

**FT** Syndicated articles from  
**FINANCIAL TIMES**

# CARNE Y CRUDO

## formaron el continente americano

Dos libros tratan el masivo impacto socioeconómico de estas industrias y el precio de la riqueza.

Brooke Masters

**ESTADOS UNIDOS** tiene una fascinación por las historias de origen. En parte porque el continente fue poblado por migrantes que desplazaron o mataron a los indígenas, es tentador para los historiadores contar la historia estadounidense a través de un movimiento o grupo en particular.

Desde el trabajo seminal de Frederick Jackson Turner sobre la cultura de la frontera hasta los libros de Edmund Morgan sobre la influencia duradera de los peregrinos, se ha realizado un gran esfuerzo para analizar cómo las subculturas han impactado el desarrollo la sociedad estadounidense.

En un momento de ira y angustia suscitadas por la influencia exagerada de unos pocos sectores de negocios - primero la banca después de la crisis financiera; ahora Silicon Valley - es natural que estemos viendo una ola de libros que exploran el papel de las industrias poderosas en la configuración del paisaje físico y cultural de Estados Unidos en los siglos XIX y XX.

Dos nuevas adiciones al género examinan las industrias que no sólo ayudaron a que EE. UU. se volviera rico y próspero, sino que también establecieron patrones ambientales y políticos están debilitando al país actualmente.

En 'Red Meat Republic' (República de carnes rojas), Joshua Specht analiza el cambio en el siglo XIX y a principios del XX que transformó a la carne de res de ser un alimento para una ocasión especial en un alimento básico de todos los días y lo que esto significó para la cultura, la política y el paisaje físico de EE. UU.

Por su parte, 'Anointed with Oil' (Ungido con aceite), de Darren Dochuk, analiza el sector del petróleo y el gas desde los primeros



La historia petrolera de Estados Unidos ha estado ligada al desarrollo y la bonanza económica de muchas de las zonas del país. iStock

“**El poder del petróleo ha sido imposible de resistir a lo largo del tiempo; ha definido el sentido del ser, el propósito y la visión de EE. UU.**”

descubrimientos durante la guerra civil hasta el actual auge del esquisto que fue posible gracias a la fracturación, o *fracking*.

Leer estos libros juntos también ilumina las grandes tendencias que afectaron a todo el continente americano, como el constante movimiento hacia el oeste de personas ambiciosas y aventureras en busca de nuevas oportunidades, y el surgimiento de compañías poderosas a fines del siglo XIX: Standard Oil, Gulf y otras que se convertirían en las mayores petroleras de Estados Unidos, por un lado, y los ferrocarriles y el oligopolio de empaclado de

carne que incluía a Armour y Swift por el otro.

Dochuk, profesor asociado de historia en la Universidad de Notre Dame, escribe con fluidez, y su animado volumen rastrea los auges y las caídas del petróleo, llevándonos desde las ciudades 'boom' - como se conocen los pueblos escuálidos que surgieron con el auge del petróleo - y los sitios de perforación infernales hasta las lujosas suites ejecutivas.

Nos reunimos con los volátiles buscadores de petróleo, los científicos inteligentes y los ladrones capitalistas de la década de 1890 que construyeron los precursor-



**JOSHUA SPECHT**  
'Red Meat Republic'



**DARREN DOCHUK**  
'Anointed with Oil'

res de las mayores petroleras de hoy y se convirtieron en los principales filántropos, en particular los Rockefeller y los Pew.

“El poder del petróleo a través del tiempo ha sido imposible de resistir; ha definido el sentido del ser, el propósito y la visión del mundo de EE. UU. en maneras amplias y profundas. El petróleo es mucho más que una mercancía que mueve a la economía estadounidense y une a los políticos; es una huella en el alma de Estados Unidos”, escribe.

El libro también enfatiza el papel de la religión, particularmente la división entre el fundamentalismo

**FT** Syndicated articles from  
**FINANCIAL TIMES**

emocional y dramático que sostuvo a muchos perforadores independientes en los buenos y los malos tiempos, y la influencia calmante y controladora del protestantismo convencional propugnado por los ejecutivos que querían domesticar y regularizar la industria.

Aunque Standard Oil de John D Rockefeller expresó a muchos competidores pequeños, él personalmente enseñó en la escuela dominical en su iglesia bautista local y financió universidades y misiones ecuménicas.

