

CHEVRON

PARADIGMA DE LA CATÁSTROFE CIVILIZATORIA

ANA ESTHER CECEÑA
Y
RAÚL ORNELAS
coordinadores



CHEVRON: LA TERRITORIALIDAD CAPITALISTA EN EL LÍMITE

ANA ESTHER CECEÑA

*No acepten lo habitual como cosa natural,
pues en tiempos de confusión generalizada,
de arbitrariedad consciente, de humanidad deshumanizada,
nada debe parecer imposible de cambiar.*

BERTOLT BRECHT

Chevron es una de las más grandes empresas globales del planeta. Su historia se remonta al siglo XIX cuando el petróleo se instala como pivote del acontecer capitalista. Chevron localiza, extrae, procesa y distribuye hidrocarburos, uno de los mayores negocios de nuestros tiempos. La esencialidad del petróleo en el funcionamiento global otorga a sus productores, además de ganancias, un poder relativamente ilimitado.

En el año 1911 la empresa Standard Oil Company, creada por John D. Rockefeller en 1870, fue declarada ilegal por la Suprema Corte de Estados Unidos, por sus prácticas monopólicas. La empresa se vio forzada a fraccionarse en 33 unidades dispersas que propiciarían, en principio, una sana competencia en el sector petrolero. Un siglo después, la Standard Oil reaparece agrupada en sólo dos empresas gigantes, las dos mayores petroleras de Estados Unidos: Exxon y Chevron.

A lo largo de esos años, los capitales fragmentados encontraron el modo de volver a controlar los mercados de producción y distribución, de tomar una posición de supremacía en la competencia tecnológica, y su densidad y extensión económico-financiera es sustancialmente mayor que la que se tenía en los inicios. Dentro de Estados Unidos el monopolio se ha reconstituido aunque todavía mantenga dos cabezas. Nada permite prever que estas dos grandes se fusionen, pero tampoco hay motivos para asegurar que no sucederá. En todo caso, la amplitud del mercado que cada una controla les permite mantener sus espacios relativos y no desgastarse en un enfrentamiento.

to ruinoso entre sí. Al contrario, alianzas para trabajar juntas, como la que se perfila actualmente para apropiarse del petróleo mexicano,¹ las colocan como la fuerza principal del mercado mundial, como el motor que mueve al capitalismo (véase la nota 1).

Su actividad genera a la vez una mercancía, un modo de vida y una materialidad. Es un motor que da cuerpo, contenido y dinámica al capitalismo de nuestros días, que lo apuntala y lo diseña en el mismo acto. Por eso estudiar Chevron requiere cavar profundo y extenso. Implica desentrañar y poner en evidencia la maraña completa del capitalismo. Entender el *modo de estar* del capitalismo y las claves a través de las cuales se forja su ser material y simbólico, su ser territorial.

Texaco, hoy Chevron, devastó medio millón de hectáreas de selva amazónica buscando petróleo. Generó conflictos entre poblaciones desplazadas y asentadas. Contaminó el ambiente y dejó residuos tóxicos que han hecho perdurable el daño. Se niega a contribuir en el remedio ecológico y ha llegado al absurdo de demandar al país que recibió el perjuicio. Ha logrado que las instancias de justicia de Estados Unidos e internacionales fallen a su favor exigiendo que el estado ecuatoriano indemnice a la empresa y cargue con sus daños.² El caso, importante en sí mismo, da elementos suficientes para caracterizar al capitalismo contemporáneo a partir de un hecho que no le es extraño, sino un modo regular y reiterado de funcionamiento de sus sujetos activos más dinámicos: las grandes empresas.

La memorable Standard Oil, conocida en el mundo por su comportamiento saqueador, tramposo e impune, reaparece en Chevron y Exxon repitiendo la historia. Al pasar del tiempo el poder acumulado por esta o estas corporaciones es sustancialmente mayor, como también son los efectos de su desempeño. Standard Oil, Exxon y Chevron constituyen un paradigma: el “modo de producción específicamente capitalista”, como lo denominara Marx, se hizo a su imagen y semejanza. Estas corporaciones han modificado la territorialidad

¹ En el proceso de privatización del petróleo mexicano Exxon y Chevron han hecho una alianza que les permitirá entrar como gran competidor frente a los otros contendientes. Sus intereses estratégicos parecen ser mucho más importantes que las posibles controversias o disputas puntuales que puedan tener (*Proceso*, 2016).

² Véase el detalle de este proceso en el texto de Sandy Ramírez, en este mismo volumen.

mundial, su contenido material y la visión que hoy se tiene del mundo; su huella territorial, material y simbólica como forjadoras del capitalismo forma parte sustancial del modo de ser y de estar del sistema-mundo dominante contemporáneo.

Este libro, modestamente, estudiando el caso de Chevron y de su conflicto con las comunidades de la selva y el estado ecuatoriano, se suma al desafío de desenredar la maraña de la complejidad sistémica para dilucidar las pistas tanto de la dominación como de la emancipación.

EXXON

Exxon was America's energy policy

STEVE COLL

En 1989 la corporación Exxon cobró especial notoriedad por los daños ecológicos que uno de sus buques-tanque causó en la Terminal Marina Valdez, en Alaska. El accidente, conocido como Exxon-Valdez, multiplicó exponencialmente el daño que de manera regular proviene de la explotación y uso de los hidrocarburos y provocó un escándalo de grandes proporciones.

La producción de petróleo en Marina Valdez inició en 1977 y doce años después se extraían de esa estación alrededor de 2 millones de barriles por día. Esta cantidad representaba la cuarta parte de la producción total de Estados Unidos (Coll, 2012). Exxon era uno de los grandes emporios del momento, como argumenta Steve Coll:

El tamaño y la naturaleza del modelo de negocios de Exxon significa que funciona como un Estado corporativo dentro del Estado americano. Igual que su antecesora, la Standard, Exxon ha demostrado durante decenios que es uno de los negocios más poderosos que haya producido el capitalismo americano. Desde los años cincuenta hasta el final de la guerra fría, Exxon mantuvo año tras año una posición entre las primeras cinco empresas en la lista de las 500 de *Fortune* como una de las más grandes y rentables corporaciones del país. Su desempeño rentable mostró ser mucho más consistente y durable que el de las otras corporaciones gigantes del boom americano de la posguerra, tales como la General Motors, la United States Steel e IBM (Coll, 2012). (Traducción AEC.)

El lugar de Exxon año tras año en las listas de las cinco mayores empresas de Estados Unidos o las 10 mayores del mundo, manifiesta que esta corporación tiene una posición de poder mucho más grande que la de muchos países, incluyendo varios de los que hospedan sus actividades productivas.³ Lo mismo pasa con las otras corporaciones gigantes del planeta, pero en el caso de Exxon ese poder se construía específicamente por varias vías: su posición en el mercado petrolero, sus yacimientos, refinerías y oleoductos, su presencia en el mundo financiero, su influencia en el estado más poderoso del mundo, sus buenas relaciones con los altos funcionarios de los gobiernos y su actuación como *estado privado*, en términos de Mbembé (2011), como “gobierno privado indirecto”, en todos los países donde opera.

Exxon Mobil tiene sus propios ejércitos, y en estos tiempos de *outsourcing* también contrata los de los otros. En Chad, sus 2500 efectivos de seguridad patrullan la región buscando guerrillas en s.u.v. blancos, equipados con radios, al punto que la operación de inteligencia de la empresa es mayor y mejor que la de la estación local de la CIA. En el escenario de guerra del delta del Níger, entregó botes a la armada nigeriana, desplegó sus propias embarcaciones en el mar para detectar piratas y “reclutó, pagó, abasteció y dirigió partes del ejército y la policía nigerianos”. En sus uniformes, la policía nigeriana portaba el conocido pegaso rojo de Mobil. En Aceh, Indonesia, Mobil pagó los salarios de las fuerzas indonesias de contrainsurgencia que torturaron y asesinaron prisioneros dentro de las instalaciones de la compañía. Los pagos siguieron fluyendo aun después de que el gobierno americano cortara la ayuda al ejército de Indonesia por causa de esos abusos (Hochschild, 2012). (Traducción AEC.)

En el momento del accidente en Alaska, atendiendo a los datos de Coll, Exxon operaba con 80 000 empleados regulares en un amplio número de países (Coll, 2012). El tamaño de la empresa, la amplitud de su ámbito territorial de operaciones, el carácter fundamental del

³ Adam Hochschild (2012), comenta en el *New York Times*, una de las referencias incluidas en el libro de Coll (2012): “Coll cita un cable de la Embajada de Estados Unidos en Chad de 1999 que indica que Exxon ignoraba a los diplomáticos americanos y se pregunta ‘¿y por qué sería de otra manera? Las inversiones de Exxon Mobil en el proyecto petrolero de Chad-Camerún ascienden a 4200 millones de dólares mientras que la ayuda anual de Estados Unidos a Chad era solamente de 3 millones”.

recurso que manejaba y su posición en la competencia mundial brindaban a Exxon una soltura que se traducía en negligencia, irresponsabilidad y altas condiciones de impunidad. Es en este entorno que sucede el derrame de 240 000 barriles de petróleo en el mar en Prince William Sound –“más de lo que nunca había sido vertido en aguas americanas de un solo golpe” (Coll, 2012)–, causando así la peor catástrofe de su tipo ocurrida hasta ese momento.

Los científicos federales nunca establecieron la cuenta exacta del total de nutrias muertas pero estimaron que eran alrededor de 2800. Con sus caras peludas y sus llorosos ojos negros, las nutrias se convirtieron en el símbolo de la matanza de la vida silvestre. Más adelante los científicos estimaron que cerca de 300 focas, 250 águilas calvas, 22 orcas, 250 000 aves marinas y miles de millones de huevos de salmón y arenque fueron destruidos por el derrame inicial de petróleo del Exxon Valdez (Coll, 2012). (Traducción AEC.)

Casi 40 millones de litros de petróleo cayeron en el mar y buena parte del daño causado es irreparable. No obstante, Exxon tuvo que responsabilizarse de la limpieza del área y cubrir una indemnización de cinco mil millones de dólares (mmd) adicionales para paliar, al menos, el desastre ocasionado por Valdez.

CHEVRON

Lejos de las frías aguas del polo norte, en el corazón de la selva amazónica, tiene lugar una catástrofe todavía mayor que la de Exxon Valdez. Chevron,⁴ el *alter ego* de Exxon y segunda cabeza desdoblada de la Standard Oil, es acusada de contaminar gravemente 491 335 hectáreas de selva amazónica en sus actividades de búsqueda del oro negro y durante su extracción (Serrano, 2013; Kimerling, 1993). El Ministerio de Medio Ambiente de Ecuador estima que el área total afectada alcanza los 2 millones de hectáreas.

⁴Aunque en ese momento es la empresa Texaco la que emprende los trabajos, la empresa que se denomina Chevron Corporation surgió de la combinación de la antigua Chevron con Texaco. Véase el trabajo de Rodrigo Yedra en este volumen.

Según información del FDA [Frente de Defensa de la Amazonia] [...] entre 1964 y 1990, la compañía Texaco [hoy parte de Chevron] contamina la Amazonia ecuatoriana, vertiendo 18000 millones de galones de desechos tóxicos en aguas de formación, con la operación de 339 pozos. Contamina el ambiente con 916 piscinas descubiertas, llenas de material tóxico, quema miles de millones de pies cúbicos de gas y derrama 17 millones de galones de crudo al ambiente, en uno de los peores casos de contaminación petrolera en el mundo. Los daños son estimados en 27000 millones de dólares. La empresa había extraído del subsuelo 1430 millones de barriles de petróleo (Serrano, 2013: 23).

La manera despiadada, a la vez que negligente, con la que se tratan los territorios susceptibles de contener petróleo proviene tanto de la concepción utilitaria que se tiene de la naturaleza como de la impunidad que otorga el poder concentrado en estas empresas gigantes.

Chevron es la empresa más contaminadora del planeta (Heede, 2014), la duodécima compañía más poderosa del mundo, la quinta petrolera del planeta y maneja activos por más de 266 mmd. Sus trabajos de exploración, extracción y distribución se despliegan en 180 países, incluyendo la distribución a consumidor final en estaciones de servicio (Chevron, 2015). Siendo así, ¿por qué debía preocuparse por algunas hectáreas de selva amazónica dañadas? Sobre todo cuando no es la única catástrofe que ha ocasionado, y podría suponerse que tampoco sea la última, mientras las dinámicas actuales se mantengan.⁵

La lógica capitalista, el juego de fuerzas existente y las condiciones de impunidad en que operan los grandes capitales no incorpora la degradación ambiental como una de sus preocupaciones u obstáculos. No hay ningún indicio que permita suponer que Chevron intenta siquiera evitar los daños generados por sus actividades. Tampoco sucede así con las explotaciones mineras en su conjunto. Lo más que se logra de estas empresas son trabajos de remediación una vez realizado el daño o indemnizaciones para cubrir parte de las pérdidas. Pero incluso eso es producto de negociaciones en las que los resultados dependen de las posiciones de fuerza.

