Extrait du El Correo

<http://www.elcorreo.eu.org/El-perdon-de-Clinton-y-Bush-a-las-corporaciones-buenas-amigas>

El perdón de Clinton y Bush a las corporaciones "buenas amigas"

- Empire et Résistance - « Gringoland » (USA) -

Date de mise en ligne : mercredi 31 mars 2004

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Por Iván Salgado*

Argenpresse.info, 29 de marzo del 2004

En los últimos días de la administración Clinton, los republicanos se escandalizaron porque ese presidente 'perdonó' a varias personas que tenían problemas legales con la justicia estadounidense. La base de los 'perdones' fueron las espléndidas donaciones que los acusados hicieron al partido demócrata, en especial, a los proyectos del saliente presidente.

Uno de ellos fue el millonario Marc Rich, exiliado en Europa, quien a través de su esposa, Denise Rich, y su abogado, el señor Jack Quinn, donó para la biblioteca que Clinton deseaba fundar como su 'legado', la cantidad de 450.000 dólares. Eso le valió que los cargos por evasión fiscal y tráfico ilegal con Irán durante 1983, que pendían sobre su cabeza, fueran suprimidos de las actas del Departamento de Justicia y que Rich pudiera regresar cuando lo quisiera a Estados Unidos, sin temor a ser encarcelado.

Así como este caso, hubo algunos otros, aunque el de Rich fue el más sobresaliente. Muchos funcionarios entrantes prometieron que todo eso se iba a investigar y a aplicarse todo el rigor de la ley si el ex presidente era hallado culpable de malos manejos durante su administración.

Sin embargo, ninguna de esas amenazas prosperaron, probablemente, como veremos, porque el entrante presidente, el señor George W. Bush, también se traía entre manos oscuros tratos con ejecutivos de empresas, los cuales le hicieron jugosas donaciones cuando aquél era candidato presidencial. Probablemente por esas circunstancias se debió a que nada se hizo contra Clinton, para evitar los escándalos contra Bush.

Pero por los días en que salió a la luz el escándalo de la quiebra del gigante de la electricidad, Enron Corporation, el cual donó al candidato Bush miles de dólares, se verá que no fue la única empresa que lo hizo.

Las siguientes son algunas de las corporaciones que donaron dinero a Bush, y los problemas en que se vieron envueltas y como el buen amigo Bush les ha ayudado a resolverlas : FORD-FIRESTONE.

La Ford Motor Company, el segundo gran fabricante mundial de autos, que abarca el 14.9% de la producción mundial, y Firestone-Brigstone, hasta hace poco uno de los cuatro fabricantes de neumáticos más importantes en el mundo, se inmiscuyeron en un escandaloso descrédito que dio origen a especulaciones sobre la poca atención a las normas de diseño y fabricación que muchas empresas practican cotidianamente.

Los motivos de tal descrédito fueron dos productos. Por un lado, el Ford Explorer, un SUV (sport utility vehicle) muy popular entre los conductores de este tipo de agresivos vehículos, excesivamente consumidores de gasolina (podría decirse que representan el regreso de los típicos automóviles estadounidenses tan distintivos de los cincuentas, sesentas y setentas : demasiado grandes, imprácticos y voraces quemadores de combustible), altos, rudos, fuertes, ideales para el conductor con complejo de superioridad que ve en dicho vehículo una extensión de su aplastante personalidad.

El otro producto fue la llanta Firestone, modelo Wilderness AT, elegida por Ford como equipo estándar para equipar al Explorer. Todo iba bien hasta que las estadísticas de accidentes, sólo en los Estados Unidos, provocados por las volcaduras de esas cruas de camionetas familiares y pickups, así como los muertos y heridos provocados por aquéllas, eran alarmantemente altas : 174 personas fallecidas y más de 700 heridas.

El perdón de Clinton y Bush a las corporaciones "buenas amigas"

Ya desde el año 2000, cuando se presentó el problema en toda su magnitud, a la compañía a quien en principio se responsabilizó fue a Firestone, señalando que sus métodos de fabricación fueron los causantes de los accidentes, pues se buscó la rapidez en la manufactura de sus neumáticos, a cambio de sacrificar la calidad.

