





100% SOSTENIBLE  
100% RESPONSABLES  
100% COMPROMETIDOS

## ASÍ HEMOS HECHO ESTE LIBRO



Salvo casos excepcionales, trabajamos con una empresa papelera que funciona con biocombustibles locales y se abastece de los bosques cercanos, que gestiona de forma estrictamente sostenible. Ha implantado voluntariamente el Reglamento de la Unión Europea de Ecogestión y Ecoauditoría, y WWF la considera una de las fábricas más sostenibles del mundo.



Allí fabrican el papel interior y exterior con el que se ha hecho este libro, con unas emisiones certificadas de 365 kg de CO<sub>2</sub>: un 50 % menos que la media europea y un 75 % menos que la media española. En otras palabras: uno de los papeles más sostenibles del mercado (además de tener las certificaciones FSC, PEFC, ISO9001, ISO14001 y EU Ecolabel).



Uno de los mayores problemas ecológicos a la hora de fabricar papel (y de hacer libros) es el consumo de agua: la media europea está entre 10 y 15 litros por kilo según la European Environmental Agency. La fabricación del papel interior y exterior de este libro ha consumido sólo entre 3 y 4 litros.



Queremos eliminar todos los materiales de origen fósil de nuestros libros y de nuestro trabajo. Por eso este libro no está plastificado (si lo estuviera, su tirada habría consumido más de 500 m<sup>2</sup> de plástico).



El transporte del papel desde la empresa papelera hasta la imprenta se hace, en buena medida, en trenes de larga distancia, e imprimimos a menos de 300 km de nuestra oficina, todo lo cual nos permite reducir notablemente las emisiones contaminantes.



Una vez fabricados los libros, los envíos que dependen de nosotros se realizan mediante una mensajería ecológica: el 100 % de las recogidas y buena parte de las entregas se hacen andando o en bici. Para las entregas que no se pueden hacer sin medios motorizados hemos elegido a la mensajería con el plan de reducción de emisiones más ambicioso para 2025.



Toda la energía utilizada para editar este libro es 100 % energía verde renovable y certificada. Además proviene de una cooperativa de la que nuestra editorial es miembro, de modo que consumimos la energía que previamente producimos en instalaciones solares, eólicas o de biomasa.



Todos los recursos económicos utilizados para editar este libro estaban depositados en la banca ética, y allí llegarán también los beneficios (¡esperemos que los haya!). De este modo garantizamos que este dinero sólo revertirá sobre proyectos sostenibles, con un interés social, cultural y medioambiental, sin inversiones en la economía de las energías fósiles.

Si quieres más información sobre estas cuestiones puedes leer el apartado «Compromisos» de nuestra página web o escribirnos a [info@erratanaturae.com](mailto:info@erratanaturae.com).

# EL MURCIÉLAGO Y EL CAPITAL

CORONAVIRUS, CAMBIO CLIMÁTICO Y GUERRA SOCIAL

ANDREAS MALM

TRADUCCIÓN DE MIGUEL ROS GONZÁLEZ



errata naturae

## ÍNDICE

1. CORONAVIRUS Y CAMBIO CLIMÁTICO	7
2. UNA EMERGENCIA CRÓNICA	47
3. COMUNISMO DE GUERRA	161
AGRADECIMIENTOS	245

PRIMERA EDICIÓN: octubre de 2020  
TÍTULO ORIGINAL: *Corona, Climate, Chronic Emergency*

© Andreas Malm, 2020  
© de la traducción, Miguel Ros González, 2020  
© Errata naturae editores, 2020  
C/ Alameda 16, bajo A  
28014 Madrid  
[info@erratanaturae.com](mailto:info@erratanaturae.com)  
[www.erratanaturae.com](http://www.erratanaturae.com)

ISBN: 978-84-17800-68-0  
DEPÓSITO LEGAL: M-25251-2020  
CÓDIGO IBIC: RN  
IMAGEN DE PORTADA: Getty Images  
MAQUETACIÓN: Sara Pintado  
IMPRESIÓN: Kadmos  
IMPRESO EN ESPAÑA – PRINTED IN SPAIN

Los editores autorizan la reproducción de este libro, de manera total o parcial,  
siempre y cuando se destine a un uso personal y no comercial.

