que las minas alteren los ecosistemas, contaminen las fuentes de agua, generen desechos tóxicos y trastoken los modos de vida locales.

¿Qué implicaciones tiene la actual trayectoria de la «transición a la energía verde» para la justicia ambiental mundial? ¿Qué otras opciones existen? ¿Es posible disminuir con rapidez las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) y, al mismo tiempo, reducir al mínimo la extracción y mantener —o incluso incrementar— las posibilidades con que cuentan las personas para moverse con libertad y seguridad?

Un nuevo informe del *think tank* Climate+Community Project [Proyecto Clima y Comunidad] presenta datos vinculados a diferentes visiones de un futuro ecológico¹. Un escenario en el cual EEUU reduce su dependencia de los automóviles mejorando las opciones de transporte público, la densidad y la caminabilidad podría significar una disminución de 66% en la demanda de litio, comparado con el modelo actual. Incluso la sola reducción del tamaño de los vehículos y baterías estadounidenses podría reducir el uso de litio en 42% para 2050. En otras palabras, las decisiones que los estadounidenses tomen en materia de transporte interno, vivienda y desarrollo tienen relevancia mundial. En esta entrevista, la autora principal del informe, la cientista política Thea Riofrancos, explica las implicaciones que los resultados del estudio tienen para la política climática y medioambiental estadounidense y del mundo entero. Riofrancos es profesora asociada de Ciencias Políticas en Providence College y recibió la beca Andrew Carnegie (2020-2022). Es autora de *Resource Radicals: From Petro-Nationalism to Post-Extractivism in Ecuador* [Radicales de los recursos. Del petronacionalismo al posextractivismo en Ecuador] (Duke UP, Durham, 2020) y coautora de *Planet to Win: Why We Need a Green New Deal* [Un planeta por ganar. Por qué necesitamos un Nuevo Pacto Verde] (Verso, Londres, 2019). En la actualidad, está escribiendo *Extraction: The Frontiers of Green Capitalism* [Extracción. Las fronteras del capitalismo verde].

1. T. Riofrancos et al.: «Hacia un transporte de emisiones cero con una mayor movilidad y una menor explotación minera», Climate and Community Project, 1/2023, disponible en <climateandcommunity.org/more-mobility-less-mining>.



© Nueva Sociedad / Alina Najlis 2023

Alina Najlis es ilustradora, diseñadora gráfica (FADU-UBA) y docente. Ejerce la docencia en la UBA desde 2010, donde actualmente da clases de Ilustración Editorial. Vivió en París becada por la Ciudad de Buenos Aires y la Ciudad de París para un proyecto editorial personal. Trabaja como ilustradora independiente para medios de comunicación, ONG, editoriales y publicidad. Ha publicado libros e ilustrado notas para medios impresos y digitales internacionales. Página web: <www.alinanajlis.com>. Instagram: <[@alinanajlis](https://www.instagram.com/alinanajlis)>.

Su libro Resource Radicals, publicado en 2020, describe los dilemas que surgieron en torno de las industrias extractivas en Ecuador, específicamente entre movimientos de izquierda que consideran el petróleo y otros recursos naturales como fuentes de riqueza nacional, y un movimiento antiextractivista que critica los daños ambientales y sociales asociados a la explotación de esos recursos. Es probable que la mayoría de las personas comprenda los problemas ambientales vinculados a la extracción de petróleo, pero con el crecimiento de las tecnologías renovables, también hemos sido testigos de la intensificación de las críticas al «extractivismo verde». ¿Cómo es ese tipo de extracción y qué diferencias existen entre la dinámica política de esta clase de actividad y la que usted estudió en relación con el petróleo? ¿Es posible que el capitalismo sea realmente «verde»?

Ya quedó claro que luchar contra el cambio climático significa dejar atrás la extracción de combustibles fósiles y expandir los sectores extractivos que aportan insumos para las «tecnologías verdes». Existen muchísimos dilemas y conflictos sociales en torno de esta transición. Le corresponde a la izquierda comprometida con esa lucha alinear los objetivos de combatir el cambio climático y asegurar, al mismo tiempo, la justicia en cada nodo de la cadena de abastecimiento de las tecnologías empleadas en esa lucha. La minería a gran escala es un sector económico importante en el mundo entero; proporciona las materias primas necesarias para numerosas tecnologías, bienes de uso cotidiano e infraestructuras. La del cobre, por ejemplo, es una industria enorme con numerosos usos finales diferentes. Pero crecerá más aún en el futuro, pues el cobre es esencial para el cableado, y el cableado es esencial para la electrificación, incluida la de los vehículos eléctricos, sus estaciones de carga y las líneas

