



[Imprimir artículo](#) [Exportar a PDF](#)
[Volver](#)

La religión del Automóvil, por Eduardo Galeano

Con el Dios de cuatro ruedas ocurre lo que suele ocurrir con los dioses: nacen al servicio de la gente, mágicos conjuros contra el miedo y la soledad, y terminan poniendo a la gente a su servicio. La religión del automóvil, con su Vaticano en Estados Unidos de América, tiene al mundo de rodillas.

I. Liturgia del divino motor

Con el dios de cuatro ruedas ocurre lo que suele ocurrir con los dioses: nacen al servicio de la gente, mágicos conjuros contra el miedo y la soledad, y terminan poniendo a la gente a su servicio. La religión del automóvil, con su Vaticano en Estados Unidos de América, tiene al mundo de rodillas.

Seis, seis, seis

La imagen del Paraíso: cada estadounidense tiene un auto y un arma de fuego. En Estados Unidos se concentra la mayor cantidad de automóviles y también el arsenal más numeroso, los dos negocios básicos de la economía nacional. Seis, seis, seis: de cada seis dólares que gasta el ciudadano medio, uno se consagra al automóvil; de cada seis horas de vida, una se dedica a viajar en auto o a trabajar para pagarlo; y de cada seis empleos, uno está directa o indirectamente relacionado con la violencia y sus industrias. Cuanta más gente asesinan los automóviles y las armas, y cuanta más naturaleza arrasa, más crece el Producto Nacional Bruto.

Como bien dice el investigador alemán Winfried Wolf, en nuestro tiempo las fuerzas productivas se han convertido en fuerzas destructivas.

¿Talismanes contra el desamparo o invitaciones al crimen? La venta de autos es simétrica con la venta de armas, y bien podría decirse que forma parte de ella: los accidentes de tránsito matan y hieren cada año más estadounidenses que todos los estadounidenses muertos y heridos a lo largo de la guerra de Vietnam, y el permiso de conducir es el único documento necesario para que cualquiera pueda comprar una metralleta y con ella cocine a balazos a todo el vecindario.

El permiso de conducir no sólo se usa para estos menesteres, sino que también es imprescindible para pagar con cheques o cobrarlos, para hacer un trámite o firmar un contrato. En Estados Unidos, el permiso de conducir hace las veces de documento de identidad. Los automóviles otorgan identidad a las personas.

Los aliados de la democracia

El país cuenta con la nafta más barata del mundo, gracias a los presidentes corruptos, los jeques de lentes negros y los reyes de opereta que se dedican a malvender petróleo, a violar derechos humanos y a comprar armas estadounidenses. Arabia Saudita, pongamos por caso, que figura en los primeros lugares de las estadísticas internacionales por la riqueza de sus ricos, la mortalidad de sus niños y las atrocidades de sus verdugos, es el principal cliente de la industria estadounidense de armamentos. Sin la nafta barata que proporcionan estos aliados de la democracia, no sería posible el milagro: en Estados Unidos, cualquiera puede tener auto, y muchos pueden cambiarlos con frecuencia. Y si el dinero no alcanza para el último modelo, ya se venden aerosoles que dan aroma a nuevo al vejistorio comprado hace tres o cuatro años, el autosaurio ése.

Dime qué coche tienes y te diré quién eres, y cuánto vales. Esta civilización que adora los automóviles, tiene pánico de la vejez: el automóvil, promesa de juventud eterna, es el único cuerpo que se puede cambiar.

La jaula



A este cuerpo, el de cuatro ruedas, se consagra la mayor parte de la publicidad en la televisión, la mayor parte de las horas de conversación y la mayor parte del espacio de las ciudades. El automóvil dispone de restaurantes, donde se alimenta de nafta y aceite, y a su servicio están las farmacias donde compra remedios, los hospitales donde lo revisan, lo diagnostican y lo curan, los dormitorios donde duerme y los cementerios donde muere.

Él promete libertad a las personas, y por algo las autopistas se llaman freeways, caminos libres, y sin embargo actúa como una jaula ambulante. El tiempo de trabajo humano se ha reducido poco o nada, y en cambio año tras año aumenta el tiempo necesario para ir y venir al trabajo, por los atolladeros del tránsito que obligan a avanzar a duras penas y a los codazos.

Se vive dentro del automóvil, y él no te suelta.