⁵ Véase a propósito el trabajo de David Barrios.

Como es sabido, el proceso de trabajo concerniente a la producción de petróleo y sus derivados es altamente lesivo, en todas sus fases. Los trabajos de exploración, aun antes de extraer el recurso o siquiera saber que se puede extraer, ya provocan un daño extendido en territorios posibles de contar con buenos yacimientos del fluido. Se arrasa la tierra haciendo caminos, talando árboles, arrojando químicos y metales, cavando pozos tentativos o dejando desechos resultantes de la búsqueda de pozos rentables. Se calcula que por cada pozo que se activa se abren otros 10 o 15 que no resultan productivos y que dejan el territorio devastado.

Ahora bien, más allá de las modalidades antiecológicas que puedan tener algunas de las empresas, la dinámica predatoria es consustancial a un sistema productivo fundado en el uso de los hidrocarburos y en una construcción ideológica que relaciona progreso con dominio de la naturaleza. El progreso como propósito, y la sumisión y control de las fuerzas y riquezas naturales como medio, conducen inevitablemente a prácticas productivas de alto riesgo ecológico, agravadas en los rubros de las actividades directamente extractivas como la minería y la hidrocarburífera. En este contexto, Chevron es tan responsable de los daños ocasionados a la Amazonia ecuatoriana por la extracción de petróleo como Exxon en Valdez o British Petroleum en el Golfo de México.

Sin embargo, el daño ocasionado por Chevron en su actividad regular es de mayor envergadura que los ocasionados por Exxon y British Petroleum en *accidentes*. En la larga lista de daños ecológicos causados por Chevron será necesario añadir los impactos del *fracking*, tecnología desarrollada por esta empresa en 1949 que extiende sus aplicaciones en la actualidad a pesar de conocerse sus efectos nocivos y sus riesgos.

Exxon y British Petroleum se vieron forzadas a invertir en la remediación de los daños; Chevron en cambio, habiendo causado un daño mayor que, entre otras cosas, disminuye la capacidad de renovación vital del planeta, tiene que ser indemnizada por el estado ecuatoriano. ¿Cómo operan los mecanismos que, contra toda sensatez y lógica, incluso liberal, se voltean en contra de los agredidos? Esta poderosa corporación, que tiene entre sus miembros a las más altas figuras de la política mundial, no sólo devasta impunemente los territorios, hace guerras privadas o alimenta las que emprende la geopolítica institucional, sino que encuentra el modo de ser premia-

da por los desastres que ocasiona. Más bien, una vez producidos, en vez de intentar revertirlos contrata abogados, corrompe jueces y autoridades de gobierno, hace trampa con los estudios ambientales e invierte buena parte del dinero que podría emplearse en remediación en los cabildeos de gestión del litigio. En el caso de Ecuador, incluso interponiendo argucias legales que, sorprendentemente, responsabilizan al país dañado del perjuicio.⁶ La perversión a la que han conducido los juegos de poder en el mundo conduce a invertir la misma cantidad de recursos, o aun mayor si fuera el caso, en negar la responsabilidad del daño que en remediarlo.

EL MONOPOLIO PETROLERO

Un cálculo grueso del peso de las 500 empresas más importantes del mundo, entre las que se encuentran Exxon y Chevron, puede obtenerse comparando las ventas de todas sus filiales (36 356 mdd) con el PIB global (77 283 mdd, tomando los datos de UNCTAD, 2015). Aun entendiendo que esta comparación es sólo indicativa, de acuerdo con esta fuente de información los ingresos de las 500 representarían el 47% del PIB total del planeta. Nada irrelevante.

Otro modo de estimar la importancia que tienen las 500 mayores empresas en la economía mundial deriva de la comparación del PIB con los datos de ingresos por sus ventas totales registrados por *Fortune* (31 212 mdd),⁷ referencia principal con respecto a las corporaciones gigantes. En este caso el monto bajaría a 40.4%, que sigue siendo muy alto en términos del control directo del mercado mundial.

Para valorar la dimensión de las grandes corporaciones en la vida del planeta no es tan importante definir cuál de los dos cálculos es más preciso o cómo tener un mejor acercamiento a los números exactos. Si sólo quinientas empresas, frente a 7 000 millones de habitantes, detentan directamente entre 40 y 47% del peso económico mundial, puede ya estimarse el grado de concentración de la riqueza

⁶ Véase a propósito el trabajo de Sandy Ramírez.

⁷ Estas fuentes, que son las mejores con las que se cuenta, tienen imprecisiones que es difícil corregir. Si se observa con cuidado, resulta que los ingresos de las filiales son superiores a los de la empresa total.

y la cuota de poder que pueden tener sobre las dinámicas sociales.

Dentro de esas 500 corporaciones, ya de por sí pocas si las pensamos en escala planetaria, Exxon y Chevron se encuentran en el quinto y duodécimo lugares respectivamente. La cúpula formada por las 12 mayores, que representan un 12.9 % de los ingresos totales de

CUADRO 1. LAS MAYORES EMPRESAS DEL MUNDO, 2015

RANGO	EMPRESA	MDD	GIRO	EMPLEADOS	PAÍS
1	Walmart	485 651	Comercio	2 200 000	EUA
2	Sinopec Group	446 811	Petróleo y gas	897 488	China
3	Royal Dutch Shell	431 344	Petróleo y gas	94 000	Holanda
4	China National Petroleum	428 620	Petróleo y gas	1 636 532	China
5	Exxon Mobil	382 597	Petróleo y gas	83 700	EUA
6	BP	358 678	Petróleo y gas	84 500	Reino Unido
7	State Grid	339 426	Energía	921 964	China
8	Volkswagen	268 566	Automóviles	592 986	Alemania
9	Toyota Motor	247 702	Automóviles	344 109	Japón
10	Glencore (Xtrata)	221 073	Minería	106 831	Suiza
11	Total	212 018	Petróleo y gas	100 307	Francia
12	Chevron	203 784	Petróleo y gas	64 700	EUA
Total		4 026 270		7 127 117	

FUENTE: elaborado con información de *Fortune*, <<http://fortune.com/fortune500/>>, 20 de marzo de 2015.

la lista (alrededor de un 5 % del PIB mundial), tiene una composición fuertemente extractiva pues siete de estas empresas son petroleras y una minera (cuadro 1).

En 2014 Exxon y Chevron son las empresas petroleras que registran las mayores ganancias, con 32 520 y 19 241 millones de dólares, respectivamente. Aunque las petroleras chinas han ido ascendiendo en posiciones,⁸ las dos estadounidenses continúan en la cima de las ganancias, incluso con una diferencia bastante significativa en relación con las otras.

⁸ Véase el trabajo de Raúl Ornelas sobre la evolución de las posiciones entre empresas estadounidenses y chinas. La nacionalidad referida se atribuye a la sede corporativa de sus matrices, como explica Ornelas, a pesar de la globalización cada vez mayor de los grandes capitales.

EL CARÁCTER ESTRATÉGICO DEL PETRÓLEO

El petróleo es uno de los elementos de mayor relevancia en la economía y en la vida cotidiana desde los inicios del siglo xx. Otorgó al capitalismo regularidad, seguridad, potencia y dinamismo, además de ofrecer amplísimas posibilidades de diversificación material, de valorización y de reorganización de la vida. Fue el petróleo el que sostuvo y alimentó el crecimiento de la gran industria, figura emblemática del capitalismo, tanto por ser representación material del poder como por ser matriz del modo de vida. Es por eso por lo que el petróleo es la principal mercancía de la economía mundial y el elemento más estratégico de la construcción material del poder y la geopolítica planetaria.

Apoyada en los hidrocarburos la economía moderna creció en extensión, densidad, profundidad, alcance y visibilidad. Se hizo simultáneamente de magnitud mega/nano, moviendo las fronteras de los niveles de impenetrabilidad.

El carácter estratégico del petróleo proviene tanto de su esencialidad como de su masividad. Es la fuerza movilizadora de la producción material y, a la vez, el elemento de mayor presencia en esa materialidad. Su existencia abrumadora en el aparato productivo es reafirmada y enriquecida por la versatilidad de su uso. Su papel en la reproducción cotidiana, en el consumo directo, en los hogares, entre otros bajo la forma de energía eléctrica, es de tal relevancia que su sustitución o su eliminación sólo sería posible después de una profunda transformación del modo de vida.

En realidad el petróleo constituye, desde su introducción a la materialidad capitalista, el eje vertebral de la organización productiva, de la movilidad de personas y mercancías, de la reproducción y de la guerra. Es el signo material de la civilización capitalista. La exuberante acumulación de capital durante este siglo debe una parte fundamental de su éxito y sus posibilidades al petróleo y sus aplicaciones.

Los energéticos (petróleo, gas y carbón) son el primer renglón en el comercio planetario con más de 3 billones de dólares (UNCTAD, 2015a) y el petróleo es, con mucho, el principal de ellos. El segundo y único renglón que se acerca al nivel de comercio global de los energéticos corresponde a la industria química, que se nutre en gran medida de petróleo.

Las mediciones sobre algo tan enorme y complejo como la economía moderna global son engañosas, sobre todo si pretenden abarcar un periodo relativamente amplio. La cantidad de criterios a considerar en un sistema de esta naturaleza son infinitos y las herramientas y capacidades de análisis son modestas e irregulares en el tiempo. No obstante, vale la pena revisar mediciones o aproximaciones como la de Angus Madison que, a pesar de sus dificultades, resulta significativa para dimensionar el fenómeno.

Los cálculos o valoraciones aproximativas de Madison (2007) nos permiten evaluar *grosso modo* el tamaño de la economía mundial y el ritmo de crecimiento y consolidación de la misma. Tomando sus estimaciones, entre 1820 y 2003 la economía capitalista se multiplicó por 60, con un ritmo más bien exponencial. El mayor despliegue —¿alguien lo duda?— se presenta a partir del siglo xx, en que el petróleo se convierte en su impulsor y su sostén. Entre 1820 y 1913 la economía se multiplica sólo por cuatro, siempre de acuerdo con los cálculos de Madison, mientras que la cifra de 1913 a 2003, 90 años después, se ha multiplicado por 15. No hay un crecimiento lineal sino acumulativo, que asciende a la vez que se extiende y densifica.

Con el petróleo las cifras son más significativas, reafirmando su calidad de motor general de la economía. De una pequeña producción que dio lugar a la aparición comercial del motor de combustión interna a fines del siglo xix, se salta en 1970, un poco más de 80 años después y con dos guerras mundiales en medio, a una producción de 40 millones de barriles diarios de petróleo. En los siguientes 40 años se logró duplicar ese monto llegando a 80 millones en 2010. Y en una dinámica que parece indetenible, en 2014 asciende ya a 88 673 mbd (UNCTAD, 2015a).⁹

El crecimiento de su producción responde a requerimientos económicos, militares y estratégicos y los vaivenes de la misma se relacionan con los juegos y dinámicas del poder (cuadro 2).

⁹ Los datos varían ligeramente de acuerdo con las fuentes. Acá presentamos los de UNCTAD, generalmente tomados de British Petroleum que es una de las fuentes referenciales para el caso, lo mismo que los de la OPEP, que son la otra fuente confiable. La tercera es la Agencia Internacional de Energía. Con algunas pequeñas variaciones de apreciación cuantitativa, justificadas por las diferencias metodológicas, todas las fuentes coinciden en tendencias y dinámica.

CUADRO 2. PRODUCCIÓN DE PETRÓLEO. MILES DE BARRILES DIARIOS

1960		1970		2014	
Total	21001	Total	45198	Total	73420
Estados Unidos	7035	Estados Unidos	9659	Rusia	10221
Venezuela	2846	Rusia	6316	Arabia Saudita	9713
Rusia	2683	Irán	3829	Estados Unidos	8663
Kuwait	1692	Arabia Saudí	3799	China	4195
Arabia Saudita	1314	Venezuela	3708	Irán	3117
Irán	1068	Libia	3318	Iraq	3110
Iraq	972	Kuwait	2990	Kuwait	2867
Canadá	564	Iraq	1549	Emiratos Árabes Unidos	2794
Indonesia	410	Nigeria	1083	Venezuela	2683
México	265	Argelia	1029	México	2429

Si se agrupan los datos de la URSS en 1960, la producción asciende a 2899 millones de barriles diarios (mbd); en 1970 a 6826 mbd y en 2014 a 12586 mbd.