La minería tiene uno de los peores historiales en materia de derechos humanos entre los sectores económicos

de transmisión que conectan esas estaciones con las redes de alimentación. Las necesidades de agua para la extracción de cobre también irán en aumento, en un mundo con una escasez cada vez mayor de este recurso. La minería, además, tiene uno de los peores historiales en materia de derechos humanos entre los sectores económicos. En América Latina, activistas que participan en protestas en contra de las operaciones mineras son a menudo asesinados por fuerzas

de seguridad tanto privadas como públicas. A principios de este año, una cantidad de activistas mexicanos desaparecieron, probablemente porque habían tenido participación en actividades antimineras.

Los productos finales obtenidos a partir de los metales industriales más importantes son utilizados por un porcentaje muy pequeño de la población mundial. Si el producto final del mineral supone un beneficio

ambiental, social o económico, las comunidades que se ven inmediatamente afectadas por su extracción no son las que lo reciben. Las minas generan algunos puestos de trabajo, lo cual es importante, en especial en comunidades rurales económicamente deprimidas. Pero esos puestos de trabajo son estacionales, transitorios, mal pagos y están sujetos a las volatilidades del mercado de los *commodities*. Durante la pandemia, se produjeron despidos masivos cuando los mercados del combustible, el petróleo y el carbón colapsaron.

¿Sufrirán algún cambio los sectores mineros cuando esos metales se utilicen en tecnologías e infraestructuras que sirven de soporte a un sistema de energía renovable? No tengo expectativas de que se produzca una transformación profunda, pero la intersección de extracción y tecnologías más verdes está ejerciendo nueva presión sobre la industria minera. Esto está llevando al público a comprender que las compañías mineras multinacionales no son las salvadoras del medio ambiente; muchas de esas empresas, por ejemplo, siguen contando con activos vinculados al carbón.

Si bien las mineras están habituadas al escrutinio por parte de activistas de base antiminería, están menos acostumbradas a la presión de la otra parte de la cadena de abastecimiento, ya sean sus inversores que han anunciado su compromiso con principios ambientales, sociales y de gobierno corporativo [criterios ESG, por sus siglas en inglés], o los consumidores verdes. Las compañías mineras y, en cierta medida, las automotrices se sienten sitiadas por las críticas provenientes de todos los frentes.

Usted y otros investigadores de Climate and Community Project publicaron un informe en el que argumentan que es posible descarbonizar el transporte a la vez que se aumenta la movilidad con menor extracción de litio. Ese planteo suele enmarcarse como un trilema, en el que es posible alcanzar dos de tres objetivos —descarbonizar, aumentar el transporte y la movilidad, o disminuir la minería—, pero nunca los tres. A menudo se nos dice que debido a que el cambio climático es tan apremiante, descarbonizar con la mayor celeridad posible debe ser prioritario, y que si el costo es el incremento de la minería, que así sea. Ustedes sostienen, en cambio, que hay una manera de ser a la vez pragmáticos y justos a la hora de descarbonizar el transporte, que es hoy la fuente primordial de emisiones de carbono en EEUU. ¿Cuál sería esa manera?

El informe no dice que no exista un trilema, sino, más bien, que pensar en esos tres objetivos concertadamente nos permite reducir los *trade-offs* entre ellos. A menudo, las soluciones que se proponen para mejorar los sectores extractivos se centran en los sitios de extracción. Sin embargo, en otro sentido, la extracción no se inicia en la mina. Las decisiones que impulsan la

extracción tienen lugar en sitios que se encuentran mucho más abajo en la cadena de abastecimiento. Pienso en los problemas y los perjuicios de la extracción como productos de decisiones tomadas en Wall Street y en Beijing, en Washington, DC, y en Bruselas, donde a los gobiernos, las políticas públicas y, en teoría, a las mayorías democráticas les cabe un papel en la determinación del futuro de la transición energética. Asimismo, las intervenciones que podrían reducir la minería se vinculan a las decisiones de tomar un autobús o usar un automóvil. Podría parecer que esas decisiones no tienen relación directa con lo que está sucediendo en el Desierto de Atacama en Chile, donde se origina un cuarto del litio mundial, pero la tienen.

