



:: [portada](#) :: [Ecología social](#) ::

21-11-2008

¿Demasiado grandes para quebrar?

## El Parque Jurásico de los automóviles y las ideas

P. Sainath

CounterPunch

Traducido del inglés para Rebelión por Germán Leyens

Es injusto calificar de dinosaurios a los productores de coches de EE.UU., como lo hacen algunos. Es ciertamente injusto en cuanto a los dinosaurios. Los "Terribles Lagartos" no crearon la base para su propia extinción o la de una miríada de otras especies. Los dinosaurios originales (que los científicos nos dicen ahora no eran tan terribles ni eran lagartos), fueron grandes ejemplos de éxito y adaptación, bastante buenos como para gobernar el mundo durante 150 millones de años. La industria automovilística de EE.UU. es todo lo contrario. No es sólo que los "Terribles Lagartos de Metal" se hayan opuesto a los estándares de eficiencia de los combustibles. Claro que lo hicieron. También promovieron todo-terrenos sedientos de gasolina como una necesidad del modo de vida. Produjeron coches que muchos no querían comprar. Manejaron un inmenso poder en el Congreso y se las arreglaron para gorronear fondos públicos en nombre de la protección de empleos, como vuelven a hacerlo. Habiendo recibido anteriormente 25.000 millones de dólares, de nuevo alargan sus manos con sombreros vacíos de monedas.

Pero esa es la parte fácil. Hay muchas cosas más que hicieron, como importante sector de la industria - y como parte del mayor mundo corporativo de EE.UU. Durante decenios, destruyeron el transporte público existente y potencial. El "Sueño Estadounidense", en cuanto al automóvil, fue una pesadilla impuesta. En el propio Detroit, se pueden ver los esqueletos de un sistema de transporte que otrora existió. En todo el país, durante décadas a partir de los años veinte, compraron sistemas de transporte público y los clausuraron.

Los trenes cambiaron de motores eléctricos a diesel. Algunas veces, simplemente los eliminaron y los reemplazaron por autobuses y luego coches. Junto con el Gran Petróleo, el Gran Auto convirtió sistemas eléctricos de tránsito a sistemas de autobuses basados en combustible. Según un cálculo: En 1935, los motores eléctricos de trenes excedían en número a los trenes con motores diesel 7 a 1. "En 1970, los motores diesel para trenes excedieron a los eléctricos por 100 a 1. Y General Motors produjo un 60% de las locomotoras diesel." El sistema de trenes eléctricos dentro y alrededor de Los Ángeles fue casi eliminado.

El fomento del culto del coche de posesión individual fue un objetivo importante. En 2001, se logró ese objetivo, más allá de lo creíble. Cerca de un 90% de los estadounidenses condujeron al trabajo ese año. Los resultados del Estudio Doméstico Nacional de Viaje de 2001 fueron impactantes. Sólo un 8% de los hogares informaron que no tenían un vehículo disponible para su uso regular. El estudio mostró que "el viaje diario en EE.UU. totalizó cerca de 6.500 billones de kilómetros, un promedio de 23.335 kilómetros por persona." Los viajes en autobús de transporte colectivo y



escolar correspondieron en cada caso a sólo un 2% de los viajes diarios emprendidos en 2001.

No sólo un culto sino una cultura emergieron alrededor de los Lagartos de metal y los combustibles fósiles. Incluso una economía que va a la guerra para encarar supuestas amenazas contra el Petróleo. (Como pregunta a menudo Robert Fisk: ¿Hubiera habido alguna vez una guerra en Iraq si el producto nacional de Iraq hubieran sido los espárragos?) Junto con el Gran Petróleo, el Gran Auto aplastó durante décadas todos los intentos serios hacia fuentes de energía más limpias.

Casi todo llegó a depender de ello, desde la agricultura hasta la aviación, de las necesidades individuales hasta nacionales. Cuando aumentaban los precios del petróleo (hasta su caída actual) gracias a la fuerte especulación, innumerables hogares en EE.UU. se paralizaban. Cientos de pequeñas empresas de transporte quebraban. Gente en lugares remotos que conduce muchos kilómetros para buscar cosas como agua embotellada y provisiones descubrió que sus presupuestos se convertían en cenizas. En promedio, una familia estadounidense gastó en 2004 hasta un quinto de sus ingresos en transporte. En comparación con un 13% en comida. En "vecindarios dependientes del automóvil," según el Buró de Estadísticas Laborales, eso podía subir a un 25%. En grandes ciudades, el tráfico sólo empeora, nunca mejora. Hubo más de 135 millones de coches de pasajeros en 2006. En total, los vehículos registrados ascendieron a más de 250 millones. Hay que imaginar la centralidad del petróleo, de los coches y de los vehículos privados para casi todo. Es el modelo mismo que nuestra propia elite india trata de trasplantar. Automóviles privados a costa del transporte público. No importa que este último sea mucho más limpio y que cree muchos puestos de trabajo. Y así agregamos miles de vehículos semejantes a las calles cada semana.