Drive-by shooting: sin salir del auto, a toda velocidad, se puede apretar el gatillo y disparar sin mirar a quién, como se estila ahora en las noches de Los Ángeles. Drive-thru teller, drive-in restaurant, drive-in movies: sin salir del auto se puede sacar dinero del banco, cenar hamburguesas y ver una película. Y sin salir del auto se puede contraer matrimonio, drive-in marriage: en Reno, Nevada, el automóvil entra bajo los arcos de flores de plástico, por una ventanilla asoma el testigo y por la otra el pastor, que Biblia en mano os declara marido y mujer, y a la salida una funcionaria, provista de alas y de halo, entrega la partida de matrimonio y recibe la propina, que se llama Love donation.

El automóvil, cuerpo renovable, tiene más derechos que el cuerpo humano, condenado a la decrepitud. Estados Unidos de América ha emprendido, en estos últimos años, la guerra santa contra el demonio del tabaco. En las revistas, la publicidad de los cigarrillos está atravesada por obligatorias advertencias a la salud pública. Los anuncios advierten, por ejemplo: "El humo del tabaco contiene monóxido de carbono". Pero ningún anuncio de automóviles advierte que mucho más monóxido de carbono contiene el humo de los coches. La gente no puede fumar. Los autos, sí.

II. El ángel exterminador

En 1992 hubo un plebiscito en Amsterdam. Los habitantes de la ciudad holandesa resolvieron reducir a la mitad el espacio, ya muy limitado, que ocupan los automóviles. Tres años después se prohibió el tránsito de autos privados en todo el centro de la ciudad italiana de Florencia, prohibición que se extenderá a la ciudad entera a medida que se multipliquen los tranvías, las líneas de metro, las vías peatonales y los autobuses. También las ciclovías: pronto se podrá atravesar toda la ciudad sin riesgos, por cualquier parte, pedaleando en un medio de transporte que cuesta poco, no gasta nada, no invade el espacio humano ni envenena el aire, y que fue inventado, hace cinco siglos, por un vecino de Florencia llamado Leonardo da Vinci.

Mientras tanto, un informe oficial confirmaba que los automóviles ocupan un espacio bastante mayor que las personas en la ciudad estadounidense de Los Angeles, pero allí a nadie se le ocurrió cometer el sacrilegio de expulsar a los invasores.

¿A quién pertenecen las ciudades?

Amsterdam y Florencia son excepciones a la regla universal de la usurpación. El mundo se ha motorizado aceleradamente, a medida que han ido creciendo las ciudades y las distancias, y los medios públicos de transporte han cedido paso al coche privado. El presidente francés Georges Pompidou lo celebraba diciendo que "es la ciudad la que debe adaptarse a los automóviles, y no al revés", pero sus palabras cobraron sentido trágico cuando se reveló que habían aumentado brutalmente los muertos por contaminación en la ciudad de París, durante las huelgas de fines del año pasado: la paralización del metro había multiplicado los viajes en automóvil y había agotado las existencias de mascarillas antiesmog.

En Alemania, en 1950, los trenes, autobuses, metros y tranvías realizaban las tres cuartas partes del transporte de personas; actualmente, suman menos de una quinta parte. El promedio europeo ha caído al 25 por ciento, lo que es todavía mucho si se compara con Estados Unidos, donde el transporte público, virtualmente exterminado en la mayoría de las ciudades, sólo llega al cuatro por



ciento del total.

Henry Ford y Harvey Firestone eran íntimos amigos, y ambos se llevaban de lo más bien con la familia Rockefeller. Ese cariño recíproco desembocó en una alianza de influencias que mucho tuvo que ver con el desmantelamiento de los ferrocarriles y la creación de una vasta telaraña de carreteras, luego convertidas en autopistas, en todo el territorio estadounidense. Con el paso de los años se ha hecho cada vez más apabullante, en Estados Unidos y en el mundo entero, el poder de los fabricantes de automóviles, los fabricantes de neumáticos y los industriales del petróleo. De las sesenta mayores empresas del mundo, la mitad pertenece a esta santa alianza o está de alguna manera ligada a la dictadura de las cuatro ruedas.