Durante mucho tiempo, los activistas ambientales progresistas e incluso radicales presentaron el futuro como una opción binaria: conservamos el *statu quo* o bien electrificamos todo y pasamos a las energías renovables. Existen buenas razones para plantear la situación en esos términos, porque es muchísimo lo que se juega en esa elección básica. Pero poco a poco, las mayores economías se han dispuesto a alejarse de los combustibles fósiles como su fuente principal de energía. No deberíamos minimizar la necesidad de confrontar con la industria de los combustibles fósiles política y económicamente, pero una vez que nos encontramos en el sendero de la transición energética, se vuelve evidente que existen muchas transiciones energéticas posibles. Tan crítica como la elección entre el capitalismo fósil y el capitalismo verde es la elección entre un capitalismo verde no regulado o un capitalismo verde más progresista desde el punto de vista social o una democracia social verde o el ecosocialismo. Diferentes luchas, diferentes conflictos y diferentes resoluciones provisionales pondrán a las sociedades en diferentes caminos hacia la transición energética.

Nuestro informe solo aborda un sector, el del transporte, y no considera siquiera la posibilidad de no electrificarlo. (Me encantaría ver informes similares sobre otros sectores de la economía que también deben ser descarbonizados, así como otros conjuntos de cadenas de abastecimiento e insumos materiales, junto con informes en los que se estime a qué ritmo alcanzaremos una descarbonización total). Partimos del supuesto de un futuro electrificado, con 100% de emisiones cero para 2050, y delineamos cuatro escenarios diferentes. Uno de ellos es, básicamente, el actual, pero electrificado. Los otros abordan en mayor medida el sector del transporte y cuestionan la dependencia del automóvil en forma cada vez más directa. En el escenario más ambicioso, terminamos con una sociedad en la que el uso y la propiedad de automóviles son mucho menores, la densidad mayor y la dispersión urbana, menor.

En el primer escenario, reemplazamos cada automóvil con motor de combustión interna por un vehículo eléctrico y añadimos más vehículos debido al crecimiento económico y demográfico. No modificamos las

autopistas, la expansión urbana o el hecho de que los estadounidenses deben ser propietarios de un automóvil para participar plenamente en la sociedad. A continuación, empezamos a introducir cambios: ¿qué sucedería si una proporción mayor de estadounidenses tomara autobuses, caminara o anduviera en bicicleta en lugar de conducir automóviles? ¿Qué pasaría si menos estadounidenses fueran dueños de vehículos? ¿Qué sucedería si nuestras regiones metropolitanas fueran ligeramente más densas? Empezamos a construir estos mundos diferentes y observamos que se producen diferencias significativas en el volumen de materias primas –en el caso de este informe, de litio– requerido para abastecer cada uno de esos futuros. Hay muchas bifurcaciones posibles: podríamos seguir siendo dependientes del automóvil pero tener coches menos gigantes, por ejemplo, y eso implicaría una enorme diferencia en lo relativo a tamaño de batería y demanda de litio. Todas estas intervenciones en materia de política e inversión son de enorme peso en relación con la cantidad de recursos necesarios para alcanzar el objetivo de las emisiones cero.

¿Qué sucedería si una proporción mayor de estadounidenses tomara autobuses, caminara o anduviera en bicicleta en lugar de conducir automóviles?

En el informe se señala que «el volumen de extracción no es algo dado», porque existe la posibilidad de adoptar modos de transporte menos intensivos en el uso de recursos que requerirían menor extracción. Pero también se sostiene que el mero empleo de términos como «minerales críticos» escasos puede alimentar una carrera para desarrollar la minería y otros tipos de extracción. Los modelos pueden parecer sumamente técnicos y aburridos, pero ustedes argumentan que afectan el modo en que las personas actúan en el presente y, por lo tanto, determinan el futuro.

Un tema que me interesa particularmente es la gran medida en que los modelos y proyecciones tienen consecuencias políticas. La izquierda genera muy pocos modelos y pronósticos propios. Eso no significa que tengamos que vivir en una realidad alterna o disponer de modelos basados en números diferentes, pero necesitamos saber cómo se construyen. ¿Cómo definen una variable? ¿Cuáles son sus fuentes de datos? Esos supuestos no son ajenos a los sitios institucionales donde se originan y, en algunos casos, a las prerrogativas financieras o políticas del organismo u organización que elabora el modelo, ya sea la Organización de las Naciones Unidas (ONU), el Banco Mundial, empresas de *commodities* y analítica del sector privado o la Agencia Internacional de Energía (AIE). La pregunta que siempre se formulan es: «¿cómo podemos cambiar lo menos posible?». Tal vez este sea un testimonio

de cuán hegemónica es la cultura del automóvil o cuán reticentes son los encargados de formular políticas, funcionarios y burócratas de las agencias de elite. Sea que sus anteojeeras les impidan formular ciertas preguntas o que deseen preservar tanto del *statu quo* como sea posible, el resultado final es que los modelos existentes de requerimientos de materias primas no sirven de mucho si el objetivo es reducir el daño infligido por la minería. Lo que todos ellos dicen básicamente es: «necesitamos mucho mineral, lo necesitamos pronto y lo necesitamos de todos los sitios de donde podamos obtenerlo».