La tercera década del milenio empezó con la firma de un nuevo e histórico paquete de estímulos para la imaginación distópica. Los bosques de Australia aún ardían, con llamas de hasta setenta metros que abrasaron una superficie mayor que la de Austria y Hungría juntas y se cobraron la vida de treinta y cuatro personas y más de mil millones de animales. Las columnas de humo se extendían a través del océano Pacífico hasta Argentina y teñían de marrón la nieve de las montañas neozelandesas cuando un virus se escapó de un mercado de Wuhan (China)<sup>1</sup>. En sus puestos podían comprarse animales cazados en plena naturaleza: había lobeznos, ratas de bambú, cigarras doradas, erizos, ardillas, zorros, tortugas, salamandras, cocodrilos, serpientes... Sin embargo, los primeros estudios señalaron a los murciélagos como origen del virus. Se cree que, de este huésped natural, el virus pasó a otra especie —el

pangolín era el sospechoso número uno—, viajó hasta el mercado de Wuhan y saltó a varias de las personas que circulaban entre sus puestos. Los pacientes empezaron a inundar los hospitales. Uno de los primeros, un hombre de cuarenta y un años sin patologías previas que trabajaba en el mercado, pasó una semana con fiebre, opresión en el pecho, tos seca y molestias varias —aquella misma semana la temperatura en los estados australianos, devastados por las llamas, superaba los cuarenta grados— antes de que lo ingresaran de urgencia en una unidad de cuidados intensivos.

Luego el virus se propagó por el mundo como la señal de un circuito eléctrico. A principios de febrero de 2020 morían unas cincuenta personas al día, la mayoría a causa del síndrome de dificultad respiratoria aguda con disfunción orgánica, por no ser capaces de respirar; en los primeros días de marzo, la cifra diaria de víctimas a nivel mundial llegaba a las setenta; el 1 de abril eran cinco mil: la curva de crecimiento exponencial ya era casi vertical. Con al menos un caso de infección declarado en ciento ochenta y dos de los doscientos dos países del mundo, la insignia de la muerte había cruzado todos los océanos y recorría las calles de Bélgica a Ecuador. Y, mientras tanto, las mayores y más densas plagas de langostas de las que se tiene memoria asolaban el este de África y el oeste de Asia, cubriendo la tierra, devorando cultivos y frutas, sin dejar ni un rastro de verde a su paso<sup>2</sup>. Los granjeros bregaban para espantarlas de sus campos, en vano. Las nubes de insectos oscurecían el cielo, y, cuando morían,

se acumulaban en densas montoneras que bloqueaban las vías de tren. Una plaga en concreto, en Kenia, abarcaba un área que triplicaba la de la ciudad de Nueva York (el contingente medio, aun siendo veinticuatro veces más pequeño, puede tener hasta ocho mil millones de insectos, capaces de devorar el equivalente de lo que comerían cuatro millones de personas a diario). En condiciones normales, estas plagas serían escasas y estarían espaciadas; la langosta seguiría llevando una vida solitaria en los desiertos. Sin embargo, en 2018 y 2019, esos desiertos se vieron azotados por ciclones anómalos y lluvias torrenciales que dejaron tal exceso de humedad que los huevos de las langostas se multiplicaron, hasta formar plagas cuya voracidad amenaza hoy las reservas de alimentos de decenas de millones de personas mientras el virus se sigue extendiendo por el mundo.

Ningún jinete del Apocalipsis cabalga solo, las plagas no se presentan en singular. Parece que nos esperan úlceras, tormentas, pestes, ríos hediondos, peces y ranas muertas en nuestras artesas. Cuando escribo estas líneas, en la primavera de 2020, el número de casos registrados en la pandemia del coronavirus está a punto de superar la cota del millón, ya hay casi cincuenta mil fallecidos y nadie sabe cómo acabará esta historia<sup>3</sup>. Parafraseando a Lenin, es como si varias décadas se hubiesen comprimido en unas semanas, como si el mundo girase a más velocidad, dejando todas las predicciones expuestas al bochorno.