Mientras tanto, los buscadores de petróleo entregaron sus corazones y dólares al movimiento evangélico conservador que sigue asolando actualmente a la política estadounidense.

'Red Meat Republic' es más laborioso; el libro comenzó como una tesis doctoral de Specht y conserva un tono académico. Pero su examen del Reino Ganadero muestra cómo ayudó a remodelar el medio oeste y el sudoeste de EE. UU., impulsando la expulsión de los nativos americanos de las tierras más propicias para la ganadería y la construcción de las ciudades 'boom' que surgieron para servir a los rebaños migratorios y después desaparecieron cuando los ferrocarriles asumieron un papel cada vez mayor de la red de transporte.

Specht, quien ahora enseña historia en la Universidad de Monash en Australia, comienza con los pequeños granjeros y vaqueros que lucharon por la tierra y perdieron sus ganancias debido a los poderosos compradores de ganado. Él sigue a la industria hasta los grandes mataderos y plantas de procesamiento de carne de Chicago y luego a los carniceros de las pequeñas ciudades de la costa este, que estaban siendo exprimidos por las grandes empresas empacadoras.

"El complejo de ganado bovino fue nacional en escala y revolucionario en efecto", escribe, explicando cómo el cambio se basó en el ingenio estadounidense, con la invención de vagones refrigerados y líneas de producción en masa en el matadero. También llevó a la expansión del poder del gobierno federal, con la creación de inspectores nacionales de carne.

Una de las primeras investigaciones antimonopolio de la Comisión Federal de Comercio examinó los "márgenes inusualmente grandes" entre el precio del

ganado de carne de res y el precio de venta de la carne fresca.

Los dos libros describen el surgimiento de las grandes empresas desde la década de 1840 hasta principios del siglo XX, a pesar de los desafíos de los organizadores sindicales y los reformistas progresistas de la década de 1890 a la década de 1920; el antimonopolista Theodore Roosevelt y periodistas como Ida Tarbell y Upton Sinclair persiguieron a ambas industrias.

Aunque Standard Oil se disolvió en 1911, Dochuk señala que los Rockefeller terminaron siendo más ricos

que nunca porque retuvieron acciones en los componentes de la industria, que continuaron integrándose y prosperando verticalmente.

Y la historia de Specht de cómo los empacadores de carne explotaron mano de obra no calificada, empujaron a los carniceros locales a la bancarrota y asumieron mayor control de los ferrocarriles tiene advertencias para hoy. 'La jungla' de Sinclair, su exitosa exposición de la industria de los mataderos, posiblemente impulsó la creación de algunas reglas básicas con respecto a la supervisión de la seguridad alimentaria y la inspección de la carne, que Donald Trump ha estado tratando de diluir.

Pero las empacadoras de carne pudieron impedir la implementación de la mayoría de las regulaciones a través de un cabildeo extenso que destacó los beneficios de la carne barata.

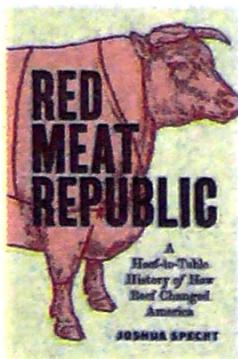
Al promocionar productos populares y los bajos precios al consumidor, las cuatro grandes compañías de mataderos distrajeron a la sociedad de su excesivo poder corporativo y de los otros daños sociales que estaban creando, lo cual se asemeja a la actitud de muchas de las grandes compañías de plataformas de internet hoy en día.

En retrospectiva, las industrias del petróleo y de la carne de res fueron críticas en su capacidad para influenciar el estilo de vida estadounidense y la percepción del país como una tierra de abundancia y oportunidades. El libro de Dochuk es más completo; lleva la historia del petróleo de EE. UU. al exterior, a América Latina, Oriente Medio y abarca hasta el siglo XXI, defendiendo con firmeza que el petróleo sigue configurando la política exterior y la política reguladora de EE. UU. en la actualidad.

Esto nos hace desear que Specht hubiera abordado de manera similar el impacto del movimiento ambiental y la creciente popularidad del vegetarianismo.