No debemos alterar los hechos ni los números, pero debemos formular preguntas diferentes, partir de distintos supuestos

No se piensa en una planificación holística, en qué se necesita en realidad o en el mejor uso de diferentes paisajes geográficos.

Cuando digo que la izquierda necesita sus propios modelos, lo digo porque los modelos son una herramienta política, influida por ideologías y determinada y financiada por intereses económicos que se benefician de sus hallazgos. No debemos alterar los hechos ni los números, pero debemos formular preguntas diferentes, partir de distintos supuestos, identificar parámetros claros y mostrar, empíricamente, que otros futuros son posibles y que tienen tras de sí un peso cuantitativo que los respalda.

EEUU se encuentra tan extendido en su territorio que mejorar el tránsito masivo y densificar el entorno construido parece tarea sencilla, pero a la vez son aspectos tremendamente difíciles de modificar. Tanta de nuestra infraestructura se encuentra orientada al automóvil que eso crea una sensación de dependencia de los patrones establecidos (path dependency). La pandemia no hizo sino agravar esa situación: el uso del transporte público disminuyó y el parque automotor creció. Sin embargo, en el informe se sostiene que el transporte se construye por medio de políticas y medidas de carácter público, y es posible, en efecto, efectuar algunas intervenciones. ¿Qué historias de éxito pueden servirnos como ejemplo? ¿Por dónde podemos empezar?

En EEUU, el problema no es solo político y económico, sino también social, cultural y de género. El reverso de todos los problemas con numerosos factores determinantes, multifacéticos, sin embargo, es que hay muchos espacios que es posible explorar para lograr restarles magnitud, debilitarlos o desmantelarlos. La dependencia del automóvil no es algo aislado: se trata de un sinfín de decisiones tomadas por inversionistas, encargados de diseñar políticas, consumidores, residentes de barrios suburbanos en muchos niveles diferentes. Algunos de los espacios donde se toman esas decisiones están más abiertos a la impugnación democrática y las prioridades progresistas que otros. Por lo tanto, necesitamos pensar estratégicamente. Existen

motivos para abrigar esperanzas, en parte porque, al menos por ahora, tenemos un Poder Ejecutivo demócrata. Si bien tengo muchísimas críticas hacia Joe Biden, hay algunas personas valiosas en organismos que pueden tener peso. Podría desarrollarse un pensamiento creativo, tecnocrático, respecto de cómo implementar estándares para producir una batería más eficiente y menos intensiva en el uso de recursos.

En otro aspecto, se están llevando a cabo experimentos interesantes en los niveles municipal y estatal para alentar el uso del transporte masivo y desalentar el del automóvil. Denver otorgó subsidios para bicicletas eléctricas y el experimento funcionó: la gente las compró e hizo menos uso de sus automóviles para hacer compras de comestibles o desplazarse dentro de la ciudad, lo cual hubiera requerido de otro modo un coche y estacionamiento. Vivo en Providence donde, como en otras ciudades del país, el gobierno está estableciendo la gratuidad del transporte público. Es más, la crisis de la vivienda obliga a pensar en temas como la accesibilidad, la densidad y los largos viajes entre el hogar y el trabajo, en especial para la clase trabajadora. Una zonificación menos restrictiva, el aumento de la densidad y la construcción de viviendas más ecológicas serían todos cambios positivos. Cuanto menores sean las distancias que las personas deban recorrer, menor será el litio requerido por el sistema de transporte.

También he leído algunos artículos interesantes acerca de que las ciudades desean reducir el dominio de los espacios de estacionamiento en sus paisajes urbanos. Estas ideas se originan en preocupaciones respecto de la vivienda y el acceso al transporte, no respecto de las materias primas o los perjuicios de la extracción. Pero no importa cuál sea la motivación: todo aquello que nos acerque a la posibilidad de acceder a una vivienda, al aumento de la densidad, el acceso al transporte y la equidad en el transporte es bueno por una cantidad de motivos, como reducir la contaminación del aire, aumentar la igualdad y disminuir la segregación. También es positivo globalmente en términos de justicia social y ambiental en toda la cadena de abastecimiento.

