

El automóvil, pesadilla que impide Vivir Bien

Alejandro Valle Baeza¹

El mundo tiene fiebre por el cambio climático y la enfermedad se llama modelo de desarrollo capitalista. Mientras en 10.000 años la variación de dióxido de carbono (CO₂) en el planeta fue de aproximadamente un 10 por ciento, en los últimos 200 años de desarrollo industrial, el incremento en las emisiones de carbono ha sido de un 30 por ciento. Desde 1860, Europa y Norteamérica han contribuido con el 70 por ciento de las emisiones de CO₂. El 2005 ha sido el año más caluroso de los últimos mil años en el planeta. (Evo Morales)

Los sueños de hoy son tersos, brillantes, se deslizan en una playa solitaria y contienen una pareja rubia. A veces, bellísimos niños se resbalan por sobre los sueños y ríen; en otras ocasiones los sueños rugen y corren al lado de panteras o gacelas. No compra un auto sino un sueño dice una imagen publicitaria. "Las carrocerías, los guardafangos, las puertas, los capós, son lisos, relucientes, multicolores. Nosotros, los obreros, somos grises, sucios, gastados. El objeto x ha chupado todo el color y no queda nada para nosotros."²

Cada día millones de obreros producen cerca de doscientos mil automotores y un monstruoso aparato persuasivo los instala en las urbes desquiciadas del mundo capitalista. Diez empresas controlan el 75% de la producción mundial. Para dar salida a su enorme arsenal de mercancías cuentan con la fuerza compulsiva de la publicidad y con el deterioro de los transportes colectivo. La pesadilla urbana y la mentira reiterada transforman un coche en un sueño resplandeciente.

"El BMW 7331 refleja el estado de su mente, no sólo el de su cuenta bancaria" (publicidad de Bavarian Motor Works).

¹ Profesor de la Facultad de Economía de la Universidad Nacional Autónoma de México
<http://vallebaeza.wordpress.com>

² Linhart, Robert. *De cadenas y de hombres*. Ed. Siglo XXI, México 1979, pag. 65.

Por cada tres niños nacidos la industria produce un vehículo automotor. Los automóviles y camiones son gestados en la mayor industria manufacturera del mundo. Durante 2008 la industria automotriz produjo unos 60 millones de automóviles y unos 10 millones de autobuses y camiones, en 2009 se produjeron menos automotores pero por efecto de la crisis y no por decisión de alguien.

Hay más de 800 millones de automotores circulando en el planeta y devoran uno de cada cuatro barriles de petróleo producidos. Una de cada seis toneladas de bióxido de carbono es producida directamente por los automotores pero su efecto es mayor si se considera la producción indirecta de este gas causante importantísimo del efecto invernadero. Los automotores son responsables de la producción de muchos otros contaminantes como óxido de nitrógeno, plomo, dióxido de azufre, etcétera.

Los automóviles son una de las mercancías emblemáticas del capitalismo, la crisis económica iniciada en 2007 mostró la enorme importancia de la rama pues muchos gobiernos instrumentaron ayudas a la industria automotriz; para conservar los empleos se dijo. Dos de las mayores empresas del mundo la General Motors y la Chrysler entraron en bancarrota en 2009 y tuvieron que ser rescatados por el gobierno estadounidense. Para recuperar la producción automotriz gobiernos como el estadounidense, el chino y el mexicano promueven la compra de vehículos. Al hacerlo impulsan la desigualdad y la destrucción del ambiente. Antes de desarrollar esto veamos cómo llegó a ser tan importante la industria automotriz:

El sueño estadounidense

El primer país en masificar el uso de los automóviles fue EUA. Sin embargo el auto fue un invento europeo al igual que el motor de gasolina, las carreteras y la línea de montaje. La producción masiva de artefactos complejos como el automóvil requiere de partes

intercambiables y de la total sujeción del obrero al ritmo de la máquina. Los antiguos mecánicos de bicicletas se convirtieron en diseñadores y constructores de automóviles en diversos países. El proceso de trabajo de esos mecánicos fue disgregado en una multitud de tareas simples que podían realizar trabajadores menos calificados. Esto posibilitó un decremento en el tiempo requerido para cada operación y pago de bajos salarios. Por ejemplo, entre 1908 y 1913 el tiempo de ensamblaje del modelo "T" de la Ford se redujo al 10 %. El extenuante ritmo de trabajo y lo monótono de las tareas ocasionó problemas serios en la Ford: Tan grande era el disgusto laboral por el nuevo sistema de máquinas que hacia el final de 1913 cada vez que la compañía quería agregar 100 hombres a su personal, era necesario contratar a 963.³ Fue sólo hasta que los obreros respondieron con la deserción e intentaron sindicalizarse⁴ que los patrones elevaron los salarios de la rama por encima del promedio industrial.