Datos para un prontuario

Los derechos humanos se detienen al pie de los derechos de las máquinas. Los automóviles emiten impunemente un cóctel de muchas sustancias asesinas. La intoxicación del aire es espectacularmente visible en las ciudades latinoamericanas, pero se nota mucho menos en algunas ciudades del norte del mundo. La diferencia se explica, en gran medida, por el uso obligatorio de los convertidores catalíticos y de la nafta sin plomo, que han reducido la contaminación más notoria de cada vehículo en los países de mayor desarrollo. Sin embargo, la cantidad tiende a anular la calidad, y estos progresos tecnológicos van reduciendo su impacto positivo ante la proliferación vertiginosa del parque automotor, que se reproduce como si estuviera formado por conejos.

Visibles o disimuladas, reducidas o no, las emisiones venenosas forman una larga lista criminal. Por poner tan sólo tres ejemplos, los técnicos de Greenpeace han denunciado que proviene de los automóviles no menos de la mitad del total del monóxido de carbono, del óxido de nitrógeno y de los hidrocarburos que tan eficazmente están contribuyendo a la demolición del planeta y de la salud humana.

"La salud no es negociable. Basta de medias tintas", declaró el responsable de transportes de Florencia, a principios de este año, mientras anunciaba que ésa será "la primera ciudad europea libre de automóviles". Pero en casi todo el resto del mundo, se parte de la base de que es inevitable que el divino motor sea el eje de la vida humana, en la era urbana.

Copiamos lo peor

El ruido de los motores no deja oír las voces que denuncian el artificio de una civilización que te roba la libertad para después vendértela, y que te corta las piernas para obligarte a comprar automóviles y aparatos de gimnasia. Se impone en el mundo, como único modelo posible de vida, la pesadilla de ciudades donde los autos mandan, devoran las zonas verdes y se apoderan del espacio humano. Respiramos el poco aire que ellos nos dejan; y quien no muere atropellado, sufre gastritis por los embotellamientos.

Las ciudades latinoamericanas no quieren parecerse a Amsterdam o a Florencia, sino a Los Angeles, y están consiguiendo convertirse en la horrorosa caricatura de aquel vértigo. Llevamos cinco siglos de entrenamiento para copiar en lugar de crear. Ya que estamos condenados a la copianditis, podríamos elegir nuestros modelos con un poco más de cuidado. Anestesiados como estamos por la televisión, la publicidad y la cultura de consumo, nos hemos creído el cuento de la llamada modernización, como si ese chiste de mal gusto y humor negro fuera el abracadabra de la felicidad.

III. Los espejos del paraíso

La publicidad habla del automóvil como una bendición al alcance de todos. ¿Un derecho universal, una conquista democrática? Si fuera verdad, y todos los seres humanos pudieran convertirse en felices propietarios de este medio de transporte convertido en talismán, el planeta sufriría muerte súbita por falta de aire. Y antes, dejaría de funcionar por falta de energía. Nos queda petróleo para dos generaciones. Ya hemos quemado en un ratito una gran parte del petróleo que se había formado a lo largo de millones de años. El mundo produce autos al ritmo de los latidos del corazón, más de uno por segundo, y ellos están devorando más de la mitad de todo el petróleo que el mundo produce.



Por supuesto, la publicidad miente. Los numeritos dicen que el automóvil no es un derecho universal, sino un privilegio de pocos. Sólo el 20 por ciento de la humanidad dispone del 80 por ciento de los autos, aunque el cien por ciento de la humanidad tenga que sufrir las consecuencias. Como tantos otros símbolos de la sociedad de consumo, éste es un instrumento que está en manos del norte del mundo y de las minorías que en el sur reproducen las costumbres del norte y creen, y hacen creer, que quien no tiene permiso de conducir no tiene permiso de existir.

El 85 por ciento de la población de la capital de México viaja en el 15 por ciento del total de vehículos. Uno de cada diez habitantes de Bogotá es dueño de nueve de cada diez automóviles. Aunque la mayoría de los latinoamericanos no tiene el derecho de comprar un auto, todos tienen el deber de pagarlo. De cada mil haitianos, sólo cinco están motorizados, pero Haití dedica un tercio de sus importaciones a vehículos, repuestos y nafta. Un tercio dedica, también, El Salvador. Según Ricardo Navarro, especialista en estos temas, el dinero que Colombia gasta cada año para subsidiar la nafta, alcanzaría para regalar dos millones y medio de bicicletas a la población.