FUENTE: elaborado con datos de OPEC, "Table 3.6 World crude oil production by country" en *Annual Statistical Bulletin*, 2015, <<http://asb.opec.org/index.php/data-download>> 19 de abril de 2016.

La disputa por el control de las reservas existentes ha llevado a desarrollar estrategias de acaparamiento o monopolización con esquemas que varían de acuerdo con las circunstancias. En ellas destaca, entre otras cosas, la identificación de intereses entre estados y empresas, a la vez que la capacidad conjunta de abarcar el espectro completo de actividades, mecanismos y fases de intervención en el proceso de búsqueda, producción, distribución y uso del bien. La competencia se confunde con la razón de estado. Tratándose de la principal mercancía del mercado mundial, su control ofrece a la vez riqueza y poder: el poder de poner condiciones a los competidores y, además, el de manejar u orientar el proceso global de reproducción material, simplemente con abrir o cerrar la válvula.

Los mecanismos de intervención combinada de estado y empresas se ubican en todos los momentos de la cadena productiva, incluyendo evidentemente los del mercado: desde la apropiación de los yacimientos, la capacidad para descubrir nuevos, la tecnología de explotación y procesamiento, hasta el transporte y control de los oleoductos, las rutas, los puertos y los buques de mar o tierra, sin descuidar sus condiciones de seguridad. En todos estos campos aparecen las fuerzas del estado abriendo paso a la explotación directa

de las empresas, que a la vez son sus soportes para el mantenimiento de la hegemonía.

La superioridad tecnológica, pieza fundamental en el ámbito de la competencia, ha sido clave para garantizar la disponibilidad y discrecionalidad en el uso de los recursos, para controlar a los competidores y para mover estratégicamente mercados y precios. En la mayoría de los casos, la innovación tecnológica ha sido producto de esfuerzos compartidos entre los laboratorios de investigación y desarrollo de las empresas, los de las instancias de gobierno, entre los que el más significativo estratégicamente es el del Pentágono, y los de las universidades que reciben financiamiento de cualquiera de los dos primeros, o de ambos, para dedicarse a proyectos con este fin.

Sin embargo, en el caso de los hidrocarburos, el posicionamiento territorial es el primer punto de definición sobre el acceso al bien. El control territorial, propiamente estratégico, ha sido a su vez la garantía de control de la fuente primaria y de sus movimientos. Las posiciones, o las posibilidades de situarse territorialmente en torno a los hidrocarburos, varían considerando las circunstancias geopolíticas pero, en general, combinan la penetración u ocupación directa con colocaciones capaces de trazar situaciones envolventes cuando no hay condiciones de acceso directo.

De hecho, si las estrategias económicas, comerciales y tecnológicas responden en conjunto a diseños de ataque y defensa, de prevención e intervención, de manejo de escenarios y condicionamientos, que son las herramientas usadas en una guerra, cuando se trata de estrategias territoriales entran en juego abiertamente los cuerpos de responsabilidad militar y las instancias de seguridad de los estados.

La estrategia territorial presenta cuatro vertientes principales:

- 1] El aprovechamiento de los recursos localizados en el territorio interno, cuando los hay, ya sea usándolos, almacenándolos previendo el futuro o utilizándolos como herramienta de intervención en el mercado mundial.
- 2] Ocupación territorial explícita de los territorios ricos en petróleo, por lo regular militarizada. Puede ir desde las modalidades de guerra declarada, abierta, hasta las de guerra difusa (Cecaña, 2014) que promueve operativos de desestabilización, introducción de mercenarios o apoyo a grupos locales de confrontación, siempre midiendo cuidadosamente las circunstancias. El objetivo

principal es generar condiciones de control sobre las fuentes o rutas, canales y puertos de distribución del petróleo.

- 3] Ocupación económica o política mediante diplomacia, presiones comerciales y económico-financieras, establecimiento de normativas supranacionales (acudiendo a la mediación de organismos internacionales como el Banco Mundial y su tribunal de controversias CIADI, la OMC, el FMI o similares).
- 4] Construcción de grandes obras de infraestructura en proyectos de involucramiento o responsabilidad multinacional que contribuyen a establecer nuevas reglas, o a controlar rutas, con el fin de apoyar los flujos de inversiones y de bienes de los grandes capitales facilitando su movilidad física y su traslado expedito y seguro al mercado mundial.

La estrategia tecnológica¹⁰ puede diferenciarse en cuatro vertientes distintas, cada una con su propia lógica:

- 1] Creación de tecnologías superiores en el área de producción no sólo para establecer el liderazgo en la competencia sino para combatir relativamente la escasez, ya sea para ampliar las posibilidades de succión de los yacimientos en uso (extracción por popote, p. ej.), o para acceder a fuentes profundas y de alcance difícil como las marinas. Entre estas tecnologías están también las del *fracking*.
- 2] Creación de tecnologías de detección o exploración, para facilitar el descubrimiento de nuevos yacimientos y extender las reservas susceptibles de ser apropiadas, incluso antes de que los lugareños o los competidores puedan saberlo.
- 3] Desarrollo de tecnología relacionada con la relocalización o distribución del bien, en términos de infraestructuras fijas o móviles. Aquí la combinación tecnológica con las condiciones de control territorial es indispensable.
- 4] Diseño y control de tecnologías de procesamiento del recurso bruto para ponerlo en condiciones de colocarse en el mercado. Refinerías y productoras de derivados de primer nivel.

¹⁰ Véase a propósito el trabajo de Abdiel Hernández.

La esencialidad del petróleo lo ubica en el cruce de caminos de las condiciones materiales de ejercicio del poder y la hegemonía y las de la competencia en el mercado mundial. Su posesión o control relativo es indispensable en el juego de posiciones entre potencias, así como en el de la distribución de la riqueza mundial. En su disputa, todos los dispositivos del poder se ponen en acción y todas las guerras se justifican. La guerra de Iraq, la ocupación de Libia, la destrucción de Siria o la guerra jurídica de Chevron contra el estado de Ecuador, con la complicidad del aparato jurídico estadounidense e internacional, son todas guerras por la supremacía y el poder mundial.

El problema de la escasez

En todas las vertientes de posicionamiento estratégico con relación a los hidrocarburos en general, subyace siempre la idea de manejo de la escasez. Particularmente cuando se trata del petróleo. En cierto sentido la escasez relativa es un límite real cuando se trata de bienes no renovables, por lo menos en el corto plazo, explotados en escalas sobredimensionadas. Sin embargo, la escasez ha sido también un elemento de manipulación de imaginarios usado deliberadamente para torcer o inducir decisiones geopolíticas.

Considerando la condición real de escasez relativa, las políticas se encaminan a controlar la mayor parte del recurso existente, o a buscar el modo de ampliar su disponibilidad. Los logros en tecnología de exploración, simultáneamente al establecimiento de condiciones de apropiación de los yacimientos certificados, multiplicaron las reservas de manera significativa a lo largo del siglo xx.

En el año 1960, con el fordismo extendido por todo el planeta, las reservas mundiales probadas de petróleo ascendían a 291 167 millones de barriles de acuerdo con los registros de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP); hacia 1970 los esfuerzos de exploración lograron casi duplicar el acervo, llegando a 548 452 millones; en 2014, a pesar del uso masivo y acelerado del recurso se cuenta con 1 492 880 millones de barriles (cuadro 3).

Para 2014 el Departamento de Energía de Estados Unidos estima las reservas probadas del planeta en 1 652 800 millones de barriles (EIA, 2015) y la UNCTAD las calcula en 1 700 000, adoptando las cifras de British Petroleum (UNCTAD, 2015b).

CUADRO 3. RESERVAS PROBADAS DE PETRÓLEO
(MILLONES DE BARRILES)

1960		1970		2014	
Total	291 167	Total	548 452	Total	1 492 880
Kuwait	65 000	Arabia Saudita	141 350	Venezuela	299 953
Arabia Saudita	53 000	Kuwait	79 950	Arabia Saudita	266 578
Irán	35 000	URSS	61 014	Irán	157 530
Iraq	27 000	Irán	60 000	Iraq	143 069
Estados Unidos	31 000	Estados Unidos	39 001	Ex URSS*	119 863
URSS	24 833	Iraq	32 000	Kuwait	101 500
Venezuela	18 500	Libia	27 655	Emiratos Árabes Unidos	97 800
Indonesia	9 500	Venezuela	14 000	Libia	48 363
Argelia	5 200	Emiratos Árabes Unidos	12 783	Nigeria	37 070
Canadá	5 000	Indonesia	10 000	Estados Unidos	36 520

* Rusia con 80 000, Kasajstán 30 000 y Aserbayán 7 000 millones de barriles.

FUENTE: elaborado con datos de OPEC, "Table 3 .1 World proven crude oil reserves by country" en *Annual Statistical Bulletin, 2015*, <<http://asb.opec.org/index.php/data-download>>, 19 abril de 2016.

Los logros en exploración son sin duda significativos y han modificado el umbral de escasez del bien y, si las tasas de consumo se mantuvieran en los niveles de 1960-1970, el suministro de petróleo dejaría de ser una de las preocupaciones centrales del capitalismo contemporáneo. No obstante, además de los problemas derivados de su acaparamiento, subsiste el desafío de su difícil sustitución cuando las tasas de consumo alcanzan, hoy, 52% (UNCTAD, 2015). Las reservas probadas han seguido aumentando a buen ritmo por el momento –en gran parte por las virtudes de la tecnología–, pasando de 1 118 billones de barriles en 1994 a 1 700 billones en 2014 (BP), pero no deja de tratarse de un recurso natural finito. De manera que incluso con esta ampliación de reservas, su horizonte de agotamiento, con los niveles de consumo actuales, podría tener fechas relativamente cercanas.¹¹

¹¹ Esta situación cambiaría notablemente si se lograra confirmar la hipótesis del origen inorgánico (abiogénico) del petróleo, sostenida por los científicos rusos y ucranianos (a partir de las propuestas de Mijaíl Lomonósov y Dimitri Mendeleiev). De demostrarse esta posibilidad, que está siendo investigada, los polos pasarían a tener una importancia particular por su cercanía con el centro de la Tierra.

La concentración de la riqueza

En cuanto al acaparamiento, retomamos algunos datos que ayudan a entender la geopolítica del petróleo. En 2014 el 38% de la producción es generada por Estados Unidos, la Federación Rusa y Arabia Saudita, en partes casi iguales (UNCTAD, 2015a), a pesar de haber otros países depositarios de las mayores reservas (cuadro 4).

CUADRO 4. REFINACIÓN DE PETRÓLEO, 2014

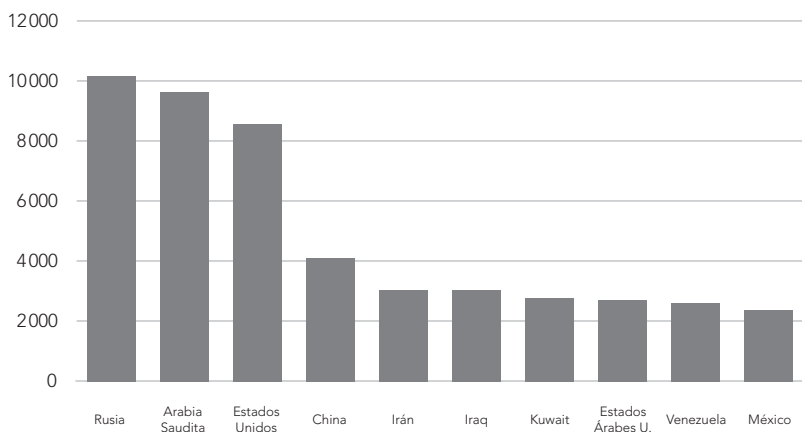
PAÍS	MILES B/CD
Estados Unidos	17 859
China	12 337
Rusia	6 004
India	4 319
Japón	3 947
Corea del Sur	3 513
Arabia Saudí	2 959
Brasil	2 907
Alemania	2 862
Canadá	2 208

FUENTE: extraído de OPEC, “Table 4.2 World refining capacity by country” en *Annual Statistical Bulletin 2015*, <<http://asb.opec.org/index.php/data-download>>, 19 abril de 2016.

Para 2014 la distribución geográfica de las reservas probadas no es equivalente a los datos de producción. El 20% del total se ubica en Venezuela, seguido por Arabia Saudita con 18%, Irán 11%, Iraq 10%, Kuwait 7%, Emiratos Árabes Unidos 6%, Rusia 5%, Libia 3%, Nigeria 2% y Estados Unidos, ocupando el undécimo lugar, con otro 2%, totalizando 91% de las reservas mundiales (en realidad los primeros siete países tienen el 77%). A pesar de no tener tantas reservas, Estados Unidos es actualmente el tercer productor, mientras que Venezuela ni siquiera aparece en la lista de los diez mayores productores (gráfica 1).