El propio Henry Ford sintetiza brutalmente lo sustancial de la producción masiva: "La diferencia básica entre la fabricación antigua y moderna consiste en que la antigua veía a la máquina como un ayudante del hombre y la moderna ve al hombre como un ayudante de la máquina".⁵

La disminución en el tiempo de trabajo requerido para la producción de un automóvil posibilitó su consumo masivo en el mercado nacional capitalista más grande del mundo. La fuerza de trabajo expulsada por el desarrollo capitalista europeo expandía el mercado; entre 1901 y 1910 inmigraron a EU casi nueve millones de personas y la población pasó de 76

³ Un excelente análisis del real significado de la línea de montaje se encuentra en: Braverman,H., *Trabajo y capital monopolista*, Editorial Nuestro Tiempo, México,1975.

⁴ Los sindicatos de la industria automotriz se formaron hacia los años treinta. Véase: Kempton, M "The war for Flint" en The Economic Problem, Mac Ewan y Weisskof, Ed., Prentice-Hall, EUA 1973.

⁵ Ford, H, . *En marcha*, Ed. Jus, México 1977, pag. 36.

millones en 1900 a 92 en 1910. Entre 1908 a 1925 se motorizó la sociedad estadounidense y se configuró el patrón de transportación vigente. La producción de 64 mil autos de 1908, aumentó a 1.5 millones en 1916; la circulación de automóviles pasó de 77 mil, en 1905, a 17.4 millones en 1925; el precio medio del automóvil cayó de 2,100 dólares, en 1908, a 600 dólares en 1916. Las tasas de crecimiento de la producción fueron del orden de 50% anual, y sin embargo numerosas empresas automotrices iban a la quiebra ante el embate de la Ford con su modelo "T". La Ford llegó a controlar más de la mitad del mercado estadounidense expulsando a muchas de las 270 firmas que había en 1908, y obligando a otras a fusionarse. Las dos grandes competidoras de Ford: General Motors y Chrysler provienen de diversas fusiones⁶ y en conjunto estas tres firmas controlaban el 75% de la producción automotriz en 1929.

El impacto de la intensa acumulación registrada en la industria automotriz sobre el conjunto de la economía resultó decisivo. La industria petrolera nacida en el siglo XIX estaba en serios problemas hacia 1900. La gasolina era un residuo no aprovechable y el querosén, el principal derivado en esa época, era desplazado de sus usos en la iluminación por la electricidad. El imperio de J. D. Rockefeller fue revitalizado, pues ya para 1910 la producción de gasolina era insuficiente y su precio subió de 9.5 centésimas de dólar el galón a 17 en 1913. La producción petrolera aumentó de 9 millones de toneladas en 1900 a 36 millones en 1919. En los años veinte el 90% de la producción petrolera se destinaba a los vehículos automotores.

El sector de la construcción también recibió un fortísimo impulso con el desarrollo automotriz. De 200 millas de caminos revestidos que había en los EU, hacia 1900 la cifra

⁶ Una prolífica descripción del desarrollo automovilístico en EUA y de algunos de sus efectos está en: Rae, J. *El automóvil norteamericano*, Ed. Limusa—Wiley, México 1968.

aumentó a 190 mil en 1909 y a 387 mil millas en 1921. El gasto público en la construcción de calles y carreteras pasó de 300 millones de dólares a 1,000 entre 1915 y 1925 (9).

La expansión automotriz llegó al año de 1929 con una producción de 4.5 millones de autos y 900 mil camiones y autobuses. Se tenía un auto para cada cinco personas y un autobús para cada 3,000. Se había, por fin, construido una jaula rodante prácticamente para cada familia estadounidense.

