



Los campesinos, chivos expiatorios de la crisis de contaminación. Por Srujana Bodapati

Posted on Diciembre 1, 2025

Es esa época del año en la que la calidad del aire de Delhi, la capital de la India, se vuelve extremadamente peligrosa. Los indicadores oficiales de calidad del aire de la India alcanzan sus lecturas máximas adversas de 500, mientras que los índices basados en las normas internacionales superan los 1000 o incluso los 2000, un nivel que convierte la ciudad en una cámara de gas. La espesa niebla tóxica, cargada de gases nocivos, se filtra en todos los rincones de la ciudad, incluso en el interior de las viviendas, y los residentes no tienen ningún lugar seguro al que acudir.

El invierno, no solo en Delhi, sino en toda la llanura indogangética, donde vive casi la mitad de la población del país, se ha vuelto cada vez más tóxico en la última década y más. Si bien las emisiones de los vehículos contribuyen en gran medida a la peligrosidad del aire, el uso de leña en los hogares rurales para cocinar y calentarse, la quema de rastrojos de arroz después de la cosecha de Kharif (octubre-noviembre) y la contaminación industrial, el humo de los hornos de ladrillos y la incineración abierta de basura producen en conjunto una enorme cantidad de contaminantes que permanecen atrapados sobre el suelo durante largos periodos en invierno.

Las condiciones invernales de las llanuras del norte – bajas temperaturas, alta humedad atmosférica,

vientos débiles y la barrera del Himalaya – crean una capa de inversión estable que impide la dispersión de los contaminantes. El resultado es una capa persistente de smog sobre las ciudades y pueblos de la región, que solo se rompe con ocasionales días de lluvias en enero, que proporcionan un alivio muy breve.

Aunque el aire tóxico en invierno es mucho más generalizado geográficamente, ya que cubre varios estados del norte de la India, la contaminación en Delhi atrae mucha atención, debido a que es la sede de la élite política, administrativa, judicial y mediática del país, cuyos espacios privilegiados no se libran del aire tóxico. De hecho, la contaminación invernal en algunas de estas ciudades y pueblos más pequeños es peor que en Delhi, pero su difícil situación rara vez aparece en los medios de comunicación.

La peligrosa contaminación invernal ha creado una grave crisis sanitaria, con un aumento de las enfermedades respiratorias, mayores tasas de hipertensión y cáncer, deterioro cognitivo en los niños, mayor carga de morbilidad en general y aumento de la mortalidad tanto entre los ancianos como entre los bebés. Su impacto es más grave en el 90% más pobre de la población, que se enfrenta a un sistema de salud pública con fondos insuficientes, no puede permitirse o acceder a una atención adecuada y para quien la enfermedad significa pérdida de salarios y costosas visitas médicas y pruebas que les empujan aún más hacia la pobreza.

Identificar las causas fundamentales de la contaminación y abordar la crisis sanitaria, sin hacer recaer el costo de la prevención sobre los más vulnerables – la clase trabajadora y el campesinado – es una tarea urgente para el Gobierno indio.

Pero el Gobierno indio, en lugar de formular un plan integral para hacer frente a la crisis de la contaminación, ha trasladado la culpa a los agricultores de Haryana, Punjab y Uttar Pradesh, tratando la quema de rastrojos después de la cosecha como la causa principal del aire tóxico de Delhi y presionando a los estados para que impongan fuertes multas a los cultivadores, que van desde 5000 a 30.000 rupias.

El aumento de los automóviles: el principal culpable

En realidad, el principal factor que contribuye a la contaminación de Delhi es el aumento de la propiedad y el uso de automóviles. Los estudios estiman que más de la mitad de la contaminación atmosférica de la ciudad proviene de las emisiones de los vehículos. Esto no es de extrañar, dado que Delhi tiene más coches que las tres siguientes ciudades más grandes de la India – Mumbai, Calcuta y Chennai – juntas, y el 90% de ellos son vehículos privados.