Dentro del entramado geopolítico que se teje con las reservas y la producción es necesario agregar el consumo, que en términos generales, rebasa los ritmos de crecimiento de la producción. En el caso del petróleo, la demanda es la que acicatea la oferta. En 2004 la producción total fue de 80 938 mbd, mientras que el consumo ascendió a 83 107; en respuesta a la demanda creciente, en 2014 la producción aumenta hasta 88 673 pero el consumo se eleva a 92 086 mbd. Hay

GRÁFICA 1. PRODUCCIÓN DE PETRÓLEO, 2014 (MBD)

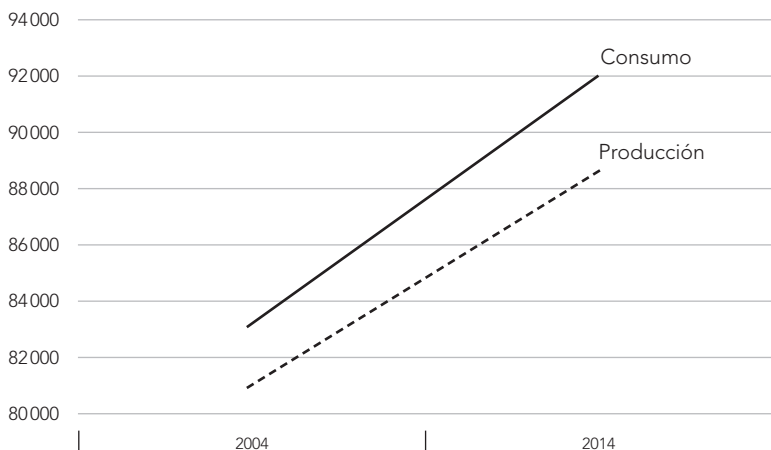


FUENTE: elaborada con base en datos de la OPEP, 2015.

un permanente desfase que induce incesantemente una ampliación de las actividades relacionadas con los hidrocarburos y que hace cada vez más difícil el cambio de patrón energético (gráfica 2).

Los principales consumidores, que en este sentido son considerados los dinamizadores de la economía petrolera –y, con ella, de la economía en su conjunto–, son Estados Unidos con 19.9%, China

GRÁFICA 2. PRODUCCIÓN Y CONSUMO MUNDIAL DE PETRÓLEO (MBD)



con 12.4%, India 4.3%, Japón con 4.7%, seguidos por la Federación Rusa con 3.5% del total. Sólo estos cinco países consumen 44.8% del total del petróleo producido mundialmente. De hecho, los dos primeros consumen la tercera parte –32.3%– del petróleo producido mundialmente. La otra mitad, 55.2%, se reparte en pequeñas porciones entre el resto de las economías del planeta (cuadro 5).

CUADRO 5. CONSUMO MUNDIAL DE PETRÓLEO, 2014

	MILES DE BARRILES DIARIOS	%
Total	92086	100.0
Estados Unidos	19035	19.9
China	11056	12.4
Japón	4298	4.7
India	3846	4.3
Federación Rusa	3196	3.5
Brasil	3229	3.4
Arabia Saudita	3185	3.4
Corea del Sur	2456	2.6
Alemania	*2371	2.6
Canadá	*2371	2.4

*Éstos son los datos oficiales que presenta BP pero evidentemente debe haber un error en alguna de las cifras. No obstante, podemos usarlos (aunque con reservas) porque la jerarquía no cambia y eso es lo que queremos destacar en este cuadro.

FUENTE: British Petroleum, 2015.

La geografía sólo en parte coincide con la economía petrolera. Los grandes consumidores no están entre los grandes tenedores, excepto la Federación Rusa. Estados Unidos y China, aunque figuran entre los grandes productores, no poseen reservas equivalentes en su propio territorio.

Tratándose de un bien natural, cuya producción está vinculada a la tenencia o disposición de yacimientos, la lectura por países se cruza con la lectura por empresas o agentes directos. En algunos casos el petróleo es extraído por empresas estatales y los datos coinciden, pero cada vez más son las grandes transnacionales quienes extraen el recurso y quienes lo refinan. Serán también las empresas

gigantes las mayores consumidoras y no necesariamente los países. Es por ello por lo que el estudio cuidadoso de los mecanismos territoriales, tecnológicos u otros que se ponen en juego para el control de éste, que es el elemento central y estratégico del capitalismo, es desde todos puntos de vista fundamental.

LA CIVILIZACIÓN DEL PETRÓLEO

El patrón energético petrolero, en el que se ha sustentado el espectacular crecimiento de la producción industrial, se introduce en la vuelta del siglo XIX al XX. Las formas de vida de un temprano siglo XX, que ya se reclamaba moderno y estaba en pleno impulso industrial y tecnológico, distan diametralmente de los modos del siglo XXI. En cien años la materialidad se transformó sustancialmente y las mediaciones objetuales entre seres humanos y de ellos con la llamada naturaleza se multiplicaron exponencialmente. El “largo siglo XX”, como lo denominó Giovanni Arrighi (1999),¹² fue el escenario de esa transformación y, en una buena medida, el petróleo fue su pivote.

Quizá nunca fue más cercano el sueño del dominio de la naturaleza por el hombre con el que surgió la modernidad. El petróleo contribuyó a transformar la producción de mercancías, los modos de pensar y los modos de vida. Además de confiabilidad, regularidad y potencia, elementos básicos para garantizar una producción relativamente ininterrumpida y fluida, ofreció condiciones de movilidad eficiente y rápida y contribuyó a diversificar la oferta de mercancías, características todas que sustentaron la expansión y profundización del capitalismo como modo de organización de la sociedad para la producción de valor.

A inicios del siglo XX uno de los dilemas de la producción industrial era que el control del proceso de trabajo se mantenía en manos del colectivo obrero. Los trabajadores, todavía mitad artesanos y mitad proletarios, poseían los saberes del oficio que les daban un cierto poder en el ámbito interno del taller de trabajo. La posibilidad de contar con mecanismos regulares que proporcionó el uso del

¹² Arrighi marca los límites del siglo XX en la crisis de 1873 por un lado y la de los años setenta del siglo XX por el otro.

petróleo generó condiciones para una radical transformación del proceso de producción. Frederick Taylor, ingeniero nacido en Pennsylvania, encarnación de la concepción moderna del trabajo, logró modificar los términos de la relación entre el obrero y la máquina dando lugar al nacimiento de lo que denominó la *organización científica del trabajo*. Rompió las bases del oficio descomponiendo las tareas en unidades de movimiento, fáciles y repetitivas, y expropió con esto los saberes de la producción de los gremios para trasladarlos a la cadena de producción de la fábrica.

El impacto fue doble. Por un lado, la sabiduría del colectivo obrero con respecto al proceso de trabajo pasó a ser dispensable cuando la división del trabajo dejó de responder a tareas específicas y se organizó de acuerdo a movimientos secuenciales. Por el otro, la porosidad de la jornada o el manejo caprichoso de los tiempos de trabajo se empezó a regular mediante los ritmos de la llamada *cadena de montaje*.

Tan importante fue el cambio operado en la producción que a este nuevo modo de concebir y organizar el proceso de trabajo se le otorgó el nombre de taylorismo y desde entonces caracteriza al *modo específicamente capitalista* de producir y organizar la producción. No fue el petróleo sino su uso lo que aportó las condiciones de transformación radical de la producción, pero este cambio en la concepción misma del trabajo no hubiera sido posible sin contar con una fuente de energía constante y segura. Fue el elemento clave que permitió emerger la producción en masa.

No obstante, el petróleo no sólo contribuyó al despliegue del capitalismo en calidad de energético potente, confiable y seguro. Sus cualidades químicas y orgánicas fueron base del desarrollo de un gran número de industrias. Contribuyó a generar una materialidad altamente diversificada en la que la gama de productos y las escalas de producción no cesaron de multiplicarse.

Muchas de las ramas nuevas que se desarrollaron en el siglo xx tuvieron como soporte el petróleo: como energético, materia prima, contenedor y embalaje. Las industrias química, farmacéutica y agrícola crecieron, ampliaron su espectro y se instalaron en las costumbres. El nylon y los plásticos modificaron los modos de vida y su estética. Los tiempos y los estilos de la reproducción doméstica fueron completamente transformados en el siglo del petróleo. El capitalismo entró a las cocinas sustituyendo al barro por metales y plásticos,

logrando extender la vida de lo perecedero; se instaló en las mesas con cada uno de los aditamentos de uso corriente y con los químicos que expulsaban lo *tradicional*; invadió los tocadores con cosméticos y adornos derivados del petróleo; también penetró los espacios más íntimos de las relaciones sociales, entre otros, con los anticonceptivos.

Sus aplicaciones se multiplicaron al punto de que no hay rama industrial en la que no esté involucrado, de una u otra manera. Contribuyó a impermeabilizar los barcos y a diversificar y hacer más veloces y confiables los medios de transporte. Transformó la producción textil en una potente industria alimentada por fibras artificiales, cada vez más resistentes, suaves, maleables, coloridas y, sobre todo, baratas (lo que repercutió, por cierto, en el abaratamiento de la fuerza de trabajo). El petróleo incidió de muchas maneras en la extensión del mercado y la producción en gran escala y en la incorporación de las clases medias y parte de las poblaciones obreras al consumo de bienes industriales.

Uno de los terrenos en los que la incorporación del petróleo tuvo efectos de mayor trascendencia fue sin duda el relacionado con la guerra y, a la vez, con la consolidación y expansión del mercado mundial. Los barcos primero, como herramienta de control de los mares y las conexiones transcontinentales, y los ferrocarriles y aviones más adelante, como herramientas de control de los territorios tanto por tierra como por aire, fueron el eslabón que propulsó la acumulación de capital y la vitalidad del sistema.

El capitalismo se rediseñó. La velocidad que imprimió el petróleo impactó todos los niveles. Se aceleró el proceso de automatización con que el capital se apropiaba y objetivaba saberes y conocimientos poniéndolos al servicio de la creación de mercancías. Nuevas máquinas-herramienta y cadenas de montaje ingresaban en el taller de trabajo para taylorizar la producción. Los medios de transporte y comunicación generaron redes y telarañas que cubrían y penetraban todo el planeta.¹³El progreso adoptó las figuras de un mundo artificial, en que la imagen del éxito era la suplantación de lo natural. Destacan dentro de esta auténtica vorágine, por su abarcabilidad y su impacto en la vida cotidiana, dos sectores directamente relacionados con el uso del petróleo, que marcan a la vez los dos prototipos

¹³ Sin olvidar los avances en investigación e infraestructura aeroespacial, que apunta a potenciales grandes transformaciones en el siglo XXI.

más importantes del modo de vida del capitalismo en su máximo despliegue, junto con la revolución verde y sus soportes materiales:¹⁴ el automóvil y los plásticos.

El automóvil

Hacia finales del siglo XIX parece haberse destapado el cofre del tesoro. Maravillosos inventos entraban en escena y el mundo se llenaba de objetos sorprendentes. Se levantaba en América un capitalismo nuevo y vigoroso que buscaba abrirse paso entre los pliegues del imperio europeo. Sus armas estuvieron ligadas, desde un inicio, con la velocidad de acción y respuesta frente a un capitalismo pesado y corpulento que se había llenado de riquezas perdiendo agilidad. El capitalismo americano tenía que moverse rápido para ocupar espacios y sentar posiciones ahí donde Europa, y particularmente Inglaterra, las iba perdiendo.

Un continente tan rico, tan grande, y geográficamente tan estratégico como el americano se había abierto con las independencias y las ventajas de distancia favorecían nuevos liderazgos. Estados Unidos, heredero del capitalismo europeo pero a la vez colonizador de amplios territorios, se forjó haciendo la guerra y revolucionando las técnicas de producción.

La disputa territorial fue feroz. Cañones y buques de guerra acompañaban a los contendientes. Estados Unidos instalaba entonces sus primeras bases militares en las islas del Caribe, penetraba los territorios del sur cercano con ferrocarriles para abastecerse de minerales y su flota circulaba por las aguas americanas patrullando para *defender* la zona. La importancia de los medios de locomoción era tanta como la de las armas con las que cobraban una eficiencia redoblada. La carrera por instalar líneas férreas ganaba terreno verticalmente hacia el sur mientras que Inglaterra tenía un largo camino para instalarse en la zona

¹⁴ El prototipo del modelo agrícola de este modo de organización social generado por el capitalismo, que ha alcanzado su máximo despliegue en el siglo XXI, es indudablemente Monsanto. Desde mi perspectiva teórica Monsanto se entiende como un paradigma que expresa claramente el modo de entender la relación entre el capital y la vida y los límites de la objetivación, que no son otros más que los límites del modo de organización social capitalista (Ceceña, 2013; 2015). Hay una amplia literatura sobre Monsanto que puede ser consultada en Vía Campesina y el Grupo ETC.

rioplatense. Ventajas geográficas, ventajas de oportunidad, sumadas al espíritu pionero que no abandona a los estadounidenses desde entonces, fueron marcando las pistas de recambio del centro mundial del sistema.

