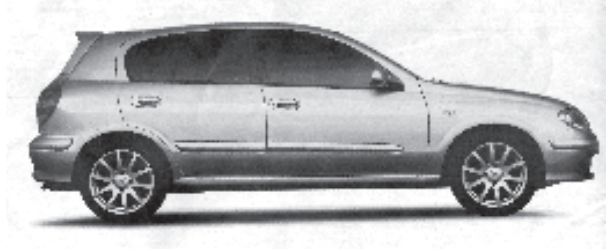


La religión del automóvil

Crónica de una tragedia

Víctor M. Toledo*



El mundo moderno, laico, racional y pragmático, tiene también sus deidades, a las cuales ha engendrado como símbolos inequívocos de su cosmovisión y de su práctica social. Si hubiera que elegir entre el amplio espectro de candidatos (entre los que deben citarse al reloj, a la computadora, al excusado, a la coca-cola, al avión o al petróleo), por sus méritos, características e impactos, tendríamos que seleccionar a dos. Ambos son devoradores insaciables de los recursos naturales del planeta (energía, minerales, bosques, selvas, agua, suelos) y contaminadores comprobados, cada uno domina sobre espacios diferentes, y los dos son cuadrúpedos. Monarca de lo urbano el primero y emperatriz de lo rural la segunda, estas dos indiscutibles deidades del mundo moderno son el automóvil y la res. De la segunda no escribiremos hoy, pero su proliferación testimonia la conversión de la alimentación en la era industrial hacia una dieta fundamentalmente carnívora.

Dado el paulatino desplazamiento de la población humana del campo a las ciudades que la civilización industrial provoca, el automóvil es cada vez más el diseño más notable de la modernidad, la deidad ante la cual millones de seres humanos se inclinan, con reverencia, sin importar nacionalidad, clase social, religión, grupo cultural o ideología. Como veremos, no se trata de una divinidad compasiva y justiciera, sino de una deidad voraz, sucia,

insegura y, sobretodo, sanguinaria. Y, o la fe que se profesa es de una consistencia inusitada, o bien la demencia y la imbecilidad del mundo moderno no tienen límites.

En efecto, visto sin anestesia, es decir tomada la prudente distancia que permite superar el alud propagandístico y mercadotécnico que adormece a la mayoría de los ciudadanos modernos, el automóvil aparece como una suerte de «máquina infernal», devoradora por igual de seres humanos y de recursos naturales, y causa primaria de la afectación de la estabilidad del ecosistema planetario.

La Organización Mundial de la Salud nos informa que además del cáncer, las enfermedades cardiovasculares, las contagiosas y el SIDA, la otra causa principal de la muerte de los seres humanos de hoy en día es el automóvil. De 1970 a la fecha, el auto ha matado más norteamericanos que las dos guerras mundiales, más la de Corea y la de Vietnam tomadas juntas. En España, el número acumulado de muertes provocadas por el automóvil alcanzó en el año 2000 el cuarto de millón de personas, y en Alemania en un solo año las muertes por auto quintuplicaron el número de muertes por droga. El 85% de los accidentes mortales ocurren, sin embargo, en «los países en desarrollo y transición».

La cifra global da escalofríos. En 1999, su majestad el auto hizo desaparecer de la faz de la tierra a entre 750.000 y 880.000 seres humanos (mayoritariamente jóvenes) y dejó heridos a entre 23 y 34 millones de personas (incluyendo peatones y ciclistas). Esto quiere decir que en una década, la «máquina favorita»

*Instituto de Ecología de la Universidad Nacional Autónoma de México.
Email: vtoledo@oikos.unam.mx

La religión del automóvil

eliminará a 8 millones de personas y afectará la vida de otras 200 a 300 millones. En unos años, éste sacrificio de vidas humanas no tendrá parangón en la historia, pues ninguna religión, incluyendo la devastadora conquista espiritual de América, habrá hecho desaparecer tantos seres en su nombre. La comprobación empírica de esta tragedia la tiene el propio lector: es difícil no saber de un accidente automovilístico, mortal o no, con personas conocidas.