No es solo Delhi. El aumento de la propiedad de automóviles entre el decil superior ha hecho que la congestión vial y la fuerte contaminación sean habituales incluso en las zonas semiurbanas de la India, que antes tenían un aire relativamente limpio.

La propiedad de automóviles y el transporte por carretera se han situado en el centro del modelo de crecimiento neoliberal de la India. Con el impulso hacia la privatización, los sucesivos gobiernos han debilitado deliberadamente el sistema de transporte público menos contaminante, incluido el ferroviario.

Los ferrocarriles estatales indios se han quedado con una infraestructura envejecida y sobrecargada: su cuota de transporte de mercancías se ha desplomado de alrededor del 60% en 1991 a aproximadamente el 29% en la actualidad, y su cuota de pasajeros ha caído de forma paralela. A medida que la capacidad ferroviaria se estancaba, se permitió la expansión sin control del transporte por carretera, especialmente el uso de vehículos personales y comerciales. El sector del automóvil representa ahora aproximadamente la mitad del valor añadido de la industria manufacturera.

Se ha visto impulsado por la rápida expansión de la red de carreteras, mientras que el transporte público por carretera se ha dejado deteriorar: las empresas estatales de transporte por carretera, que proporcionan transporte público masivo, han sido objeto de un abandono crónico. Mientras que el número de automóviles, jeeps y taxis ha crecido a una tasa anual compuesta del 8,56%, el número de autobuses, el pilar del transporte público por carretera, solo ha aumentado un 2,48%.

Durante las últimas décadas, el Gobierno de la Unión ha destinado una parte desproporcionada de su gasto de capital a la construcción de carreteras, con el fin de fomentar una economía centrada en el automóvil. La India cuenta ahora con una de las redes de carreteras más grandes del mundo, desfasada con respecto a su geografía y densidad de población, y sigue expandiéndose rápidamente mientras que el sistema ferroviario se estanca. La longitud total de las carreteras de la India supera incluso a la de China, a pesar de que este país tiene una población comparable, una superficie tres veces mayor y una economía mucho más grande. Por el contrario, la longitud de las vías férreas de la India se ha estancado: ambos países tenían aproximadamente la misma longitud de vías en 2010, pero la de la India solo ha crecido alrededor de un 6% en las dos décadas siguientes, mientras que la de China se ha expandido aproximadamente un 65% durante el mismo periodo y ahora es un 60% más larga que la de la India.

Pobreza y contaminación

Si la riqueza impulsa la contaminación en un extremo, el patrón sesgado y de goteo del crecimiento económico de la India deja a millones de familias que siguen dependiendo de la leña recogida para la energía doméstica y obliga a gran parte del campesinado a recurrir a la quema de rastrojos. El limitado crecimiento económico que se filtra les da poca capacidad para adoptar alternativas. Esto también empeora la calidad del aire.

Se estima que alrededor del 30% de la contaminación en los inviernos del norte de la India se debe a la quema de biomasa (leña y estiércol utilizados para cocinar a diario y calentar los hogares en invierno), junto con la quema de rastrojos a finales de octubre y noviembre.

Los planes gubernamentales destinados a ayudar a los hogares a pasar de la leña al GLP siguen sin contar con la financiación necesaria, lo que hace que la transición sea demasiado costosa para gran parte de la India rural, donde la leña recogida por las mujeres sigue siendo una importante fuente de energía. Dado que la calefacción eléctrica está simplemente fuera del alcance de la mayoría, las chimeneas siguen siendo la principal fuente de calefacción en invierno en las zonas rurales del norte de la India, e incluso para los trabajadores migrantes en las ciudades.

¿Son los campesinos los culpables?

El humo de la quema de rastrojos entre mediados de octubre y noviembre añade un pico temporal a los ya elevados niveles de contaminación invernal generados por los vehículos de motor y otras fuentes. Los medios de comunicación indios señalan este aumento como el principal culpable. Sin embargo, los niveles de contaminación siguen siendo igual de graves durante diciembre y enero, mucho después de que haya cesado la quema de rastrojos, lo que deja claro que los principales responsables del aire tóxico en Delhi y en toda la región son las fuentes persistentes, sobre todo los vehículos de motor.