Volvamos al lado de la oferta. El informe habla acerca de la relocalización de procesos dentro de las fronteras nacionales (onshoring), es decir, de la propuesta de desarrollar nuevas minas de litio en el Norte global, en particular, en Nevada, así como en Estados europeos, como Portugal. Los trabajos sobre extractivismo suelen centrarse en el hecho de que el Sur global es tratado como una fuente de recursos naturales de valor bajo que el Norte global utiliza para producir bienes manufacturados de valor agregado. El proceso de relocalización dentro de las fronteras nacionales cambia en algo esa dinámica, pero la distribución desigual de los beneficios obtenidos de los recursos extraídos puede persistir aun cuando los recursos se extraigan en el mismo país donde se elaboran los bienes.

¿Qué significado tiene la relocalización dentro de las fronteras nacionales en lo referente a extractivismo, cadenas de suministro y geopolítica ambiental?

Habrà cada vez más proyectos mineros en Europa, Canadá y otros sitios cercanos a aquellos donde tiene lugar el consumo final

Veo la posibilidad de que se produzcan dos cambios. Uno es el deseo de los gobiernos de países ricos de reubicar en su territorio la minería de minerales críticos, en una carrera por alcanzar predominio en materia ambiental y lograr seguridad en lo relativo a la cadena de abastecimiento. Habrá cada vez más proyectos mineros en Europa, Canadá, EEUU y otros sitios cercanos a aquellos donde tiene lugar el consumo final. En segundo lugar, estamos viendo una reintegración de las cadenas de suministro. Es una vuelta al modelo fordista, en el que las compañías automotrices incorporaban la extracción de materias primas a la empresa para contar con mayor acceso territorialmente seguro. Estas iniciativas trazan a nuevo la geografía de la extracción y la producción, y tienen ciertas consecuencias en relación con el activismo en torno de las cadenas de abastecimiento.

La relocalización de la extracción dentro de los límites nacionales es una idea que surgió en los círculos de decisión política —entre halcones en materia de seguridad y pensadores económicos heterodoxos por igual— hace ya más de una década. Empezó a gestarse durante el auge de los *commodities*, que duró aproximadamente desde 2000 hasta 2014, y también coincidió con el surgimiento de nuevos centros industriales y políticas industriales chinas que garantizaban la existencia de cadenas completas de suministro de materias primas. Se trató de un cambio respecto del pensamiento acerca de la organización de la cadena de abastecimiento que vimos durante el periodo de la hegemonía neoliberal. Las elites políticas en EEUU y la Unión Europea empezaron a considerar políticas industriales que aseguraran el acceso a materias primas y repensaron la cadena de abastecimiento existente, dispersa en todo el planeta. Pero esas ideas quedaron, mayormente, confinadas a los *think tanks* y a ciertos reductos del Estado regulatorio, sin demasiado atractivo político.

Luego tuvieron lugar la pandemia y los inicios de la transición energética. Las cadenas de abastecimiento quedaron en el centro de la escena por primera vez. De pronto, la idea de que la relocalización dentro de las fronteras nacionales y la política industrial eran medios para dotar de nuevo vigor a la manufactura, ayudar a solucionar algunos problemas políticos provocados por la desindustrialización y crear una economía menos volátil se puso de moda. La relocalización fronteras adentro y la política industrial se volvieron populares en Occidente. Las elites de todo el espectro político se alinearon con el *onshoring*, ya fuera de la minería, la producción o ambas. Esto pareció solucionar una diversidad de problemas políticos, geopolíticos,

económicos y sociales. Hoy existen múltiples leyes en EEUU que incentivan en forma directa la extracción de minerales críticos dentro de las jurisdicciones de los gobiernos del Norte global.

¿Cuáles son las consecuencias respecto de la lucha contra el cambio climático, la producción de tecnologías verdes y la justicia social y ambiental?

Existe una línea de pensamiento entre algunos activistas estadounidenses contra el cambio climático que sostiene que el *onshoring* es positivo, por diversas razones. Una de ellas es que deseamos incentivar la producción de tecnologías verdes, porque las necesitamos para efectuar la transición a la energía renovable. Otra es que apoyar la extracción en el Norte global es una forma de redireccionar la desigualdad de la extracción. En lugar de importar metales de una zona de conflicto alejada de nuestro país, los estamos extrayendo en nuestro patio trasero y estamos pagando los costos ambientales.