De acuerdo con el detallado análisis del Transport Research Laboratory (www.factbook.net/EGRF), la tendencia prevista será el aumento de los accidentes, no la disminución, principalmente en los países pobres y menos desarrollados. El efecto homicida del automóvil se incrementará por tres razones. La primera es demográfica. Cada vez hay más automotores: si en 1950 se construyeron ocho millones de automóviles, para el inicio del nuevo milenio fueron 40 millones. Esto significa que por cada dos seres humanos que nacieron en el año 2001 se fabricó un auto. A ese ritmo habrá mil millones de automotores en el año 2010. La población total del parque vehicular se estima entre los 600 millones y los 700 millones (Wards Communications), las tres cuartas partes de uso individual o familiar y el resto para transporte comercial o industrial. Casi el 80% de los automotores que existen en el mundo se localizan en Europa, Japón y los tres países del TLC.

La segunda explicación tiene que ver con la racionalidad productiva. El auto es quizás la mercancía perfecta, el diseño soñado bajo la lógica del capital: se produce en serie y dura cada vez menos; se vende mucho y con muchas ganancias. En efecto, desde que Alfred Sloan, director de la General Motors de 1920 a 1955, introdujo la producción en masa y el concepto de «obsolescencia programada», no ha dejado de perfeccionarse la fabricación masiva de autos que se vuelven efímeros, es decir, que tienen un corto promedio de vida. De acuerdo con un estudio de la Ward's Communications, el parque vehicular del planeta tiene un promedio de vida de seis años y medio, en tanto que los modelos más recientes tienden a durar no más de cuatro años. Estos dos factores, aunados a la construcción de modelos diseñados para velocidades cada vez mayores, han hecho del automóvil el diseño moderno más arriesgado del orbe. Ya desde los años sesenta

el activista norteamericano Ralph Nader denunció el elevado porcentaje de defectos de fábrica en los automotores, un hecho que ha provocado el retiro o la reparación de millones de unidades en los últimos años.

La tercera razón es ideológica, el ingrediente que faltaba. La sociedad de consumo ha logrado crear una pseudosacralidad alrededor del automóvil. El auto, dice E. Ditcher en *Las motivaciones del consumidor*, se ha vuelto un símbolo, y sus consumidores se han convertido en feligreses. Bajo la «religión del auto» millones de seres humanos anestesiados por la publicidad, creen encontrar prestigio, libertad de movimiento y, sobretodo, poder. Hoy, la antropología de la modernidad encuentra en el automóvil un rito de iniciación por el cual los adolescentes de las sociedades industriales se convierten en adultos. Bajo esta ideología, el «dominio de la velocidad» se ha vuelto uno de los principales objetivos de la existencia del ser urbano e industrial. Se fabrican autos para violar, cada vez más fácilmente, la velocidad permitida, y en ningún lugar del mundo nadie hace nada por aplicar la ley. Ya es un lugar común, un elemento de la cotidianidad del mundo moderno, el que nadie respete las normas de máxima velocidad permitida.

Es probable que ninguno de los dioses creados por el espíritu humano a lo largo de su historia haya tenido mayores impactos ecológicos que ésta moderna deidad engendrada por la necesidad de movimiento y de transporte. Aún más, contrariamente a lo que provoca el automóvil, la mayoría de los dioses existentes han promovido entre sus seguidores una actitud prudente hacia la naturaleza. El automóvil no sólo utiliza y dilapida recursos naturales de toda índole durante su construcción y su consumo, también genera toda una gama de contaminantes letales de impacto global. Los datos son apabullantes. Los automotores consumen más de la quinta parte de toda la energía utilizada por la humanidad y casi la mitad del petróleo. A lo anterior debe agregarse el consumo de níquel (el 95% de la producción total), zinc (35%), acero (20%), aluminio (12%), cobre (10%) y caucho (6%).