La gran crisis golpeó más severamente a esta industria que a otras; las ventas de autos en 1932 fueron la quinta parte de las de 1929.

Pero la crisis favoreció de dos maneras a la industria automotriz: la construcción de caminos y la reducción de la competencia. En 1935 se sobrepasó el millón de millas en carreteras pavimentadas; el hambre de las masas de desempleados se palió para permitir una ulterior fase de acumulación en la rama automotriz. Pero la verdadera recuperación de la industria provino de la guerra. Entre 1940 y 1945 la rama produjo la quinta parte de las armas (unos 29,000 millones de dólares), lo que hace un promedio cercano a los 6,000 millones de dólares anuales, el doble da la venta de autos y camiones de 1940.

Un importantísimo aspecto del que se habla poco fue que el éxito de los automóviles se basó en la destrucción o el freno del transporte colectivo. Esa historia está por escribirse aunque ya hay avances significativos⁷. Veamos unos ejemplos:

La destrucción del transporte colectivo en Los Ángeles.

El sistema de transporte colectivo de Los Ángeles (LA) consistía de dos compañías, *Los Angeles Railway*, con 1042 tranvías amarillos, y la *Pacific Electric*, con 437 transportes eléctricos de color rojo. Ésta última tenía un servicio de transporte subterráneo hacia el

⁷ Abundan las historias acríticas del automóvil y el transporte una notable excepción es Wolf, W. *Car Mania: A Critical History of Transport*. Londres, Chicago. Pluto Press. 1996

centro de la ciudad desde los años treinta. La General Motors se apoderó del control accionario de *Los Angeles Railway* en 1943 y de *Pacific Electric* en 1953. Ambas compañías fueron desmanteladas. Por ejemplo la línea *Hollywood Blvd.* fue destruída en 1954 y la *Glendale-Burbank* en 1955, las dos usaban la red subterránea bajo el centro de la ciudad de LA. Tanto los tranvías de superficie como los empleados en subterráneos fueron quemados y sólo se conservaron unos pocos en museos. La General Motors destruyó otros sistemas de transporte colectivo en el estado de California: *East Bay, San Jose, Fresno, Stockton, Sacramento y San Diego*.⁸

Las acciones de las compañías automotrices y petroleras para desmantelar los transportes eléctricos fueron una verdadera conspiración. Un informe gubernamental de 1949 explica que la General Motors ya había reemplazado más 100 sistemas de tranvías eléctricos por autobuses en 45 ciudades que incluían: Nueva York, Filadelfia, Baltimore, San Luis, Oakland, Salt Lake City y Los Angeles.⁹

Un informe gubernamental 1974 describió cómo se transformó la Ciudad de los Ángeles de una urbe con palmeras y cítricos con fresco aire marítimo en 1935 en una ciudad pavimentada con 300 millas de vías rápidas donde cuatro millones de autos arrojaban 13000 toneladas de contaminantes diariamente.¹⁰ En muchos casos el complot reunió a la *General Motors*, la petrolera *Standard Oil* y la llantera *Firestone*.

El ascenso del automóvil en Alemania

Europa siguió la ruta trazado por los EUA para convertirse en el segundo mayor espacio de contaminación en el mundo. En Alemania, por ejemplo, no había una producción considerable de automóviles para antes del ascenso del nazismo y una buena parte de la

⁸ La información del papel de GM proviene del sitio web de la *Modern Transit Society*

⁹ Wolf, W. ob. cit. pp. 84

¹⁰ Ibid pp. 85-86

producción automotriz correspondía a la filial de la General Motors, la Opel. Hitler mismo abanderó el proyecto de la construcción del *Wolksagen*, al auto del pueblo, desarrollado para la familia nuclear y conectado con los proyectos militares del nazismo. El objetivo explícito fue motorizar a la sociedad proporcionándole un satisfactor material. Para ello se impulsó al transporte automotor al mismo tiempo que se desatendieron los ferrocarriles. La compañía ferrocarrilera estatal tuvo que proporcionar parte del capital inicial para la construcción de la compañía rival que la desplazaría.¹¹

La derrota del nazismo no trastocó las tendencias sino que las acentuó: entre 1950 y 1980 el transporte individual (principalmente automóviles) creció 1700 por ciento mientras que el transporte colectivo sólo lo hizo en 6 por ciento!¹² Con ello la transportación colectiva pasó de representar el 67 por ciento de los viajes en 1950 a tan sólo el 21 por ciento en 1980. Los ejemplos de EUA y Alemania muestran cómo se configura la libertad de elegir en el capitalismo.