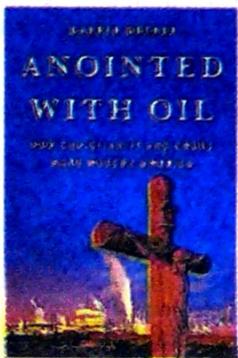
Ninguna historia ha concluido. Los esfuerzos para combatir el cambio climático y la creciente guerra comercial con China están aumentando los obstáculos para los productores de carne y las compañías petroleras por igual. Pero si la historia sirve como ejemplo, no descartaría a las gigantes empresas de EE. UU. Saben adaptarse y prosperar en medio de la adversidad.

**LOS LIBROS**



**'Red Meat Republic'**

Habla de cómo se pasó de consumir carne como algo ocasional, a convertirse en un alimento diario de los hogares.



**'Anointed with Oil'**

Muestra la evolución de la industria petrolera, desde los primeros yacimientos, hasta la actividad actual del 'fracking'.



La falta de agua está afectando el tráfico de la infraestructura. EFE

**Canal de Panamá enfrenta reto del cambio climático**

Jude Webber

**A FINALES** del año pasado, el Canal de Panamá tenía un problema: demasiada agua. Las lluvias habían rebosado el lago artificial Gatún, lo cual obligó a la autoridad a abrir las compuertas para evacuar el exceso.

Pero en un giro del destino, amplificado por el cambio climático, en tres meses ocurrió lo contrario: se desató un fenómeno climático severo de El Niño y el canal comenzó a imponer restricciones de carga para lidiar con lo que resultó ser la peor sequía en sus 115 años de historia.

Como los niveles de agua en el lago Gatún disminuyeron hasta en ocho pies (2,5 metros), se impusieron cinco reducciones sucesivas al peso de los cargamentos que los barcos podían transportar, lo cual le costó a la autoridad del canal aproximadamente US\$15 millones en tarifas.

Panamá ya está sufriendo el impacto del cambio climático, pues el aumento del nivel del mar amenaza con sumergir su idílica cadena de islas de San Blas dentro de varias décadas. Pero la amenaza a una vía fluvial vital que es sinónimo del país añade una nueva dimensión al problema.

El canal, una de las principales arterias comerciales del mundo que une el Atlántico y Pacífico, experimentó una expansión en 2016 que le permitió admitir buques más grandes. Pero apenas tres años después, ya se necesitan mejoras en forma de un tercer lago si se quiere sortear el clima extremo que se espera como resultado del cambio climático.

Laurentino Cortizo, presidente entrante de Panamá quien asumirá el cargo en julio, tendrá que decidir si construirá un nuevo lago además de Gatún y Alajuela, que no sólo abastecen el canal, sino que también suministran energía y agua potable a más de la mitad del país.

Félix Wing Solís, un activista am-

bientalista, alertó sobre el posible proyecto y dijo que el Gobierno debe tener cuidado de no construir nuevos lagos a costa de los bosques. "Eso frustraría el propósito".

La nueva amenaza surge en un momento en que aumentan las tensiones comerciales y hay una desaceleración del crecimiento mundial, lo cual ha reducido las perspectivas para el transporte marítimo. La danesa AP Moller-Maersk, la mayor compañía de transporte de contenedores del mundo, pronosticó un crecimiento del 1 al 3% este año, en comparación con el 4% del año pasado.

Vargas minimizó el impacto de las reducciones de los envíos, y añadió que no había impactos en alrededor del 90% del tráfico del canal. Pero el director comercial de una importante compañía naviera no coincidió con esto. "Sí, nos afecta. Si los buques son demasiado pesados tienen que descargar los contenedores e ir por tierra, lo cual es más caro".

Eso es una advertencia para México, donde el presidente Andrés Manuel López Obrador espera renovar una vía férrea a través del Istmo de Tehuantepec, la ruta más corta entre el Pacífico y el Golfo de México, y mejorar los puertos de ambos lados. Aunque el Gobierno considera que es un atajo para que los barcos eviten tener que navegar hasta Panamá, las navieras son escépticas. "Tendría que ser muy competitivo para que tuviera sentido descargar, volver a cargar, descargar y volver a cargar", dijo el funcionario de embarques en Panamá.

Las navieras necesitarían embarcaciones en cada extremo y México necesitaría acelerar su burocracia aduanera. Mientras tanto, las súplicas de lluvia de Panamá han recibido respuesta en las últimas dos semanas, lo cual le ha permitido a la autoridad posponer una sexta orden de reducción hasta el 12 de junio.