El derecho de matar

Un solo país, Alemania, tiene más automóviles que la suma de todos los países de América Latina y África. Sin embargo, en el sur del mundo mueren tres de cada cuatro muertos en los accidentes de tráfico de todo el planeta. Y de los tres que mueren, dos son peatones.

En eso, al menos, no miente la publicidad, que suele comparar al auto con un arma: acelerar es como disparar, proporciona el mismo placer y el mismo poder. La cacería de los caminantes es frecuente en algunas de las grandes ciudades latinoamericanas, donde la coraza de cuatro ruedas estimula la tradicional prepotencia de los que mandan y de los que actúan como si mandaran. Y en estos últimos tiempos, tiempos de creciente inseguridad, al impune matonismo de siempre se agrega el pánico a los asaltos y a los secuestros. Cada vez hay más gente dispuesta a matar a quien se le ponga delante. Las minorías privilegiadas, condenadas al miedo perpetuo, pisan el acelerador a fondo para aplastar la realidad o para huir de ella, y la realidad es una cosa muy peligrosa que ocurre al otro lado de las ventanillas cerradas del automóvil.

El derecho de invadir

Por las calles latinoamericanas circula una ínfima parte de los automóviles del mundo, pero algunas de las ciudades más contaminadas del mundo están en América Latina.

La imitación servil de los modelos de vida de los grandes centros dominantes, produce catástrofes. Las copias multiplican hasta el delirio los defectos del original. Las estructuras de la injusticia hereditaria y las contradicciones sociales feroces han generado ciudades que crecen fuera de todo posible control, gigantescos frankensteins de la civilización: la importación de la religión del automóvil y la identificación de la democracia con la sociedad de consumo, tienen, en esos reinos del sálvese quien pueda, efectos más devastadores que cualquier bombardeo.

Nunca tantos han sufrido tanto por tan pocos. El transporte público desastroso y la ausencia de ciclovías hace obligatorio el uso del automóvil, pero la inmensa mayoría, que no lo puede comprar, vive acorralada por el tráfico y ahogada por el esmog. Las aceras se reducen, hay cada vez más parkings y cada vez menos barrios, cada vez más autos que se cruzan y cada vez menos personas que se encuentran. Los autobuses no sólo son escasos: para peor, en muchas ciudades el transporte público corre por cuenta de unos destartalados cachivaches que echan mortales humaredas por los caños de escape y multiplican la contaminación en lugar de aliviarla.

El derecho de contaminar

Los automóviles privados están obligados, en las principales ciudades del norte del mundo, a utilizar combustibles menos venenosos y tecnologías menos cochinas, pero en el sur la impunidad del dinero es más asesina que la impunidad de las dictaduras militares. En raros casos, la ley obliga al uso de nafta sin plomo y de convertidores catalíticos, que requieren controles estrictos y son de vida limitada: cuando la ley obliga, se acata pero no se cumple, según quiere la tradición que viene de los



tiempos coloniales.

Algunas de las mayores ciudades latinoamericanas viven pendientes de la lluvia y el viento, que no limpian de veneno el aire, pero al menos se lo llevan a otra parte. La ciudad de México vive en estado de perpetua emergencia ambiental, provocada en gran medida por los automóviles, y los consejos del gobierno a la población, ante la devastación de la plaga motorizada, parecen lecciones prácticas para enfrentar una invasión de marcianos: evitar los ejercicios, cerrar herméticamente las casas, no salir, no moverse.

Los bebés nacen con plomo en la sangre y un tercio de los ciudadanos padece dolores crónicos de cabeza.

-O usted deja de fumar, o se muere en un año -advirtió el médico a un amigo mío, habitante de la ciudad de México, que no había fumado ni un solo cigarrillo en toda su vida.

La ciudad de San Pablo respira los domingos y se asfixia los días de semana. Año tras año se va envenenando el aire de Buenos Aires, al mismo ritmo en que crece el parque automotor, que el año pasado aumentó en medio millón de vehículos. Santiago de Chile está separado del cielo por un paraguas de esmog, que en los últimos quince años ha duplicado su densidad, mientras también se duplicaba, casualmente, la cantidad de automóviles.

Valoración: 0

Sin votos (todavía)

Source URL: <https://www.servindi.org/actualidad/1427>

Links

[1] <http://www.ecoportal.net>