Sin embargo, al analizar los hechos, más bien, como han señalado ya varios investigadores gubernamentales y privados, el problema fue una combinación de negligencias por parte de ambas empresas.

El problema de los accidentes, de acuerdo con los peritajes señalados por los expertos, surgió como consecuencia de que las llantas Wilderness AT involucradas sufrieron un repentino desprendimiento del revestimiento, que es la capa en donde va el dibujo de la llanta, la cual se pone en contacto con el pavimento. Según las propias declaraciones de los testigos sobrevivientes de las volcaduras, las llantas simplemente se 'pelaron', así como si a un plátano se le quitara la cáscara, y se abrieron, dejando a los conductores sin la más mínima oportunidad de maniobrar para evitar que el vehículo perdiera el control y se volteara.

Pero, por otro lado, una buena parte de la explicación de los accidentes, sobre todo, los fatales, radicaría en la tendencia de conducir dichos vehículos a excesiva velocidad, lo cual les resta estabilidad, dadas sus características de altura en relación con su ancho, la que no está equilibrada, pues lo conductores los tratan de manejar como si fueran autos deportivos, por ejemplo, un BMW o un Audi, pero no lo son. Por otro lado, Ford, desde un principio, no cumplió con todas las especificaciones originales de diseño, con tal de ahorrarse dinero en su fabricación y aumentar la ganancia.

Pero ninguna de las dos empresas aceptó su culpabilidad. Cuando todavía en diciembre del año 2000, sin crisis económica, en Estados Unidos se vendían cientos de Explorers, Ford demandó más llantas a Firestone. Esta empresa así lo hizo, pero, ya durante las demandas, Ford la culpó de haber descuidado sus controles de calidad. Y así fue : Firestone aumentó su producción, pero no con mejores máquinas, sino, simplemente, acelerando la producción, haciendo trabajar más a sus obreros, con lo cual disminuyó el tiempo individual de la manufactura de cada llanta.

De acuerdo con el testimonio de obreros despedidos de Firestone en varias de sus plantas, la empresa desde mediados de los noventa, en vista del enorme éxito del Explorer, elevó sustancialmente la producción implantando condiciones que hacían trabajar más a sus empleados, es decir, los sobreexplotaban. De hecho, hubo un paro obrero que duró 10 meses entre 1994 y 1995 en la planta Decatur, en Illinois, luego del cual, aquélla quedó en manos de obreros inexpertos, pues los antiguos y experimentados trabajadores fueron despedidos porque exigieron aumentos de sueldos, reducción en el ritmo de trabajo y otras prestaciones acordes con sus incrementadas responsabilidades.

Además, Firestone, propiedad ya desde entonces de la empresa japonesa Bridgestone -que esta corporación adquirió en los ochentas- implantó, de acuerdo con las exigencias de productividad de sus dueños nipones, la jornada laboral de ¡12 horas ! para poder cumplir con la demanda de llantas de los Explorer. Según los obreros, las inspecciones de las llantas recién hechas no tomaban más de 10 segundos. Además, para poder emplear el caucho seco y caduco -seguramente como consecuencia de la huelga, mucho material se quedó embodegado- se le aplicaba, ¡imagínense !, solvente, para que se volviera pegajoso y, así, poderlo emplear. También se redujo el curado o cocimiento de los neumáticos, procedimiento mediante el cual, empleando un intenso calor, las diferentes capas que conforman una llanta son unidas. Ese tiempo pasó de 26 minutos a ¡16 minutos !, es decir, casi un 40% menos. O sea, que los dueños se decidieron por el camino fácil : hacer trabajar más a sus obreros, disminuyendo las normas de calidad.