Impulsar a los autos y deteriorar el transporte colectivo, el caso de México

Hay formas menos directas para privilegiar al automóvil que las seguidas en California EUA. Para favorecer al transporte automotor es suficiente con no invertir lo necesario en la transportación colectiva, eso hará obsoleto ese sistema de transporte. Eso hizo México país que tuvo la propiedad estatal de los ferrocarriles desde los inicios del siglo pasado. A pesar de ello los sucesivos gobiernos invirtieron mucho en carreteras y calles y poco o nada en el sistema ferroviario. Durante más de cien años los gobiernos mexicanos no encontraron los recursos para tener la doble vía indispensable en los ferrocarriles; en cambio si pudieron

¹¹ Wolff, W. ob. cit. pp. 98

¹² Idem pp. 103

gastar enormes sumas en la construcción carretera. El ferrocarril mexicano mientras fue estatal se fue deteriorando hasta quedar listo para su privatización en los años noventa bajo la presidencia de Ernesto Zedillo. Dicho cambio de propiedad implicó además de los nuevos despidos de miles de trabajadores, la cancelación de los contratos laborales hasta entonces vigentes para sustituirlos por otros más desfavorables para los trabajadores. Por ejemplo, Ferrocarril Pacífico-Norte, fue comprado por una sociedad formada por Grupo México y la empresa estadounidense *Union Pacific Railroad*, para ello solo mantuvieron su empleo tan sólo 3,000 de los 13,500 trabajadores empleados hasta entonces.¹³ El 22 de febrero de 2001 el ya para entonces expresidente Zedillo fue premiado por sus servicios al capital transnacional con un puesto en el consejo de administración de *Union Pacific Railroad*. Mayor descaro pocas veces se ha visto.

De manera similar a lo ocurrido con el tránsito interurbano los gobiernos privilegiaron al transporte automotor en las urbes. La fusión de intereses entre la élite burocrática y las empresas de la construcción y la manufactura llevaron a la capital del país a ser una de las ciudades más contaminadas del mundo. Para reducir la contaminación en la Ciudad de México a niveles tolerables los gobiernos impusieron revisiones obligatorias de los automotores pero nunca un programa de estímulo al transporte colectivo acompañado de restricciones para el uso del automóvil. Por haber una gran cantidad de personas sin autotransporte individual se ha permitido la existencia de un sistema de transporte masivo compuesto por una red subterránea y autobuses que satisfacen más del ochenta por ciento de los viajes en la ciudad. El resto de los viajes los satisfacen los automóviles de uso

¹³ Divider , G. “State-Run Railroad Ferrocarriles Nacionales Ceases To Exist”; Publication: SourceMex Economic News & Analysis on Mexico; 15/09/1999. <http://www.elibrary.com>.

privado y público; este reducido porcentaje ocupa, sin embargo, un ochenta por ciento de la superficie citadina para moverse.

Se configura en la Ciudad de México una estructura muy desigual: la superficie urbana es usada preponderantemente por la capa más rica de la población para transportarse lenta pero cómodamente, la mayoría de la población se mueve lenta e incómodamente. Lento significa, por ejemplo, que los obreros que viven en la parte oriente de la ciudad y que trabajan en las zonas industriales del norte citadino emplean unas cuatro horas diarias para trasladarse entre su casa y su trabajo. Esas cuatro horas transcurren, en el metro o en los autobuses, en condiciones insoportables por lo atestado del transporte.