La técnica se aplicó, desde el inicio, en una suerte de mancuerna de intereses entre el estado y los capitales privados, llevando a que la búsqueda de transportes ligeros, rápidos y versátiles marcara uno de los horizontes de la innovación.

Así como después ocurrió con las computadoras, que de gran máquina en el taller de producción fue pasando a pequeña y ligera laptop que extiende el lugar y horario de trabajo hasta el ámbito doméstico, con las innovaciones de locomoción, aquellos traslados específicos y en pequeña escala que no podían ser cubiertos por los ferrocarriles, fueron dando lugar a la aparición del automóvil. El automóvil ya no circulaba sobre rieles, no tenía ruta prefijada, y brindaba una gama más amplia y adaptable de posibilidades. Además era de uso individual, lo que le confería agilidad y un costo menor comparado con los ferrocarriles.

Su incorporación al mercado tuvo que esperar que se conjuntaran varios procesos. No sólo estaba la invención del coche en sí mismo sino que paralelamente caminaba la exploración de motores que funcionaran con gasolina y pudieran ser capaces de moverlo de manera eficaz. Los motores de combustión interna empezaron a ser probados alrededor de 1880 y los primeros prototipos de automóviles se fueron ajustando a ellos, al tiempo que los motores fueron adecuándose para satisfacer los requerimientos del automóvil.

En esos mismos años Taylor iniciaba sus investigaciones. Sus primeras observaciones se hicieron en la industria siderúrgica y de ahí surgió la concepción del trabajo que lo llevaría a crear, junto con Ford, un nuevo sistema de producción en la industria automotriz. En realidad, la *organización científica del trabajo* lo que hace es desprender el modo de trabajo de su aplicación concreta. El principio es que sin importar qué objeto se produce, las especificaciones técnicas pierden su diferenciación cualitativa para crear sistemas articulados de organización de movimientos simples en secuencias determinadas.

La confluencia del motor de combustión interna, el automóvil y la organización científica del trabajo generó una de las bases paradigmáticas del modo de producción característico del siglo xx, inaugurando el patrón energético y el estilo de vida que le son concomitantes.

Cuando Henry Ford produjo su *Ford T* y lo colocó en el mercado, nunca imaginó que estaba abonando a la inauguración de un nuevo modo de vida. En 1908 arranca la producción en cadena de los autos de la empresa Ford y empieza a desarrollarse lo que muy pronto sería conocido en el mundo como *americanismo* o *fordismo*.¹⁵ La llamada “era del automóvil” hacía su entrada en escena generando no sólo una nueva mercancía o un nuevo medio de locomoción sino también una nueva manera de producir y organizar la fábrica.

Máquinas industriales movidas con petróleo, cintas rodantes caudinosas y cuerpos inyectando su energía en movimientos repetitivos imparables producían automóviles en cantidades cada vez mayores. Petróleo y automóvil constituyeron una mancuerna altamente innovadora que se replicaría a lo largo del siglo xx en toda una gama de formas de movilidad que pasaron por los aviones hasta alcanzar el espacio exterior. Las guerras que permitieron colocar el liderazgo del sistema en América, *la mayor isla del planeta*, fueron ganadas en gran medida por la introducción de estos nuevos tipos de medios de locomoción, al punto que una expresión recurrente en el imaginario colectivo, no sin razones, afirma que *las guerras las ganaron los aviones...* y, habría que agregar, las bombas.

Los automóviles, individuales o colectivos, se volvieron indispensables dentro de un modelo de vida que promovía la urbanización desbocada. El mercado, el consumo, la movilidad, el trabajo y hasta el descanso se vieron impactados por la producción de automóviles que crecía sin descanso.

Las fábricas de coches y las de pertrechos militares marcaron la primera mitad del siglo xx y la estética del capitalismo a la americana. El fordismo se convirtió en el modo de producción planetario que se difundía con la exportación de fábricas “llave en mano” o con la emulación necesaria para mantener condiciones de competitividad.

¹⁵ Gramsci hizo una interesantísima caracterización del americanismo en un texto conocido justamente con el título de “Americanismo y fordismo” (2000). Sus reflexiones corresponden a los cambios en las fábricas de Europa después de la segunda guerra mundial, pero, mucho más que eso, a los cambios en el modo de vida y en la visión del mundo. El cambio en el modo de producir requería un nuevo tipo de trabajador y un mundo obrero distinto. Las costumbres, las prácticas domésticas, las instituciones sociales como la familia y la misma moral obrera estaban siendo modificadas simultáneamente.

Las cadenas de montaje tenían sentido sólo si masificaban la producción y el consumo. Los automóviles pasaron de artículo de lujo a medio de trabajo hasta llegar al proletario Volkswagen sedán o al Citroën *deux chevaux*.

Los niveles de producción aumentaron consecuentemente, particularmente después de la segunda guerra mundial y con la consolidación del fordismo. Sólo en 1997 se fabricaron 53 millones 116996 vehículos que se agregaron a la planta ya existente. Para el año 2005 los vehículos en circulación eran 892 millones 789000, de los cuales 66 millones y medio habían sido producidos ese mismo año (OICA, 2016). Las escalas de producción crecieron. Se apoyaron en las cadenas de montaje y en un sistema de organización del mercado que abarataba los bienes con economías de escala y la introducción de materias primas sintéticas, a la vez que incorporaba a los trabajadores al consumo mediante la innovación de políticas crediticias ligadas al salario. Si bien la crisis de los años setenta afectó severamente algunos campos de la producción, la tendencia de mediano plazo de la producción de automóviles siguió siendo ascendente. El aumento de los precios del petróleo ocurrido en ese periodo por la constitución de la OPEP¹⁶ cimbró fuertemente la industria automotriz y obligó a generar cambios tecnológicos que, entre otras cosas, disminuyeron el impacto ecológico nocivo del uso del automóvil. Se introdujeron modelos más pequeños, menos consumidores de combustible y de materiales más ligeros para no menoscabar su potencia.

En 2015, el monto de nuevos coches que se fabricaba había crecido un 37% (90780583 vehículos), y los vehículos en circulación alcanzaron la cifra de 1236273000, entre los que 907 millones son de uso individual (OICA, 2016).

A pesar de la tendencia hacia el aligeramiento de los coches, inducida mucho más por los costos que por consideraciones ecológicas, el modo de vida del siglo xx, tan centrado en el automóvil y el patrón energético hidrocarbúrico, ha significado una contaminación del planeta que hoy pone en riesgo la perdurabilidad de la vida misma. Muchos han sido los elementos que contribuyeron a generar este problema pero uno de ellos concierne a las emisiones de dióxido de carbono¹⁷ que provienen del uso constante y creciente de hidrocar-

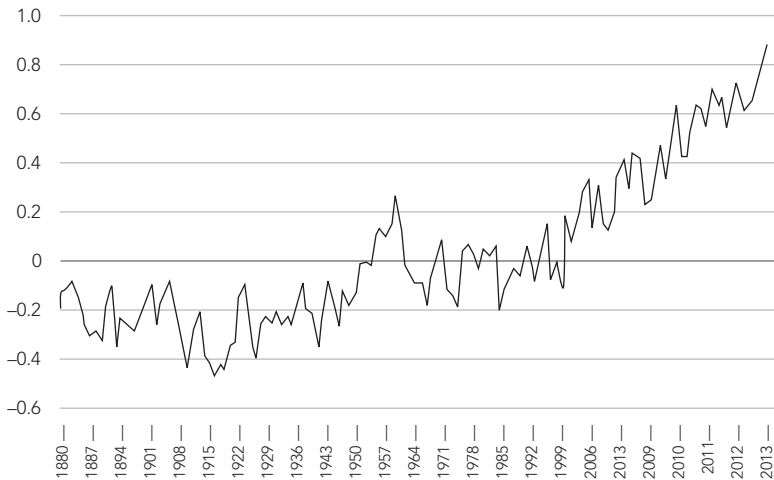
¹⁶ Véase el texto de Rodrigo Yedra.

¹⁷ Los contaminantes generados por la industria y el modo de vida asociado a ella

buros como combustibles tanto en la industria como en los medios de transporte.

De acuerdo con el índice de temperatura global, el calentamiento del planeta se aceleró desde mediados del siglo xx. Ése fue justamente el momento de despliegue máximo del fordismo en el mundo, después de la segunda guerra mundial (gráfica 3).

GRÁFICA 3. VARIACIÓN MEDIA ANUAL DEL ÍNDICE DE TEMPERATURA GLOBAL (GRADOS CELSIUS)



FUENTE: elaborado con base en la información de NASA's Goddard Institute for Space Studies (GISS).

Las emisiones de dióxido de carbono no pueden atribuirse solamente al uso de automóviles sino a las condiciones materiales que los generaron. En un reciente estudio de los 90 mayores emisores de CO_2 entre 1751 y 2010, se demuestra que son ellas quienes aportan

son múltiples y variados pero sin duda el más indicativo para medir la pérdida del *buen aire* es el dióxido de carbono. La contaminación total es mucho peor de la que estos indicadores permiten percibir. Las emisiones de dióxido de carbono que mide el Banco Mundial (2016) son las que provienen de la quema de combustibles fósiles y de la fabricación del cemento. Incluyen el dióxido de carbono producido durante el consumo de combustibles sólidos, líquidos, gaseosos y de la quema de gas.

el 63% del total mundial. Son empresas o entidades estatales de los ramos energético y del cemento, entre las que Chevron y Exxon ocupan los primeros dos lugares, en ese orden, emitiendo el 3.52 y 3.22% respectivamente (Heede, 2014: 237).

A esto habría que agregar la práctica criminal de Chevron, observada al menos en la Amazonia ecuatoriana, de simplemente quemar los desechos tóxicos acumulados en sus piscinas para evitar los costos y complicaciones de su procesamiento.

Solamente dos empresas han lanzado casi 7% del CO₂ que enraece la atmósfera en el periodo 1751-2010, pero esas compañías no son tan antiguas y su cuota la cubrieron sólo en la mitad del periodo, en los últimos 140 años. Chevron, aun no siendo la mayor de las dos, es la vanguardia en contaminación del aire.

Siendo los automóviles uno de los grandes consumidores de gasolinas y, por tanto, vehículos de emisión de CO₂, su medida es un referente importante en los ritmos de contaminación y en la relativa irreversibilidad del proceso, por lo menos en el corto plazo. En total, de 49 689 633.42 kt emisiones de CO₂ en 1960 se pasó a un poco más del doble en 1980 (104 933 468.1 kt). Para 1990 la cifra había montado hasta 121 389 358.6 kt y en 2011, sólo 20 años después, llegó a 219 493 243.1 kt. (Banco Mundial, 2016a).

De acuerdo con los modos de vida actuales, la tendencia no sólo se mantiene sino que se profundiza. Las principales empresas y entidades emisoras están en la cúpula del poder marcando las pautas de los procesos productivos, del patrón energético y de los contenidos del consumo. El automóvil sigue siendo no sólo un medidor de estatus social sino una herramienta de trabajo. Durante la segunda mitad del siglo xx, empresas como General Motors, Ford Motor y Chrysler no dejaban de aparecer entre las primeras diez del mundo, en las listas globales de *Fortune*, al lado de las petroleras. A esas listas se incorporaron un poco más tarde –después de la constitución de la OPEP que estableció un control en la producción y los precios del petróleo– Toyota, Volkswagen y algunas otras que, desplazando a las tres estadounidenses, mantienen presencia hasta la actualidad.

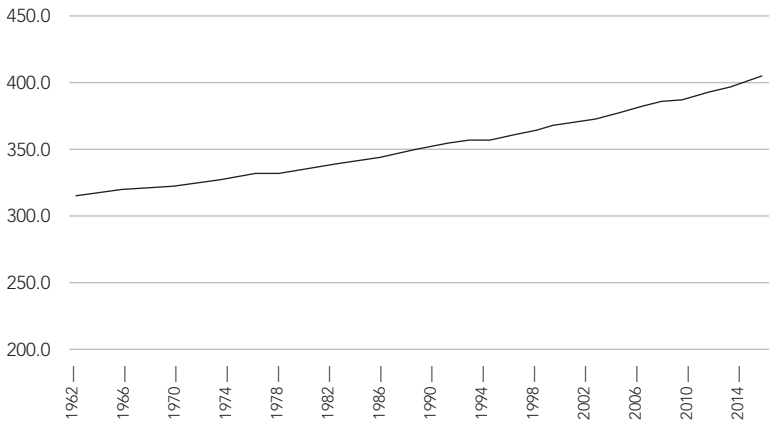
El patrón se mantiene en lo fundamental. Entre las 15 empresas gigantes del mundo la mayor parte corresponde a las petroleras y las automotrices.