Durante su construcción y su uso el monarca excreta, además, los siguientes contaminantes: metano, ozono, monóxido de carbono, óxido nitroso y, por supuesto, bióxido de carbono, el principal agente del efecto invernadero, el mecanismo que está provocando el calentamiento del planeta. De

acuerdo a los estudiosos del tema, el parque vehicular del mundo emite sobre 900 millones de toneladas métricas de dióxido de carbono cada año, representando el 15% del total de este contaminante que la sociedad humana arroja a la atmósfera. Por cada nuevo auto que se construye, con un peso promedio de una tonelada y media, se generan entre quince y veinte toneladas de residuos, algunos de ellos tóxicos.

Todo lo anterior se ve coronado por una paradoja ambiental: la tendencia a fabricar autos más pesados, de mayor potencia y con más arranque (conocidos como «light trucks»), ha dado lugar a diseños menos eficientes energéticamente, es decir, que consumen más, no menos, combustible, y que son más contaminantes. Mas allá de la propaganda envolvente y de los «mensajes verdes» de las fábricas automotrices, la realidad es contundente: En los Estados Unidos los modelos menos eficientes ecológicamente hablando, pasaron de la quinta parte del total de autos vendidos en 1975 a la mitad del total del año 2000. En suma, los efectos de los automotores sobre la salud y el equilibrio del planeta son más que evidentes.

El impacto más conocido y vivido directamente de los automóviles es sobre el espacio y el aire de las ciudades. La toxicidad del aire urbano, provocado principalmente por el monóxido de carbono, el plomo y el ozono, es hoy en día un problema que afecta a cientos de ciudades de todo el mundo y que amenaza la salud de millones de seres humanos. La respiración del aire contaminado por los autos afecta el sistema nervioso, las vías respiratorias, y el sistema cardíaco y vascular. Además del ruido, la sobresaturación de los automotores en las ciudades, da lugar a otra nueva paradoja: los modelos diseñados para abatir el tiempo de traslado se ven obligados a transitar a velocidades mínimas por el congestionamiento del tráfico.

El último aspecto es el político. El poderío de esta moderna deidad parece no tener límites. Difícilmente los gobiernos de los principales países industriales (USA, Japón, Francia, Alemania, Italia) pueden sustraerse a la influencia, intereses y opinión de los principales fabricantes de autos y, por supuesto, nadie olvida la

celebre frase de Charles E. Wilson, presidente de la General Motors (GM) y secretario de defensa norteamericano en los cincuenta: «lo que es bueno para los Estados Unidos es bueno para la GM y viceversa». La expansión o consolidación de la «religión del automóvil» ha derrocado gobiernos, desencadenado guerras, modificado tratados o inducido enormes fraudes y actos de corrupción, mientras que los tapetes de asfalto y de cemento han arruinado regiones agrícolas, afectado zonas de conservación de la biodiversidad, modificado paisajes y alcanzado el mundo submarino (el canal de La Mancha).

Todo indica que en los tiempos que vienen, los seres humanos seguirán tendiendo nuevas alfombras a la deidad motorizada, la cual se reproducirá a ritmos cada vez mayores. Hoy, los fabricantes de autos se preparan para conquistar nuevos territorios: China (donde el gobierno se ha propuesto como meta dotar de automotores a 200 millones de ciudadanos), la India y Latinoamérica. El automóvil irá entonces agregando nuevos súbditos a su larguísima fila de seguidores en todo el planeta. Sólo los umbrales de la capacidad del ecosistema planetario, de Gaia, de la tierra, parece que lograrán detener este impulso suicida del homo sapiens, del «mono que piensa». Contrariamente a lo esperado, una vez más la naturaleza tendrá que echar mano de sus propias fuerzas para enseñar el camino a los humanos.

REFERENCIAS

- DE LA CUEVA, J. 1996. *Los Automóviles: esos asesinos que impunemente matan cada día a miles de personas*, Colección Sediciones no. 2, Argitaletxe, Hiru, S.L. Guipúzcoa, País Vasco.
- RENNER, M., 2000, *Vehicle production increase*, en: Vital Sign 2000, Worldwatch Institute, Washington DC, USA.
- TRANSPORT RESEARCH LABORATORY (TRL), 2000. Estimating Global Road Fatalities. Sitio en internet: www.factbook.net/EGRF.
- WORLD RESOURCES, 1998-1999, 1998, Oxford University Press.