Si Vivir Bien fuera vivir como en los EUA sería imposible para la mayoría de la población mundial

Según la *Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles* (OICA) los automotores sólo dan cuenta del 16% de las emisiones de CO₂.¹⁴ La propaganda de las automotrices pretende diluir su responsabilidad en el cambio de clima del planeta. Pone el énfasis en la mayor eficiencia en el uso del combustible que han conseguido pero no menciona que la mayor circulación de automóviles y camiones es uno de sus mayores logros. Los EUA tienen más de dos vehículos para cada tres personas; si se lograra imponer ese patrón de consumo al resto del mundo deberían circular más de 4000 millones de vehículos, mas de cinco veces la circulación actual de automotores. Los Estados Unidos se negaron ha firmar el Protocolo de Kioto y entre 1990 y 2007 incrementaron sus emisiones de CO₂ consolidándose como el país más contaminante del mundo.¹⁵ Una de las

¹⁴ Veáse <http://oica.net/category/climate-change-and-co2/> consultado el 19-III-2010

¹⁵ Las emisiones antropógenas agregadas de CO₂, CH₄, N₂O, HFC, PFC y SF₆, con exclusión de las misiones/absorciones del sector uso de la tierra, cambio de uso de la tierra y silvicultura en EUA crecieron

explicaciones de este comportamiento y de la negativa de los EUA para reducir la emisión de gases de efecto invernadero es que la General Motors producía en 1990 2.65 millones de automóviles y 1.47 millones de camiones ligeros; para 2003 la mezcla fue: 1.39 millones de automóviles y 2.48 millones de camiones ligeros. La empresa automotriz privilegió los vehículos más pesados porque ellos le proporcionan mayores ganancias que los automóviles de menor tamaño. Así, aunque los motores sean más eficientes el consumo medio por kilómetro no refleja esa mayor eficiencia porque vehículos pequeños son reemplazados por otros autos mayores, más pesados por lo tanto, y con mayor consumo de gasolina. La razón de ese cambio es la ganancia, la razón de ser de la producción capitalista: la GM obtiene más ganancias con los grandes que con los autos pequeños. El poderío del complejo automotor en los EUA explica pues la negativa a disminuir las emisiones de gases invernadero en ese país.

El capitalismo no da muestras de poder enmendar el camino

La quiebra de General Motors en 2009 se precipitó por los aumentos en los precios de los combustibles que acentuaron el declive de la industria estadounidense ante sus competidores japoneses y europeos. Como es habitual en el capitalismo las ganancias son privadas y las pérdidas públicas. El gobierno estadounidense rescató la empresa y hoy el sindicato de la empresa y el gobierno controlan la mayoría de las acciones de la GM. Los trabajadores estadounidenses podrían, si el gobierno los representara, cambiar el patrón de transportación vigente. No lo hacen porque no tienen la conciencia de los trabajadores pobres de otras latitudes y porque el gobierno de ese país representa a los capitalistas.

16.8% entre 1990 y 2007. Otros países desarrollados o de ingresos medios redujeron considerablemente sus emisiones en ese mismo lapso. UNFCCC, “Convención Marco sobre el Cambio Climático”, FCCC/SBI/2009/12 en <http://unfccc.int/resource/docs/2009/sbi/spa/12s.pdf>

China y la India han crecido en las últimas décadas a tasas notables para, entre otras cosas, producir automóviles y contaminación. China produjo más vehículos en 2008 que los EUA aunque ha reducido su emisión de contaminantes. En cambio la India incrementó en 50 por ciento sus emisiones entre 1990 y 2007.

Como afirmó el presidente Evo Morales ante las Naciones Unidas el cambio climático es un producto del capitalismo. La satisfacción de la necesidad de transporte se hace no de manera racional sino para acumular, para transformar el trabajo explotado a los trabajadores en medios de producción que los mantengan sojuzgados. Eso se hace mejor mediante el transporte individual que con el transporte colectivo pues en el capitalismo se trata de producir más ganancia y no de satisfacer necesidades. Para Vivir Bien se requiere cambiar radicalmente la forma de vida de la sociedad capitalista uno de cuyos aspectos importantes es la transportación de personas y cosas. Vivir en armonía con la naturaleza supone no destruirla como esta haciendo el capitalismo contaminando tierra, agua y aire a una escala no vista en la historia de la Tierra. Reducir a niveles mínimos la transportación individual es un objetivo que difícilmente se plantean los ciudadanos de los países ricos. Por el contrario la iniciativa para Vivir Bien expresa claramente lo que hay que hacer. Lo que hemos relatado brevemente en estas páginas muestra que el afán de lucro llevó a la destrucción o a la asfixia de la transportación colectiva porque se trató siempre de producir más. Construir sistemas de transportación colectiva, humanos que respeten a la Naturaleza indudablemente serán aspectos del Vivir Bien.