Sin embargo, los problemas provocados por las llantas mal hechas no terminan ahí. De acuerdo con los investigadores, resulta, además, que existe, también, un problemas en el diseño, no sólo de las llantas de Firestone,

sino de otras marcas. Se trata de la ausencia de una capa de nylon, un elemento fundamental para una llanta que será sometida a altas velocidades, la cual en la actualidad ya se eliminó porque, según los fabricantes, las bajas velocidades a las que circulan los autos no las justifican. Así, de esa manera, sobreexplotando a sus trabajadores, disminuyendo el tiempo de fabricación, reciclando el material viejo y no cumpliendo con normas de diseño (la capa de nylon), Firestone estaba cumpliendo puntualmente con la cuota de sus neumáticos Wilderness AT, exigida por Ford, para equipar sus demandadísimos, rudos Explorers.

Antes de que el escándalo se hiciera público en Estados Unidos, se habían reportado accidentes con los Explorers y las llantas Firestone. En Arabia Saudita, en 1999 se reportaron 14 muertes por esa razón. En este caso, Firestone alegó en su favor que sus llantas no estaban hechas para terrenos ásperos y malos caminos, así como para condiciones de climas cálidos o por llantas sobre o subinfladas. Evidentemente esta 'justificación' es absurda, y demostraría un implícito, ofensivo punto de vista discriminatorio, como diciendo que sus llantas estarían hechas solamente para los 'buenos caminos, bien asfaltados y clima templado' de Estados Unidos y no para los malos, polvosas terracerías, llenas de hoyos y charcos de los países subdesarrollados.

También se reportaron problemas con las llantas de los Explorers en Latinoamérica, específicamente en Venezuela, Ecuador y Colombia desde el año 1998, pero, claro, como se trataba de países de segunda, de gente de segunda, de compradores de segunda, ni Ford, ni Firestone atendieron la situación. Transcurrió más de año y medio, antes de que Ford comenzara la reposición de los neumáticos en alrededor de 30,000 vehículos y, claro, culpó a Firestone por producir llantas defectuosas. Pero Firestone insistió en que no era así, y que sólo había cumplido con las especificaciones señaladas por Ford ?! pareciera el viejo juego de '¿dónde quedó la bolita ?'.

Esto muestra, simplemente, el grado de irresponsabilidad de estas empresas y que, en realidad, salidos los productos de sus distribuidoras, lo que menos les interesa es lo que pueda suceder si salen defectuosos y si esos defectos ponen en riesgo la vida de los consumidores.

Sin embargo, fue gracias al abogado Randy Roberts que el tema cobró relevancia. Roberts representó legalmente a la familia de una adolescente fallecida en una volcadura de un Explorer, el 16 de octubre de 1998, la joven Jessica LeAnn Taylor. El abogado fue tan tenaz que logró atraer la atención de la agencia gubernamental encargada de la seguridad del tráfico automovilístico, la NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration), pues pudo demostrar que el accidente se debió al desprendimiento de la capa exterior de uno de los neumáticos Firestone.

Así, gracias a su acción, otros demandantes pudieron dar paso a sus casos legales contra las dos empresas y fue, hasta entonces, después de varios meses de negligencia, que el gobierno dio curso a sus litigios. Aquí hay que hacer notar cómo, hasta el gobierno, es en parte responsable de que las compañías hayan desdeñado a los demandantes, pues, a pesar de que la NHTSA ya poseía algo de información sobre los accidentes (sabía de unos 50 casos reportados en el curso de una década), nada pudo o quiso hacer contra las dos empresas antes del escándalo. Claro, en el caso de Ford, seguro gracias a sus contribuciones a los republicanos, el problema se retrasó, no así en el caso de Firestone, empresa que su propietaria japonesa Bridgestone decidió eliminar.

De todos modos las dos empresas fueron demandadas : Ford, por \$590 millones en indemnizaciones. Firestone, mientras existió, debió reponer nada menos que ¡seis y medio millones de llantas defectuosas ! A \$70 dólares cada llanta, eso significa que debió erogar \$455 millones de dólares, aparte de que, también, debió asumir indemnizaciones, como la que aceptó pagar a una familia del estado de Tejas, de origen mexicano, en agosto del 2000, por siete y medio millones de dólares.