Sin embargo, si cobramos algunos de los cheques extendidos a la imaginación, podemos visualizar un planeta

febril habitado por gente con fiebre: al calentamiento global se sumarán las pandemias; en Bombay, por ejemplo, los suburbios quedarán sumergidos bajo el mar mientras la gente muere de neumonía. Desde el barrio chabolista de Dharavi acaban de informar de su primer caso de coronavirus. Allí viven hacinadas un millón de personas con mínimo acceso a instalaciones sanitarias, y las marejadas ciclónicas que inundan el barrio son cada año más altas. Habrá campos de refugiados donde los patógenos entren en los cuerpos apiñados como el cuchillo en la mantequilla. Hará demasiado calor y habrá demasiados contagios para poner un pie en la calle; los campos se resquebrajarán bajo el sol y nadie podrá ocuparse de ellos.

Por otra parte, la crisis del coronavirus estuvo acompañada desde el principio de la promesa de una vuelta a la normalidad, y era una promesa contundente y creíble, habida cuenta de que la enfermedad parecía mucho más ajena al sistema que, pongamos, la quiebra de un banco de inversión. El virus era el paradigma de un choque exógeno. Acabaría debilitándose al cabo de unos meses. Quizá hubiera una segunda ola, pero la cosa se quedaría ahí. Una vacuna podría cortar la pandemia; cada medida tomada para contenerla se anunciaba como temporal, como el cordón policial que corta una calle, así que no es difícil imaginar un planeta que vuelve al *statu quo* anterior. Las calles se llenarán de nuevo; los consumidores tirarán a la basura sus mascarillas, aliviados, y abarrotarán los centros comerciales. Todos sentiremos la necesidad reprimida de seguir por donde lo dejamos cuando el virus atacó, y nos

desfogaremos con mucho gusto: las aerolíneas volverán al cielo y su enredadera de estelas blancas brotará como si acabara de pasar el invierno. Puede que el consumo privado resulte más atractivo que nunca: ¿quién querrá viajar en un autobús o un tren atestado a partir de ahora? La capacidad desaprovechada durante este tiempo en las fábricas de automóviles, las siderúrgicas y las centrales de carbón se compensará, y la producción se acompañará de nuevo con las cadenas de suministro. Aunque no los veamos, los pozos petroleros volverán a ponerse en marcha, perforando con perseverancia.

Sin embargo, estas dos imágenes contrapuestas del futuro son, si nos fijamos bien, exactamente la misma.

¿Hay salida?

### **Donde haya una emergencia**

Para impedir o al menos frenar la difusión del virus, los Estados de todo el planeta tomaron medidas extraordinarias —en todos los sentidos de la palabra— para confinar a sus ciudadanos en sus casas. Los confinamientos se implantaron con distintos grados de control, a veces draconiano. En Europa estaba prohibido desde juntarse con más de una persona (Alemania) hasta salir de casa sin un permiso (Francia) o sin un progenitor si tenías menos de dieciocho años (Polonia), pasando por la prohibición de cambiar de municipio (Italia), hacer un picnic en el parque, entrar en un bar, cenar en un restaurante o

recibir visitantes extranjeros (en casi todos los países). A principios de abril, la mayor parte de la especie humana estaba sometida a algún tipo de confinamiento. El capitalismo tardío y su *business as usual* jamás habían quedado en suspenso hasta tal punto.

Se consagraron todos los esfuerzos a luchar contra la pandemia; se trazó una línea entre actividades «esenciales» y «no esenciales» para la sociedad. Harrods, los majestuosos grandes almacenes londinenses, entraron en la segunda categoría: aunque habían permanecido abiertos incluso durante los bombardeos de la ciudad en la Segunda Guerra Mundial, cerraron el 20 de marzo de 2020. «Starbucks no es esencial», declaró una camarera de Filadelfia que firmó una petición de los trabajadores para cerrar todas sus cafeterías en Estados Unidos<sup>4</sup>. Italia, uno de los países más afectados desde el principio de la pandemia, ordenó el cierre de todas las fábricas y negocios «no esenciales»; sólo eximió a los supermercados, las farmacias y las oficinas de correos, siguiendo un principio inaudito: algunos tipos de producción y comercio satisfacen las necesidades humanas básicas, mientras que otros no tienen derecho a reclamar unas fuentes de ingresos ininterrumpidas y pueden suspenderse en cualquier momento.