En el año 2023, Delhi solo tuvo un día en el que la calidad del aire fue buena. En 2024, Delhi no tuvo ni un solo día de buena calidad del aire. Todo esto no puede deberse a la quema de rastrojos, que se limita a un mes en invierno.

Reacio a afrontar el problema fundamental de la contaminación vehicular – lo que requeriría abandonar su priorización del transporte privado por carretera frente a alternativas públicas más baratas –, el Gobierno ha optado por centrarse en los agricultores.

Es un hecho que la quema de rastrojos empeora la calidad del aire. Los agricultores no ignoran este hecho; el humo asfixia sus propios pueblos antes de llegar a ciudades como Delhi. Pero con márgenes estrechos y un apoyo estatal cada vez menor, el campesinado carece de alternativas viables. Si los rastrojos no se limpian rápidamente, la siembra de la cosecha Rabi se retrasa, lo que altera todo el ciclo de cultivo. El cambio climático ha empeorado esta situación. Durante los últimos cinco o seis años, el monzón del suroeste ha llegado tarde al norte de la India. Junio, que antes era el mes normal de siembra, ahora es demasiado seco, lo que retrasa la siembra hasta julio y desplaza la cosecha de Kharif más hacia el invierno. A veces, el monzón se prolonga incluso hasta octubre, como ha ocurrido este año, por lo que el arroz listo para la cosecha se empapa y debe permanecer en el campo durante semanas adicionales para secarse, lo que retrasa la cosecha. Como resultado, hay poco tiempo después del arroz kharif para que los residuos de los cultivos se descompongan de forma natural antes de que los campos deban prepararse para el trigo rabi.

En la India, donde la mayoría de los campesinos son pequeños y marginales, y apenas alcanzan a cubrir sus gastos, es responsabilidad del Gobierno invertir en tecnologías y desarrollar variedades de cultivos

adecuadas al clima cambiante. En cambio, el Estado indio ha intentado retirar incluso el limitado apoyo que existe, que se limita en gran medida al precio mínimo de apoyo (MSP) para el arroz y el trigo. (El Gobierno ha intentado eliminar el MSP y entregar por completo los mercados agrícolas a las empresas, lo que provocó una agitación histórica entre los agricultores en 2020-21).

El Gobierno insta con frecuencia a los agricultores a diversificar sus cultivos para conservar el agua, adaptarse al cambio climático, resistir los caprichos del mercado, etc., pero no ofrece un apoyo significativo a los precios de los cultivos alternativos, invierte poco en nuevas variedades y tecnologías agrícolas, dejándolo en manos de las empresas agrícolas, lo que hace que la diversificación de cultivos sea inviable para los agricultores.

En lugar de invertir en tecnologías para gestionar los residuos de los cultivos y proporcionar el apoyo financiero necesario para que los agricultores las adopten, el gobierno ha optado por imponer fuertes multas a un campesinado ya de por sí agobiado, al tiempo que fomenta una cobertura mediática negativa constante que presenta a los agricultores como los principales culpables de la contaminación. Este encuadre tiene un objetivo político: erosiona la simpatía del público hacia los agricultores y sienta las bases para una futura legislación que favorezca los intereses de las empresas que buscan un mayor control sobre la agricultura.

Culpar a los agricultores de la contaminación tiene un doble propósito para las empresas cuyos intereses promueve activamente el Estado indio. Sienta las bases para un futuro impulso a la corporativización de la agricultura, al presentar las “prácticas atrasadas” de los agricultores como algo que necesita modernizarse. También desvía la atención de los verdaderos culpables: la industria automovilística, el aumento del uso de vehículos privados y el abandono sistemático del transporte público.

Srujana Bodapati trabaja en el ámbito de las relaciones agrarias en la India y ha participado en varios estudios en todo el país. Escribe a menudo sobre temas relacionados con la economía india.

El Maipo/Globetrotter

Nota: El contenido vertido en esta columna de opinión es de exclusiva responsabilidad de sus autores, y no refleja necesariamente la línea editorial El Maipo.