No hay duda de que la política pública y la inversión pública deben desempeñar un papel garantizando que produzcamos las tecnologías requeridas para luchar contra el cambio climático. También soy plenamente consciente de que la geografía de la extracción es en extremo desigual, y por tanto vale la pena pensar cómo redistribuir los perjuicios y beneficios de la extracción. Lo que me parece errado, no obstante, es creer que abrir una mina en Nevada promueve la causa de la justicia global.

Es importante prestar atención a dónde se están abriendo las minas, sus impactos ambientales y el «nosotros» que se está viendo afectado. El dueño de Tesla que está en Silicon Valley no resulta afectado por la minería en Nevada. Estamos hablando de periferias rurales o zonas del interior que durante años sirvieron como sitios de extracción y sufrieron formas extremas de daño ambiental. Pensemos, por ejemplo, en las pruebas nucleares y la extracción de uranio desarrolladas en Nevada. Una de las ubicaciones mineras que estudiamos en el informe fue el sitio de una masacre de pobladores originarios perpetrada por soldados estadounidenses. Hay capas de historia, de daño y de sacrificio que no son muy diferentes de las formas de violencia perpetradas contra el Sur global. Activistas de Portugal, España, Nevada, Argentina y Chile ven puntos en común, no solo en términos de perjuicios provocados por la extracción, sino también de quiénes –personas marginadas y a menudo, aunque no siempre, pobladores originarios– pagan los costos medioambientales y sociales. Las fronteras entre el Norte y el Sur globales se vuelven algo más difíciles de sostener cuando hablamos de dos grupos de pobladores originarios de las Américas que han sufrido los perjuicios de la minería a lo largo de los siglos.

Como mínimo, deberíamos ser honestos respecto de cuáles son las empresas a las que están enriqueciendo y subsidiando estas nuevas formas de

asociación público-privada, qué comunidades están pagando el precio y cuáles son las relaciones de poder entre esos actores.

En Resource Radicals, usted se pregunta de qué manera pueden organizarse los individuos en torno de la desposesión territorial y el perjuicio socioambiental, y construir, al mismo tiempo, una coalición masiva que pueda beneficiarse de programas públicos financiados con recursos. El informe adopta un abordaje similar al pensar acerca de los lados de la producción y el consumo de energía en conjunto, y no por separado. ¿Cuál es su visión ideal de una coalición de estos diferentes actores, los que soportan la carga de la extracción, los que necesitan mayor movilidad y los que pueden beneficiarse de una transición a energías renovables, ya sea como resultado de puestos de trabajo o ingresos?

La carga de organizarse para protegerse frente a los perjuicios ambientales y sociales recae en forma desproporcionada sobre quienes se ven afectados en forma directa. Pero estas materias primas llegan hasta el nervio de la economía global, e incluso quienes no se ven involucrados con ellas directamente resultan afectados o implicados. Debemos pensar con más amplitud respecto de los sitios de lucha y protesta, y de las tácticas, herramientas e intervenciones en políticas disponibles para desgastar el edificio de la extracción.

En el pasado, investigué las condiciones bajo las cuales los habitantes rurales, dependientes de la tierra, podían aliarse con los pobres urbanos y con sectores de la clase trabajadora para combatir la extracción. Hoy indago sobre las condiciones bajo las cuales es posible formar una alianza política entre usuarios de transporte público, comunidades multirraciales de clase trabajadora estadounidenses y quienes padecen los perjuicios de la extracción, sea que se encuentren en Nevada, Portugal, Chile o Argentina. Ya sea que esos grupos entren en alianzas explícitas entre sí o no, creo que sus acciones pueden operar en forma concertada. Si los movimientos sociales de EEUU que luchan por vivienda asequible, densidad verde y mejor acceso al transporte público se movilizan y avanzan al mismo tiempo que los activistas en las líneas del frente les vuelven más difícil el trabajo a las mineras, creo que puede considerarse que existe una coalición de la cadena de abastecimiento, se encuentren o no en una alianza explícita entre ellos. Todas esas acciones nos llevan hacia una forma de transición energética menos intensiva en el uso de recursos y más igualitaria y democrática. Me parece menos importante que los movimientos sociales y los actores involucrados se estén aliando de manera explícita entre sí, y más relevante, en cambio, que estemos aguzando nuestra mirada y nuestras tácticas en relación con la cadena de abastecimiento, el sustrato material de la economía capitalista y las infraestructuras que estamos construyendo para avanzar hacia un sistema de energía renovable. ☐