El uso del automóvil y el incentivo a la producción se sigue multiplicando. En parte por los ritmos de urbanización y la extensión

progresiva de las ciudades; en parte porque las relaciones de poder mundiales y la búsqueda de ganancias favorecen el incentivo a los vehículos individuales en detrimento del transporte colectivo.¹⁸

Las emisiones de dióxido de carbono mantienen también su ritmo ascendente, así como la producción y consumo de hidrocarburos (gráfica 4), llevando a un aumento en la temperatura del planeta que enciende alarmas pero no parece traducirse en cambios sustanciales en el modo de vida.

GRÁFICA 4. PROMEDIO ANUAL DE DIÓXIDO DE CARBONO (CO₂) EN LA ATMÓSFERA (PARTÍCULAS POR MILLÓN)



FUENTE: elaborado con base en la información de National Ocean and Atmospheric Administration (NOAA).

¹⁸ Las políticas seguidas en las megaciudades como México, Los Ángeles y São Paulo promueven facilidades crediticias para la compra de autos en lugar de garantizar transporte público eficiente y suficiente. Incluso dentro de los programas de control de contaminación no hay ninguna política de desestímulo al crecimiento de la planta vehicular.

El plástico

Otro de los grandes inventos del siglo xx, valiéndose de la versatilidad del petróleo, ha sido el plástico. Con una variedad de formas, ductilidades, resistencias y maleabilidades –de ahí su nombre–, el plástico ha incursionado en la producción y en la vida cotidiana, en el ámbito doméstico y en el espacio público. Aligeró el peso de los metales, lo que contribuyó a construir una materialidad menos pesada y costosa, que además de ser más elástica, encontró un espectro muy amplio de aplicaciones. Desde hilo dental, prótesis, envases y elementos de embalaje, hasta partes de autos, aeronaves y equipo tecnológico. Las variedades de plásticos también son múltiples, respondiendo a las necesidades específicas. Los hay de diferentes gradaciones de dureza, flexibilidad o resistencia y con posibilidades de uso diversas.

Contemporáneo del automóvil, el plástico creció y se diversificó al calor de las necesidades de una industria en proceso de expansión.¹⁹ El eje del sistema transitaba a través del Atlántico para instalarse en América, dejando el lastre de industrias pesadas y obsoletas, relativamente inflexibles, y de trabajadores con historias de lucha, organizaciones gremiales y saberes que dificultaban su transformación en fuerza de trabajo abstracta y versátil, como la que estaba incorporándose a las industrias fordistas de la modalidad americana.

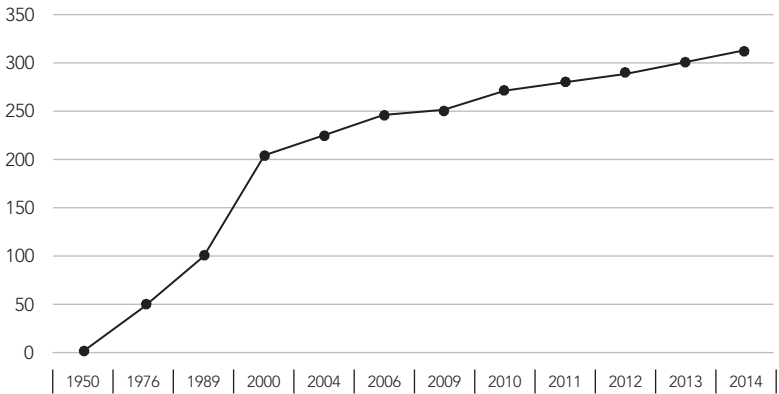
La vida doméstica se fue convirtiendo en una dimensión organizativa más de este proceso, y se modificaba al ritmo de la dinámica capitalista. El fordismo llamaba a aligerar los tiempos y cargas de la reproducción para concentrar las energías sociales en la producción, que al calor de las guerras tuvo un comportamiento exponencial. De hecho, la evolución de la petroquímica está fuertemente ligada a la industria bélica. Entre sus productos emblemáticos se puede señalar el caso de las armas químicas desarrolladas por Monsanto y Dow Chemical en colaboración con el Pentágono, como el agente naranja, que es uno de los prototipos del carácter dual que marca tanto el desarrollo tecnológico como el de la estructura y el poder empresarial. El agente naranja fue simultáneamente concebido como herbi-

¹⁹ Los antecesores del plástico fueron el caucho, el hule y el látex. Los primeros neumáticos para los primeros automóviles fueron hechos de estos materiales, no obstante, las ventajas del plástico se hicieron evidentes muy rápidamente provocando el desplazamiento de estos elementos naturales por sus equivalentes petroquímicos.

cida para la agricultura moderna y como desfoliador para arrasar las selvas y campos de Vietnam, para aniquilar a los combatientes revolucionarios.²⁰

El plástico, bajo sus diferentes formas, fue uno de los productos de esta concepción de uso dual. Se encaminaba lo mismo a la industria bélica y los usos de la guerra, como a la industria civil, la locomoción y los espacios y actividades de la vida doméstica o de la vida pública. Por ello su producción se vio ampliamente estimulada. Jambeck (2015) estima que la producción mundial de plástico en 2010 alcanzó 288 millones de toneladas, 620% más que en 1975. Plastics Europe (2016), que toma un periodo más amplio, afirma que la producción pasó de 1.7 millones de toneladas en 1950 a 311 millones en 2014, registrando un incremento de 18194% (gráfica 5).

GRÁFICA 5. PRODUCCIÓN MUNDIAL DE PLÁSTICO (MILLONES DE TONELADAS)



FUENTE: elaborada con la información de Plastics Europe, 2016.

Este impresionante crecimiento de la producción de plástico es equiparable en términos casi absolutos a su huella ambiental. Si bien resultó ser un invento en muchos sentidos maravilloso, el problema de los plásticos es que se trata de materiales cuyos periodos de degradación se miden en miles o millones de años. En los tiempos que

²⁰ Se calcula que se vertieron 77 millones de litros de agente naranja sobre el suelo vietnamita entre 1961 y 1971 (EcuRed, 2016).

corresponden al ciclo humano podría afirmarse que la contaminación o daño ambiental que produce es total, excepto por el reciclado que es todavía relativamente insignificante y mucho más reciente.

Los desechos plásticos en grandes cantidades son enterrados –aun sabiendo que ahí permanecerán sin degradarse–, son arrojados al mar o son incluso lanzados al espacio. Los estudios realizados por Feydel (2009) estiman que a lo largo del siglo xx se arrojaron 100 millones de toneladas de plástico a los océanos. Asimismo, sólo en 2007 –según la misma fuente– Estados Unidos y Europa enterraron 45 millones de toneladas métricas de desechos plásticos que, por supuesto, están donde fueron dejadas.

En el centro del océano entre Asia y América, en el llamado vórtice del Pacífico, hay una isla de basura que abarca un estimado de 1 400 000 km², y alrededor de 80% de lo que la compone son plásticos.

Los estudios más recientes sobre el plástico realizados por el World Economic Forum y la Ellen MacArthur Foundation (2016) estiman que anualmente se agregan 8 millones de toneladas de basura plástica a los océanos. De continuar esta dinámica, calculan que para el año 2050 el plástico superará a los peces.

El incremento en la producción de plásticos en la primera década del siglo xxi registró un ritmo de 100% anual (Feydel, 2009). La cultura del plástico, que se acompaña con la del desperdicio, ha hecho crecer los productos que sirven sólo para empacar o conservar efímeramente como las cajas de frambuesas o zarzamoras que aceleradamente desplazan la venta por peso, junto con los papeles plásticos como el *kleen pack* que son de uso y desecho cotidiano. Lo que se usa actualmente son 200 millones de toneladas de plástico al año (Feydel, 2009).

Estos elevados niveles de consumo son a la vez resultado y estímulo del crecimiento en la producción y diversificación de usos o de presentaciones del plástico, ya sea para la industria, para el equipo bélico o para la vida cotidiana, para usos terrestres o aeroespaciales, hasta llegar a alcanzar en la primera década del siglo xxi un monto igual al producido en todo el siglo xx (Feydel, 2009).

El problema es que los plásticos están en todos lados. Se incorporaron como bienes útiles en todas las dimensiones de la vida, muchas veces con la justificación, que hoy es sinónimo de catástrofe, de sustituir otros que tendían a degradarse o descomponerse. El plástico garantizaba durabilidad, a tal punto que se convirtió en el problema.

Lo más complicado es que el plástico fue sinónimo de modernidad y progreso, lo que contribuyó a impulsar un modo de vida definido en esos mismos términos. Los modos de pensar del siglo xx fueron moldeados por una cultura de la sustitución artificial, por el abandono de lo natural que era menos controlable, y por la posibilidad de aligeramiento de los tiempos y tareas relativos a la reproducción.

Los automóviles, los plásticos y los electrodomésticos pertenecen a un mismo cuerpo de inventos útiles que, más allá de su carácter de mercancías, promueven una concepción del mundo que bajo el genérico de *american way of life* se extendió por todo el planeta alimentando los daños a la naturaleza y, paradójicamente, limitando la capacidad autónoma de reproducción del ser humano. La reproducción de la vida se fue tornando ajena, se fue trasladando al mercado, y los seres se hicieron dependientes. La autosuficiencia fue condenada mientras plásticos y objetos ocupaban los espacios de la cotidianidad. Junto con la expropiación de la capacidad de reproducción autónoma se abrió paso a lo que se conoce desde entonces como *la economía del desperdicio*.

La producción de objetos pensados útiles que terminan siendo su contrario es uno de los rasgos habituales en un capitalismo que consiguió desarrollar enormes capacidades tecnológicas con el fin de dominar la vida, lo impredecible, simultáneamente a la acumulación de riqueza y poder. La economía del desperdicio es el resultado natural de un sistema de organización de lo social basado en la apropiación infinita mediante una práctica sistemática de objetivación y monopolización. La economía del desperdicio es evidencia de la tendencia consustancial a la insustentabilidad dentro del capitalismo (Ceceña, 2013 y 2015; Bartra, 2013).

LA TERRITORIALIDAD DEL SIGLO XXI

Las condiciones, comodidades y exigencias materiales que fueron introducidas con la revolución del petróleo provocaron cambios sustanciales en los procesos de reproducción y en las visiones de realidad que se modificaban junto con la estética de la sociedad, que recurrentemente se iba nombrando “la vida moderna” o, a decir de Charles Chaplin, los “tiempos modernos”.

La modernidad se identificó completamente con el crecimiento del área y costumbres urbanas, atravesadas por el trabajo en cadena, el automóvil, los plásticos y los electrodomésticos, así como con un campo transformado en grandes extensiones verdes y parejas de monocultivos.

La territorialidad del capitalismo petrolero extendía sin cesar una mancha urbana que prometía progreso y bienestar, como si fueran códigos equivalentes y universales. Las promesas se hicieron realidad para una parte de la población, aunque escondiendo el crecimiento de una nueva miseria: de aquellos que salieron del campo pero nunca encontraron modo de incorporarse a las bondades de la *vida moderna* más que en calidad de indigentes, perdiendo incluso la posibilidad de reconstruir sus anteriores formas de vida.

La economía campesina y comunal, que en un primer momento sirvió de soporte a la reproducción de la fuerza de trabajo industrial, fue reduciendo su importancia con la producción mercantil de alimentos y enseres básicos, al tiempo que dejaba, principalmente en el tercer mundo, a buena parte de la población oscilando entre las miserias rural y urbana y con cada vez menos condiciones de autorreproducción. No obstante, esta modernidad material impactó de distinta manera a los diferentes estratos de la sociedad: si bien algunos fueron empujados a la miseria, amplias capas se incorporaron a un bienestar o abundancia material.

La producción en masa generada por las cadencias y grandes escalas de producción facilitadas por el petróleo requería multiplicar el consumo. En algunos casos los propios obreros accedieron al consumo de bienes industriales, en otros sólo las clases altas y medias, que igual extendieron el mercado a niveles nunca antes alcanzados por el capitalismo.

La acumulación ampliada de capital, que Marx elocuentemente describiera, se hacía realidad a ojos vistas y apelaba a un entramado institucional vigoroso y con capacidad de control de un proceso vertiginoso y acelerado. La organización social fue tomando cuerpo en los territorios-nación, que se consolidaban de la mano del estado, y en torno a la conformación de mercados relativamente cerrados, dúctiles y manejables, por lo menos mientras la voracidad del capitalismo no se acercaba al agotamiento sino que se mantenía en niveles de *extorsión suave*.