Se llegó a la conclusión de que ciertos bienes tenían que producirse más que otros. Una de las industrias más ostensiblemente superfluas era la automoción; además, las fábricas corrían el riesgo de convertirse en un foco de contagio, por lo que a mediados de marzo los gigantes de la automoción internacionales, de Volkswagen a

Honda o Fiat Chrysler, detuvieron sus cadenas de montaje y mandaron a casa a sus trabajadores. A fin de cuentas, las cadenas de suministro «justo a tiempo»<sup>5</sup> se habían interrumpido. Sin embargo, la automoción también es una maravillosa muestra de destreza tecnológica, con una capacidad sin igual para poner la robótica, la ingeniería y la pericia de los operarios al servicio de nuevas tareas; para montar las piezas de manera alternativa y fabricar productos punteros en serie y en muy poco tiempo, como recuerdan las reconversiones de la Segunda Guerra Mundial. En esta ocasión no se necesitaban tanques y bombarderos, sino respiradores: máquinas que bombean aire a los pulmones y succionan las secreciones para que los pacientes críticos puedan seguir respirando. Al principio, el presidente estadounidense, Donald Trump, no estuvo a favor de la idea —«No somos un país basado en la nacionalización de nuestras empresas», declaró—; y la Cámara de Comercio de Estados Unidos se opuso. Sin embargo, Trump tuvo que acabar apelando a la Ley de Defensa de la Producción, que permite al presidente ordenar a las empresas privadas que suministren productos esenciales en época de crisis<sup>6</sup>. GM y Ford empezaron a llevarse todo el equipo superfluo de sus plantas inactivas, se hicieron con las piezas necesarias e idearon la forma de fabricar respiradores en serie a un ritmo que igualase el de la pandemia desbocada<sup>7</sup>. GM se comprometió a renunciar a la búsqueda de beneficios.

Sumidas también en el pozo de la no esencialidad, marcas de moda como Prada, Armani, Yves Saint Laurent

y H&M destinaron una parte de su capacidad productiva a artículos que el sector sanitario pedía a gritos: equipos de protección individual, mascarillas y trajes NBQ contra amenazas nucleares, bacteriológicas y químicas. Se acabaron las chaquetas bolero y las botas de ante de leopardo. Las destilerías, de California a Dinamarca, cambiaron sus líneas de vodka y whisky para distribuir gel hidroalcohólico. También hubo una reubicación planificada de los trabajadores: en Suecia, los auxiliares de vuelo de Scandinavian Airlines, en tierra, recibieron formación de auxiliares de enfermería; cuando los enviaron a los hospitales, mostraron un enorme entusiasmo por su misión. Se acabaron los carritos con perfumes y joyas libres de impuestos, ahora la cuestión era salvar vidas<sup>8</sup>.

Durante la emergencia, las verjas que habitualmente protegen la propiedad privada fueron arrancadas como una choza en pleno huracán: el Estado español asumió la dirección de todas las instalaciones sanitarias privadas y pidió a las empresas con capacidad para producir equipos médicos que se amoldasen a los planes del Estado. El Reino Unido lo nacionalizó todo menos las ferrovías, mientras que Italia se hizo cargo de la aerolínea nacional, Alitalia. Ningún otro sector estratégico cayó con un batacazo tan sonoro como la aviación. A principios de abril, la mitad de los aviones del mundo estaba en sus hangares, el aeropuerto de Londres-Heathrow había cerrado una de sus pistas, y Boeing, sus fábricas: los vuelos a gran escala quedaban relegados a la era a. C. (antes del coronavirus)<sup>9</sup>. El deporte rey del derroche insensato, la Fórmula Uno, se