La conclusión aquí es que ambas empresas compartieron la responsabilidad : probablemente las llantas en ese vehículo tendían a fallar por la baja calidad de éstas , pero, por otro lado, el vehículo presentaba varios graves problemas de diseño y, ni siquiera con mejores llantas podía evitarse que fuera tan peligroso. Si esto hubiera sido

así, resultaría extraño, entonces, que Ford, por fin, a partir de su Ford Explorer modelo 2002 se decidiera a incorporar las especificaciones de seguridad que los ingenieros indicaron para el prototipo original, tales como mayor ancho del chasis, 6.3 cm, y una menor altura. Lo que Ford denominó el 'totalmente nuevo Explorer, con un nuevo nivel de seguridad', sencillamente incluyó mejoras en el diseño que se señalaron hace más de una década. De todos modos la empresa tuvo un mal comienzo con su 'nuevo vehículo', pues apenas estaba en las salas de exhibición, cuando se retiraron del mercado 47.000 unidades, debido - ¡esto es de plano increíble! -, a que sus neumáticos presentaron rajaduras ocasionadas por la línea de montaje cuando se estaban armando.

Los barones de la electricidad

Por lo general, las señales inequívocas de las crisis capitalistas se acompañan de medidas tendientes a reforzar el poder de los monopolios, quienes así se aseguran el acaparamiento del bajo consumo característico de dichos períodos. Las grandes corporaciones se sirven de la alianza que establecen con los gobiernos en las épocas de 'vacas flacas' para consolidar su poder e ir eliminando cualquier obstáculo que se oponga a su enriquecimiento, aún a costa de afectar a la población en general con imposiciones impopulares, como mayores impuestos, medidas represivas para que sean aceptados, malos productos, fallas en los servicios, mayor contaminación, etcétera.

Estados Unidos, país que tanto proclama el 'libre mercado', no es la excepción, como sucedió con la industria eléctrica. De hecho, la empresa Enron, tan aclamada como un 'gran ejemplo' de la desregulación gubernamental, es decir, la proclamada privatización, quebró, y ni sus aportaciones al gobierno de Bush pudieron rescatarla.

Durante el verano del año 2001, el estado de California experimentó continuos apagones debidos, según se decía en ese entonces, a que las compañías generadoras de electricidad no contaban con suficiente fluido eléctrico, entre ellas Enron. Sin embargo, actualmente se sabe que no era así, sino que fue el pretexto para que tales compañías, verdaderos monopolios, justificaran un alza en la energía pretextoando que a causa de una temporada 'más caliente de lo normal', el consumo de electricidad había subido bastante, especialmente, sobre todo, a la refrigeración, y una vez que pudieron cobrar más, curiosamente hubo menos apagones. Y fue cuando la gente comenzó a protestar contra los costos tan excesivos.

Las compañías les cobraron hasta cuatro veces más de lo normal (el dueño de una pequeña tienda de metales provocó el enojo del conservador senador republicano Duncan Hunter cuando le enseñó su cuenta de la luz del mes de mayo de ese año, la cual ascendió a \$115.000 dólares, cuatro veces más de lo que usualmente el hombre había estado pagando antes de la supuesta crisis) y, claro, como ellas también contribuyeron generosamente a la campaña de Bush, pudieron actuar libremente, sin obstáculos, pues todos los funcionarios del gobierno están a favor del 'libre mercado', un libre mercado que está protegido, en todo momento, por el gobierno, y que no se complica la vida con competencias, ya que, gracias a las medidas gubernamentales de no oponerse a ningún tipo de control, los productores de energía eléctrica actúan a sus anchas y cargan todo el peso de su codicia y de su ineficiencia a los, hasta ahora, resignados consumidores. Hay que señalar, además que, como siguen empleando muchas de las generadoras carbón mineral para producir electricidad, este anticuado método, extremadamente contaminante, eleva mucho los costos, pero Bush insiste en que es más 'caro modernizarse' y por eso prefiere que su país siga siendo el principal contaminador del mundo.