Pero volvamos a los Dinosaurios de Metal de Detroit. El impacto de su asteroide afectará a mucho más que el casi cuarto de millón de trabajadores que están directamente abandonados en su territorio. Hay también más de un millón de jubilados y dependientes con problemas. Los jubilados ven ahora como se evaporan sus prestaciones de salud. No es nada bonito en un país en el cual los costes de la salud son la mayor causa de bancarrotas. A los 75 u 80 años, es la miseria. Y luego hay millones de otros trabajadores en sectores asociados. Entre los fabricantes de componentes, proveedores, concesionarios.

El tema de la salud es también vital. Con toda su riqueza, este país no tiene un sistema decente de salud pública. El mundo corporativo en su conjunto nunca ha permitido que surja. La pandilla del seguro de salud, las compañías farmacéuticas, las inmensas corporaciones en el campo médico, etc. Que lleven la pérdida de puestos de trabajo en el sector automóvil a Canadá. Un motivo es simplemente porque Canadá tiene un sistema de salud pública mucho mejor. Incluso GM (que también existe en ese país) ha cabildeado en el pasado en ese país i para asegurar que el plan universal de salud de Canadá no sea destruido! Ha ahorrado a GM incontables dólares.



Cada coche que produce GM lleva un coste de atención sanitaria de unos 1.600 dólares. En el caso de Chrysler son 1.500. Pero para Toyota, ese coste es de menos de 300 dólares por coche. Japón tiene un sistema de salud pública vastamente superior. En los medios corporativos de EE.UU. esto no conduce a llamados por un buen sistema de salud. O para que el acceso a la salud sea más barato. Lleva a llamados para eliminar los contratos sindicales que garantizaron a los trabajadores de la industria automóvil asistencia sanitaria de por vida. Para los jubilados, la marcha atrás ya ha comenzado.

India tiene incluso ahora uno de los sectores de salud más privatizados del mundo, pero exulta en la emulación de lo peor del modelo de EE.UU. La élite india se enorgullece de India como uno de los destinos más atractivos del [turismo médico]. Seguro, estadounidenses podrán volar a India para sus operaciones quirúrgicas (que les costarían caras en su propio país). Pero cerca de 200 millones de indios han renunciado a buscar algún tipo de atención médica - simplemente porque no se la pueden permitir.

Mientras tanto, la lógica de ser "demasiado grande para quebrar" mantiene en funcionamiento al Gran Auto y a otros de su calaña. Nunca hay aquí alguna discusión de si se les debiera haber permitido que crecieran tanto como lo hicieron. El presidente electo Obama dice que ayudará a los oligarcas automovilísticos, a los que llama "la espina dorsal de la manufactura estadounidense." Seguro, con tantos puestos de trabajo en juego, cualquier gobierno tiene que preocuparse por las consecuencias de permitir que se hundan. No cabe duda. Es precisamente por ese temor que los Terribles Lagartos de Metal pueden regatear para recibir dádivas del dinero público. Esta economía ha perdido casi un cuarto de millón de puestos de trabajo sólo en octubre. De modo que la idea de que muchos más simplemente desaparezcan da miedo. EE.UU. ya ha perdido 1,2 millones de puestos de trabajo este año. Cerca de la mitad de ellos sólo en los últimos tres meses.

Hay una buena probabilidad de que arrojen más dinero a los gigantes del automóvil, y eso, sin que se les impongan mayores cambios estratégicos. Sin embargo, todos saben que eso no significa que se salve una industria. Podrían volver pronto con exigencias de aún más. Y entonces, cuando las cosas se pongan aún peor (lo que es muy probable) la presión por salvar puestos de trabajo derramando dinero público será aún mayor. Estamos en EE.UU. El dinero que ha sido repartido en el rescate ha deleitado hasta ahora a los dinosaurios en smoking - los directores ejecutivos y los altos ejecutivos.

Como señala tristemente el New York Times en un editorial principal: "Sólo semanas después que el Departamento del Tesoro dio a nueve de los mayores bancos de la nación 125.000 millones de dólares en dólares del contribuyente para salvarlos de una calamidad sin precedente, los ejecutivos bancarios se están guardando dinero en bonificaciones multimillonarias como premio por su actuación." Otros bandidos de los rescates han realizado reuniones en centros de vacaciones a un coste de cientos de miles dólares.



¿Se acuerdan del "debate" sobre la compensación para directores ejecutivos en India? Los medios abuchearon a su primer ministro favorito porque hizo algunos mansos sonidos de protesta por pagos exagerados. Bueno, allá también, estábamos y estamos en la misma pista que ha ayudado a EE.UU. a terminar en el lío en el que se encuentra ahora.

Bienvenidos al Parque Jurásico de los automóviles y las ideas.

.....

P. Sainath es editor de asuntos rurales de The Hindu, donde aparece este artículo, y es autor de "Everybody Loves a Good Drought." En otoño dará un curso en UC Berkeley. Para contactos: [psainath@vsnl.com](mailto:psainath@vsnl.com).

<http://www.counterpunch.org/sainath11202008.html>