Los grandes capitales se beneficiaban así de espacios protegidos, libertad de inversión, mercados frescos, políticas de crédito, abun-

dancia de fuerza de trabajo y salarios bajos no sólo por la oferta y la demanda sino por la coerción estatal.²¹ Verdaderos paraísos, inmejorables para la conformación de empresas supergigantes que hoy ocupan los primeros lugares de las listas de *Fortune*, por encima de la producción anual total de muchos territorios-nación, como se observa en los siguientes datos:

CUADRO 6. INGRESOS EMPRESARIALES FRENTE A PRODUCTO INTERNO BRUTO (MILLONES DE DÓLARES), 2015

RANGO	EMPRESA	INGRESOS	EUROPA		AMÉRICA LATINA	
			PAÍS	PIB	PAÍS	PIB
1	Walmart	485651	Polonia	474383	Colombia	292080
2	Sinopec Group	446811	Bélgica	454039	Chile	240216
3	Royal Dutch Shell	431344	Noruega	388315	Perú	192084
4	China National Petroleum	428620	Austria	374056	Ecuador	100872
5	Exxon Mobil	382597	Dinamarca	295164	R. Dominicana	67103
6	BP	358678	Irlanda	238020	Guatemala	63794
7	State Grid	339426	Finlandia	229810	Uruguay	53443
8	Volkswagen	268566	Portugal	198931	Panamá	52132
9	Toyota Motor	247702	Grecia	195212	Costa Rica	51107
10	Glencore (Xtrata)	221073	R. Checa	181811	Bolivia	33197
11	Total	212018	Rumania	177954	Paraguay	27623
12	Chevron	203784	Hungría	120687	El Salvador	25850
Total 12		4026270		3328382		1199501

NOTA METODOLÓGICA: se tomó como techo el monto de ingresos de la empresa que ocupa el primer lugar de la lista. Se incluyeron entonces solamente los países de ambas regiones que quedaban por debajo de ese tope hasta 12. En el caso de América Latina habría que agregar a Brasil (con 1774725 millones de dólares) y México (con 1144331), las economías más grandes, para equiparar los ingresos de las 12 empresas (retirando a cambio a El Salvador y Paraguay).

FUENTE: elaborado con información de: *Fortune* <<http://fortune.com/fortune500/>>; World Bank, World Development Indicators, <http://databank.worldbank.org/>, 20 de marzo de 2015.

²¹ Mientras las ventajas del deslumbramiento y el confort eran mayores que las pérdidas de abandonar modos de vida anteriores el estado dirigía e inducía; cuando se invirtió la relación en virtud de la devastación del campo y de las propias ciudades, así como de la saturación relativa de los puestos de trabajo, el estado se fue tornando más represivo.

Las 12 primeras empresas tienen ingresos anuales (4026270 millones de dólares) que superan a los de Alemania (3355772 mdd), la economía europea más vigorosa; a los de India y Brasil juntos (3848268 mdd), las dos economías más potentes de los BRICS; o igualan a los de Brasil, Rusia, Sudáfrica y Arabia Saudita sumadas (4059540mdd).

Un caso paradigmático es el de la mancuerna corporativa Exxon-Chevron. Sus ingresos en 2015 alcanzaron la cifra de 586381 millones de dólares, equivalentes al PIB de Colombia, Perú y Ecuador juntos(585036), un poco inferiores al de Arabia Saudita (646002) y superiores al de Suecia (492618).

La empresa Chevron por sí misma tiene ingresos de 203784 millones de dólares, equivalentes al PIB de Israel o de los Emiratos Árabes Unidos y mayores que el de países como Portugal (198931), Qatar (166908), Hungría (120687) o Kuwait (112812), y duplica el de Ecuador (100872).

Del territorio nación al territorio archipiélago

Los capitales gigantes que se formaron al calor de los mercados internos protegidos, sin embargo, llegaron a un momento de saturación con la crisis de los años setenta del siglo xx. Los objetos habían invadido todo y ya no encontraban cabida al ritmo de la producción; los salarios habían sido castigados para lograr un abaratamiento de la producción en masa que paradójicamente no podía ser adquirida por los mismos trabajadores; y el consumo exponencial de combustibles fósiles por quienes no los poseían en sus territorios y a costa de quienes sí, alertaba sobre su carácter finito y sobre la altísima dependencia de ese bien. Había que ahorrar petróleo, había que distribuirlo mejor o acapararlo más eficientemente, había que buscar nuevos mecanismos para someter a sus dueños organizados a partir de entonces en la OPEP, y había que aligerar su uso. Había que transversalizar mercados, sacrificando densidad pero multiplicando extensión.

Ni el fordismo con su exigencia de rendimientos de escala, ni los territorios-nación con sus mercados protegidos resultaban adecuados ya para el gran capital. Ya no eran los tiempos de la internacionalización sino los de la globalización. Los procesos de producción alcanzaron la dimensión planetaria: no se trataba de procesos que se replicaban na-

ción por nación a manera de fractales sino de un solo proceso que, como un gran ciempiés, encajaba cada una de sus patas en un lugar diferente sin perder integralidad. El proceso se desintegraba en fases buscando las mejores condiciones y los menores costos, pero se mantenía interconectado recordando la imagen de la telaraña: creaba redes.

Las fábricas amuralladas que contenían todo en su interior cedieron paso a las *fábricas difusas* que no paraban de extender tentáculos y abarcar espacios en permanente dinámica de ampliación. Las fronteras empezaron a operar de manera dicotómica pues se volvieron flexibles para el capital y se mantuvieron rígidas, y hasta se endurecieron aún más, para las personas, muchas de ellas en situación de migración laboral o humanitaria. Pero el capital no migraba, no abandonaba plazas, se extendía, se globalizaba, lo iba abarcando todo.

Los territorios-nación se volvieron insuficientes. La figura territorial del capitalismo del siglo XXI surge, como serpiente que cambia la piel, de la construida durante el largo siglo XX. Con trazos que mantienen vigente el linaje forjado desde sus orígenes, el capitalismo del siglo XXI emerge potente y despiadado, rompiendo las barreras de la moralidad social, la institucionalidad y la territorialidad que él mismo había creado, para proponer nuevos modos de organización social y espacial.

La acción del gran capital no se circunscribe a los márgenes de maniobra establecidos por una institucionalidad que aseguraba la cohesión colectiva, en cierta medida limitando los excesos; privilegiando el funcionamiento del capital colectivo sobre el del capital individual, como apuntara Marx. Hoy cada capital individual de la lista de los gigantes es, a su manera, un capital colectivo en su despliegue planetario: es en sí mismo un estado, regula relaciones sociales, fuerzas de seguridad, territorios, normatividades, y establece su propia moralidad interna. Los estados se alejan cada vez más de una representación abstracta del capital para coaligarse con él y lanzarse juntos a la conquista del mundo. La racionalidad de las corporaciones y su peso combinado dirige las políticas mundiales. Las grandes corporaciones, como entidades de poder globalizadas, ya no acatan las legalidades sociales, las manejan; ya no responden a los poderes estatales, los arrastran; ya no se detienen en las fronteras de la extinción, devastan. Son el sujeto central del capitalismo contemporáneo y su poder les ha permitido alcanzar el horizonte de la impunidad. La ideología neoliberal sólo es una expresión tímida de la nueva

realidad creada por las corporaciones gigantes, forjadoras y forjadas al calor de la civilización del petróleo.

La figura física de estos grandes emporios va paulatinamente despegándose de la de los territorios integrados, del territorio-nación. La forma territorial que se abre paso con el despliegue contemporáneo de estas corporaciones gigantes es la del archipiélago en crecimiento. El territorio-archipiélago, formado por islas dispersas extendidas por todo el planeta; sin requerir vínculos físicos de contigüidad pero integradas en virtud de la propiedad privada y el poder a través de hilos virtuales, tecnológicos, simbólicos y, lógicamente, de fuerza. Los territorios-archipiélago, las redes corporativas con nodos territoriales, en proceso de conformación desde finales del siglo xx para permitir emerger a los capitales renovados y reforzados, apuntan a diseñar las territorialidades del siglo xxi (véase mapa pp. 46-47).

El poder corporativo desatado con que arranca el siglo xxi exige una reconfiguración social, institucional, económica, militar y simbólica, una reconfiguración de territorialidades, acorde con su nueva posición de fuerza y su nueva dinámica; con su lugar y peso en la sociedad. Si la Standard Oil fue obligada a fraccionarse a inicios del siglo xx en aras de proteger “las condiciones generales de la reproducción capitalista” (Marx), para garantizar el funcionamiento de la “sociedad capitalista” como un todo y del “capital colectivo” como ente global, hoy nuevamente son los monopolios los que gobiernan, diseñan las reglas, mueven ejércitos y ocupan y violentan territorios. Monopolios mayores que el de la Standard Oil son hoy los protagonistas del proceso capitalista.

La territorialidad es una dimensión geopolítica y geopolíticamente está siendo rediseñada.

En el año 2015, los territorios-nación de Brasil, la Federación Rusa y Arabia Saudita, equivalentes en superficie a la quinta parte del planeta (con 26884700 km² en conjunto, de un total de 129822259 km² en tierras), generaron una riqueza (PIB) de 3 billones 746742 millones de dólares mientras que sólo 12 corporaciones, ciertamente las más poderosas, tuvieron ingresos por 4 billones 26270 millones de dólares. La tierra donde se asientan las actividades de estas empresas, excepto en el caso de Walmart que ocupa posiciones en casi todo el planeta pero no explota propiamente la tierra, es indudablemente más limitada que la de esas naciones y sin embargo éstas son capaces de generar una riqueza mayor.

El territorio-archipiélago es un sistema-mundo subversivo dentro del sistema. No lo niega pero se le superpone y lo transforma. Sus motores son el poder y la impunidad. La realidad de un sistema organizado en naciones, en territorios-nación agrupados, está siendo corroída por nuevas figuras de organización territorial y ejercicio del poder: los territorios-archipiélago, que modifican las bases de funcionamiento interno global del sistema y sin duda están cambiando los modos de vida.

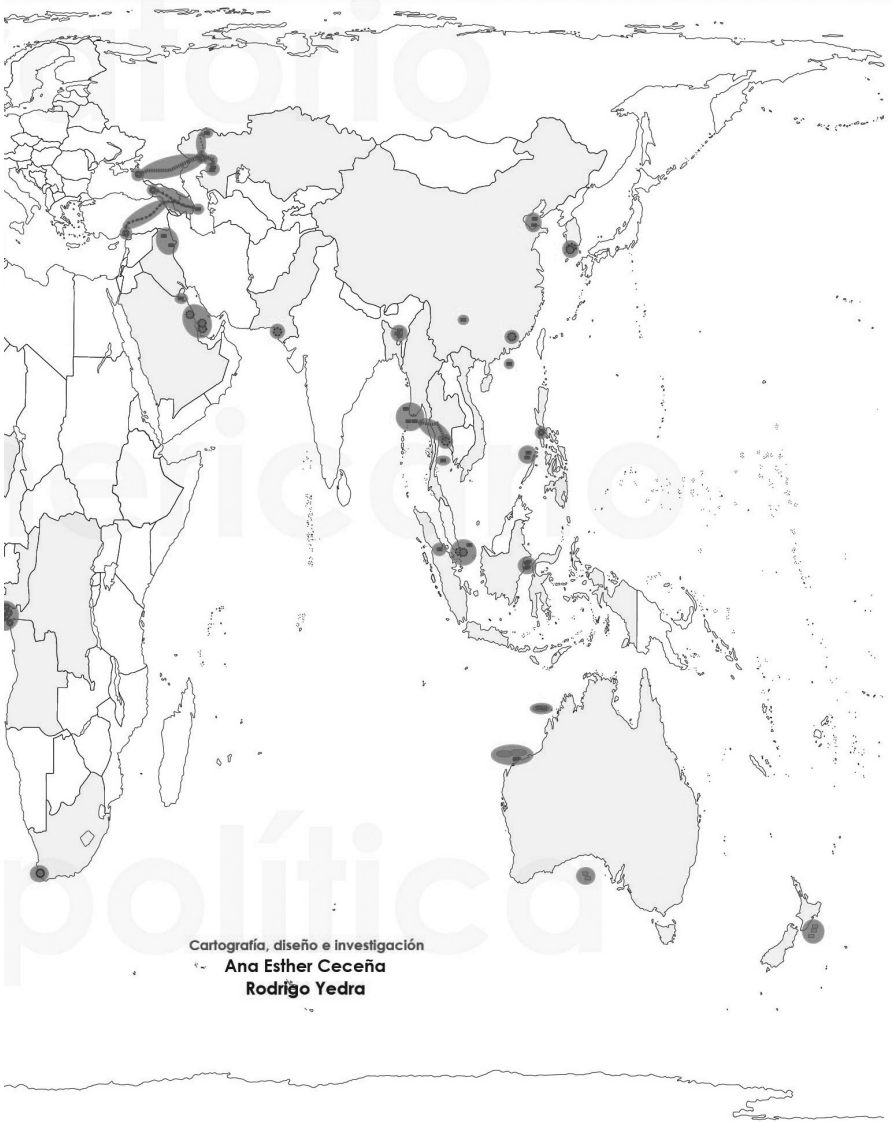
Cada una de las corporaciones gigantes, de este capital globalizado, ha ido creando sus archipiélagos. Uno solo de estos territorios-archipiélago puede contener riquezas mucho mayores que las de muchos territorios-nación sumados. En ocasiones, como ocurre con las empresas extractivas, las islas se asientan sobre yacimientos o rutas de traslado.