A pesar de esos problemas, ni Bush, ni su vicepresidente, Dick Cheney, y ni la agencia gubernamental FERC (Federal Energy Regulatory Commission, la supuesta encargada de 'regular' los precios, cosa que ya ni de broma hace) administrada por el señor Curtis Hébert, permitieron que se estableciera un control de precios de la electricidad, gracias a lo cual, los monopolios eléctricos comandados por los llamados 'barones de la electricidad', aumentaron considerablemente sus ganancias.

Así, California debió pagar alrededor de \$100 millones de dólares diarios por el fluido durante la fase más dura de la

El perdón de Clinton y Bush a las corporaciones "buenas amigas"

crisis y de \$27.000 millones de dólares que pagó en total en el 2000, en el 2001 su cuenta ascendió a \$55.000 millones de dólares.

Enron Corporation, en particular, empresa establecida en Houston, logró que sus ganancias se elevaran ¡281% en el primer cuatrimestre de dicho año!. Enron era administrada por Ken Lay, uno de los ejecutivos que más dinero le 'donó' a Bush, además de que era 'asesor informal' del Departamento de energía y que, según se está investigando ahora, tuvo mucho que ver en el 'diseño de la política energética' adoptada por el presidente y su gabinete. Pero, a la defensa de Enron, salieron varios funcionarios, entre ellos, Curtis Hérbert, el jefe de la FERC, quien señaló que nada 'peor para los apagones que los controles de precios'.

Sin embargo, los apagones en California demostraron que, aún sin controles, los monopolios eléctricos en Estados Unidos son un desastre, buscando dar, no un buen servicio, sino la manera de incrementar sus jugosas ganancias.

Esto se debería de tomar como ejemplo en México, para no insistir en privatizar la electricidad. A pesar de lo anterior, el actual secretario de energía de Estados Unidos, Spencer Abraham, insiste en mantener privatizada la producción de energía eléctrica, diciendo que la quiebra de Enron no es 'motivo de alarma'.

Las humeantes tabacaleras

Uno de los casos más evidentes del contubernio entre el gobierno de Bush y las corporaciones y, también, el más dramático en cuanto al poder del llamado 'big money', es decir, el poder económico de las grandes corporaciones, es el de la industria tabacalera. En el año 2000, los fabricantes de cigarros de Estados Unidos (EU) sufrieron un mortal golpe durante la administración Clinton, cuando las demandas en su contra, tanto de los gobiernos de varios estados, como de particulares, fueron resueltas a favor de éstos, quienes los acusaron de daños a la salud con sus productos y demostraron que las tabacaleras, incluso, les agregaban más de 200 sustancias, aparte de la nicotina y el alquitrán, para crear el hábito (o para reforzarlo, y por eso es tan difícil que un fumador pueda dejar de fumar), sin importar que dichas sustancias fueran sumamente peligrosas para el organismo, incluso, cancerígenas. Las cuatro mayores firmas (las tres primeras, por orden de importancia son :

Philip Morris, R.J. Reynolds Tobacco y British American Tobacco) acordaron pagar \$ 206.000 millones de dólares durante 25 años para ayudar a costear la atención de enfermedades relacionadas con el tabaquismo, es decir, se comprometieron a entregar a los gobiernos y a los particulares demandantes, del orden de \$ 8.240 millones de dólares anuales en promedio. Sin embargo, ahora que gobierna Bush, quien recibió siete millones de dólares para su campaña por parte de las tabacaleras, las cosas para 'Big Tobacco', o sea, las grandes tabacaleras, han cambiado. Para empezar, buscaron la apelación de la sentencia judicial, cuando en el 2002 estaba por vencerse un pago al gobierno de \$20.000 millones de dólares. Así, los jueces del Departamento de Justicia, ahora a favor, como se verá, del 'big money', declararon que los casos en que se basaron las demandas eran 'muy débiles', como si los testimonios de las víctimas del tabaquismo y de los activistas contra el fumar, no fueran la gran cosa. Y las compañías buscan no pagar a pesar de que, contrario a lo que se hubiera esperado en ese entonces, sus ganancias, gracias a sus agresivas prácticas publicitarias, han ascendido sorprendentemente.

* Iván Salgado es catedrático de la UNAM (Universidad Autónoma de México).