quedó en el aire. El Salón del Automóvil de Ginebra se canceló. El CeraWeek, gigantesco encuentro anual en Houston de ejecutivos de empresas petroleras y de gas, se suspendió: el capital fósil, de hecho, entró en un estado de parálisis. A medida que se desplomaba la demanda, los productores de petróleo cerraron sus plataformas y sus pozos, pues los precios ya no bastaban para cubrir el coste de la producción no convencional. La fracturación hidráulica se acercaba al punto muerto. ExxonMobil anunció que ralentizaría sus prospecciones en la Cuenca Pérmica del suroeste de Estados Unidos, El Dorado del petróleo de esquisto y del gas. Dos tercios de las inversiones previstas para 2020 en todo el mundo, destinadas a nuevas infraestructuras para la extracción de petróleo y gas, se aplazaron. «Ésta no sólo es la mayor conmoción económica de nuestra vida; las industrias basadas en el carbono, como las petroleras, están en el punto de mira», declaró Goldman Sachs. «Por consiguiente, el petróleo se ha visto afectado de manera desproporcionada»<sup>10</sup>. Otros analistas afirmaron que el sector petrolero se enfrentaba a la peor crisis en un siglo, que era como decir, en rigor, la peor de la historia.

Así pues, las emisiones cayeron en picado. China, escenario del primer brote y de las mayores emisiones de CO<sub>2</sub> del planeta, fue el primer país en despejar sus cielos. En febrero de 2020, la combustión de carbón disminuyó más de un tercio; la de productos refinados del petróleo, ligeramente menos; una empresa informó de que la venta de gasolina había caído un sesenta por ciento y la de diésel



un cuarenta. Los vuelos nacionales se desplomaron un setenta por ciento en dos semanas. En total, las emisiones de CO<sub>2</sub> chinas cayeron una cuarta parte en un solo mes, la contracción más rápida que se conoce, pero condenada a repetirse cuando la pandemia y las medidas para hacerle frente fueron extendiéndose por el planeta, aunque la profundidad de la caída siga siendo, como todo lo demás, una incógnita<sup>11</sup>.

La retórica bélica lo impregnaba todo. Los jefes de Estado se presentaban como comandantes generales de naciones en conflicto declarado: «Estamos en guerra», proclamó el francés Emmanuel Macron; «Estamos en guerra y nos enfrentamos a un enemigo invisible», dijo Donald Trump; «Estamos en guerra y los respiradores son nuestra munición», afirmó Bill de Blasio, alcalde de Nueva York, epicentro del brote estadounidense. Las comparaciones con la Segunda Guerra Mundial se imponían: «Podría definirse como una movilización bélica», se leía en *Los Angeles Times* en plena reconversión de la producción. A la política normal se le había acabado el tiempo; hasta los más reacios parecían obligados a aceptarlo. «Donde haya una emergencia, y es muy importante dejarlo claro cuanto antes, haremos lo que haya que hacer», reconoció Trump. Diez días antes de dar positivo por coronavirus, imponerse un régimen de aislamiento y, días más tarde, ingresar en un hospital, Boris Johnson, primer ministro del Reino Unido, dio una rueda de prensa en la que se comprometió de manera solemne a «actuar como cualquier Gobierno en tiempos de guerra», con «un profundo sentido de la

urgencia». Mirando al destino a los ojos, reconoció que «sí, este enemigo puede ser mortal, pero no es invencible. Y sabemos que, si seguimos las recomendaciones de los científicos, lo derrotaremos». A algunos espectadores y oyentes aquel dramatismo les recordaba el guion de una vieja obra que nunca se había emitido.

### **Tenemos un enemigo a las puertas**

«Quiero que os asustéis», repetía Greta Thunberg en su gira por los salones de la política internacional en 2019. Los líderes de muchas cuerdas —que no de todas— se maravillaban con su radiante integridad e intentaban hacerse selfis con ella. Lo único que no hacían era asustarse. Tampoco se tomaban en serio la advertencia de que la crisis climática representaba una amenaza de la magnitud de una guerra. Durante años, ése había sido uno de los principios de la campaña de científicos y activistas climáticos, que gustaban de citar el empeño bélico de los Aliados como ejemplo real de una sociedad que, enfrentada a la muerte, une fuerzas para sobrevivir: concentrada en un único objetivo, olvidándose de todo lo demás, consigue derrotar al enemigo cuando el tiempo apremia como nunca. El artículo más citado sobre la forma en que la economía estadounidense podría sustituir los combustibles fósiles por energía cien por cien renovable indica que las fábricas de GM y Ford produjeron cientos de miles de aviones durante la Segunda Guerra Mundial<sup>12</sup>. ¿Por qué