Las partes más ricas de los territorios-nación están siendo disputadas para alimentar a los territorios-archipiélago. Los países, las naciones, están dejando de poseer sus riquezas, que pasan a incorporarse a los territorios-archipiélago, bajo diferentes mecanismos de despojo o privatización. Se están convirtiendo en territorios-nación vaciados, con pueblos que van siendo despojados y en varios sentidos fragilizados. La mayoría de los estados, con la inspiración neoliberal y la presión de los poderes que los conforman a la vez que los desintegran, están contribuyendo a generar las condiciones de su vaciamiento, incluso de su desaparición/desintegración, pero quien comanda el proceso son los poderes reales de las corporaciones globalizadas, que se siguen llamando por inercia transnacionales. Los estados que resisten a esta dinámica, como el de Ecuador en el conflicto con Chevron, son acosados mediante mecanismos múltiples entre los que se cuentan los financieros, mediáticos, militares y jurídicos que las grandes corporaciones controlan, al punto de obligarlos a pagar cantidades equivalentes a su PIB para resarcir a las transnacionales o para remediar los daños que éstas causaron, en el menor de los casos.

Siendo el petróleo una de las mayores fuerzas vitales de este planeta, se lo ha convertido en el Caballero de la Muerte.

ARCHIPIELAGO CHEVRON





Cartografía, diseño e investigación
Ana Esther Ceceña
Rodrigo Yedra

CONFRONTACIÓN DE TERRITORIALIDADES

Toda civilización material tiene su geografía y su modo de crear historia en ella. Las territorialidades que se construyen a partir de las diferentes visiones del mundo conllevan prácticas sociales y ecológicas específicas, aunque no estáticas. La territorialidad es un constructo vivo, que se transforma al ritmo y en el sentido de las concepciones de realidad, de las capacidades técnicas, de las dinámicas y conflictos ecológicos y sociales e incluso de los horizontes utópicos. La territorialidad es la noción más completa de civilización material situada y, como tal, podría decirse que es la concreción del sistema-mundo que, no obstante, está compuesto por territorialidades en interrelación, complementaria o conflictiva, y por una territorialidad dominante que otorga la coherencia general sistémica.

La territorialidad expandida del capitalismo que llevó, en los últimos 500 años, a la constitución del sistema-mundo de mayor amplitud geográfica que se haya conocido en la Tierra, confrontó, subsumió, destruyó e inevitablemente convive con otras formas de estar en el territorio, propias de territorialidades derrotadas, devastadas, fragmentadas, desestructuradas o fragilizadas, según hayan sido las experiencias de colonización o *modernización* por las que pasaron.

La historia reciente de la Amazonia ecuatoriana, con la intromisión devastadora de Chevron (Texaco) imponiendo las lógicas territoriales propias del capitalismo más exitoso de nuestros tiempos, el que genera abundantes ganancias y transforma eficientemente la naturaleza en mercancía, brinda un panorama de enorme riqueza heurística, que en sí mismo encierra todas las contradicciones fundamentales de la disputa civilizatoria:

- 1] Primero, comunidades indígenas que han sido desplazadas al interior de la selva violentando sus territorialidades anteriores pero sin poder asimilarlas a la dinámica de la modernidad.²² Comunidades –o pueblos– que nuevamente se ven obligadas a reconstruir sus modos de vida en un hábitat cambiado. Expulsadas por el progreso y el desarrollo.
- 2] Poblaciones de otras regiones, que provienen de historias ante-

²² Para este punto y el siguiente véase el trabajo de Daniel Inclán en este mismo volumen.

rios de desplazamiento y reconstitución de territorialidad, y que son atraídas a la zona de Lago Agrio y alrededores, hoy epicentro del conflicto con Chevron, con la promesa de empleos y mejores condiciones de vida. Poblaciones cuyos asentamientos en la zona, desde un inicio, son altamente dependientes de las dinámicas territoriales de Chevron. En poco tiempo, la promesa de mejoría se convirtió en su contrario con los impactos ambientales y el contacto directo y constante con los productos letales dejados por Chevron. No obstante, son poblaciones que no tienen vuelta atrás después del desarraigo que las condujo hasta la zona de Lago Agrio. Son las que han entablado un pleito con la empresa Chevron.

- 3] El estado ecuatoriano, con una lógica territorial que deviene de su concepción de nación soberana (territorio-nación), que enfrenta la alevosía de los grandes poderes corporativos que trascienden y atraviesan lo nacional. La confrontación entre las territorialidades nacionales y las territorialidades archipiélago queda puesta en evidencia en este caso y permite, además, observar sus diferentes dobleces ya que el estado de las matrices corporativas se mueve en sentido contrario que el de los territorios que viven como agresión lo que no es más que el modo de ser coherente y consistente del capitalismo del siglo XXI.
- 4] La telaraña Chevron, como paradigma de las redes de poder del capitalismo, posándose sobre el territorio de la Amazonia y transformándolo a su modo, con sus reglas, con sus lógicas. Mostrándose como poder global al poner en juego, en su beneficio, a las más altas instancias de “justicia” del planeta. Ejerciendo impunidad en su dinámica devastadora, antiecológica y antisocial. Extendiendo y profundizando el capitalismo como modo de organizar la sociedad, de interrelacionarse con la naturaleza y de “civilizar”: llevando hasta sus límites la territorialidad del capitalismo.

El conflicto Ecuador-Chevron, cuyas diferentes aristas son abordadas detenidamente en este libro, es una alerta roja sobre los límites humanos y ambientales del modo de organización de la vida del capitalismo. Ocurre, como era de esperarse, en las tierras donde se fraguan nuevos horizontes de vida. Particularmente desde Ecuador, a instancias de los pueblos afectados y también del estado, se ha colocado en el centro del debate mundial la naturaleza catastrófica del

desarrollo capitalista y el crecimiento a través de las denuncias levantadas contra Chevron. En el contexto de un proceso de cambio de horizontes civilizatorios, que puede percibirse como uno de los detonadores de una potencial reorganización sistémica, la alerta sobre el modo Chevron, como modo paradigmático de usar y abusar del territorio, tiene un enorme significado. En esta región del mundo convergen las propuestas del *buen vivir* que reconocen derechos a la naturaleza y que pugnan por detener la depredación capitalista; la del *mundo en el que caben todos los mundos*, que promueve un cambio radical en la cultura política y la visión del mundo; y los esfuerzos de algunos estados enfrentando el poder corporativo desde la defensa de la soberanía nacional. Esta densa red de sujetos y prácticas crean las condiciones para que el cuestionamiento de Chevron –y todas sus similares– pueda contribuir sustancialmente a la definición de las nuevas territorialidades, en clave emancipatoria.

BIBLIOGRAFÍA

- Arrighi, Giovanni, 1999, *El largo siglo XX*, Madrid, Akal.
- Banco Mundial, 2016a, <<http://datos.bancomundial.org/indicador/EN.ATM.CO2E.PC>>, 10 de junio de 2016.
- _____, 2016b, *World Development Indicators*, <<http://datos.bancomundial.org/indicador/EN.ATM.CO2E.KT/countries/1W?page=6&display=default>>, 10 de junio de 2016.
- Bartra, Armando, 2013, “Crisis civilizatoria”, en Raúl Ornelas, *Crisis civilizatoria y superación del capitalismo*, México, IIEC.
- British Petroleum (BP), 2015, *BP Statistical Review of World Energy June 2015*, <bp.com/statisticalreview>.
- Ceceña, Ana Esther, 2013, “Subvertir la modernidad para *vivir bien*”, en Raúl Ornelas, *Crisis civilizatoria y superación del capitalismo*, México, IIEC.
- _____, 2014, “Ayotzinapa, emblema del ordenamiento social del siglo XXI”, *América Latina en movimiento*, núm. 500, Quito, ALAI, <<http://www.alainet.org/es/active/79387>>.
- _____, 2016, “La ecología y la geografía del capitalismo”, en I. Wallerstein, *El mundo está desencajado. Interpretaciones histórico-mundiales de las continuas polarizaciones, 1500-2000*, trad. Maia Fernández Miret, México, Siglo XXI Editores, pp. 15-34.
- Chevron, 2015, <<http://www.chevron.com>>.

- Coll, Steve, 2012, *Private Empire: ExxonMobil and American Power*, Kindle edition.
- EcuRed, 2016, *Agente naranja*, <www.ecured.cu/index.php/Agente_Naranja>, 10 de junio de 2016.
- Energy Information Administration (EIA), 2015, <www.eia.gov/beta/international/rankings/#?product=57-6&cy=2014>, 18 de noviembre.
- Feydel, Sandrine, 2009, *Océanos de plástico*, Francia, Via Découvertes Production, documental.
- Fortune, Global 500*, 2015, <<http://fortune.com/fortune500>>.
- Gramsci, Antonio, 2000, “Americanismo y fordismo”, *Cuadernos de la cárcel*, t. 6, México, ERA.
- Heede, Richard, 2014, “Tracing anthropogenic carbon dioxide and methane emissions to fossil fuel and cement producers, 1854–2010”, *Climatic change*, <<http://link.springer.com/article/10.1007/s10584-013-0986->>.
- Hochschild, Adam, 2012, “Well-Oiled Machine. ‘Private Empire’, Steve Coll’s Book About Exxon Mobil”, Nueva York, NYT, 8 de junio de 2016.
- Jambeck, Jenna R. *et al.*, 2015, “Plastic waste inputs from land into the ocean”, *Science*, vol. 347, Issue 6223, pp. 768-771, <<http://science.sciencemag.org/content/347/6223/768>>.
- Kimerling, Judith, 1993, *Crudo amazónico*, Quito, Abya Yala.
- Mbembé, Achille, 2011, *Sobre el gobierno privado indirecto*, Tenerife, Melusina.
- NASA’s Goddard Institute for Space Studies (GISS), <<http://climate.nasa.gov/vital-signs/global-temperature/>>.
- National Ocean and Atmospheric Administration (NOAA), <<http://climate.nasa.gov/vital-signs/carbon-dioxide/>>.
- Organisation Internationale des Constructeurs d’Automobiles (OICA), 2016, <www.oica.net/category/production-statistics/>.
- Piketty, Thomas, 2013, *Le capital au XXI^e siècle*, París, Éditions du Seuil [*El capital en el siglo XXI*, trad. Eliane Cazanave-Tapie Isoard, 2015, México, FCE].
- PlasticsEurope (PEMRC), 2016, <www.plasticseurope.org/plastics-industry/market-and-economics.aspx>, 10 de junio de 2016.
- Proceso*, 2016, “Exxon, Chevron y Hess se unen y van por crudo mexicano”, *Proceso*, núm. 2077, 20 de agosto, <www.proceso.com.mx/451636/exxon-chevron-hess-se-unen-van-crudo-mexicano>.
- Saxe-Fernández, John, 2016, “Capitalismo y colapso climático”, *La Jornada*, 3 de marzo, México, <www.jornada.unam.mx/2016/03/03/opinion/026aleco>.
- Science*, 2016, “Sobre la investigación de Jenna Jambeck”, <www.elmundo.es/ciencia/2015/02/12/54dd0eb0ca47410e378b456e.html>.
- Serrano, Helga, 2013, *Caso Chevron-Texaco. Cuando los pueblos toman la palabra*, Quito, Universidad Andina Simón Bolívar-Corporación Editora Nacional.
- UNCTAD, 2012, *Commodities at a glance. Special issue on energy*, Nueva York-Ginebra, Naciones Unidas.

_____, 2015a, *Key Statistics and Trends in International Trade 2014*, Nueva York-Ginebra, Naciones Unidas.

_____, 2015, *World Investment Report*, Nueva York-Ginebra, Naciones Unidas, 2015.

World Bank, *World Development Indicators*, <<http://databank.worldbank.org>>

World Economic Forum, 2016, *The new plastics economy. Rethinking the future of plastics*, <http://www3.weforum.org/docs/WEF_The_New_Plastics_Economy.pdf>.