3.33

CUADERNOS POLITICOS



POR J. SOLÉ TURA

EL FONDO DE UNA CRISIS DE FONDO

Es fácil constatar —porque casi todo el mundo lo dice— que la crisis económica que se cierne sobre los países capitalistas desarrollados no es una simple crisis circunstancial, no es un mero problema de mala coyuntura. En el fondo de la misma hay una cuestión que ya afloró hace varios años y que, igual que entonces, va a dar lugar a nuevas formas de enfrentamiento social. Y esta cuestión es la crisis del propio modelo de acumulación o, si se quiere, del modelo de desarrollo.

Tomemos un ejemplo: el del ramo del automóvil. Sabido es que el del automóvil ha sido uno de los sectores punta del desarrollo capitalista de las últimas décadas. La prioridad dada a este sector ha tenido importantes implicaciones en la remodelación de todos los aspectos de la vida social, desde la transformación del paisaje urbano hasta la asignación de los recursos públicos.

La civilización del automóvil

Las viejas ciudades europeas, concebidas para otro modelo de civilización, han tenido que readaptarse a la civilización del automóvil. Y esto ha significado que el Estado ha tenido que invertir enormes recursos en esa readaptación (autopistas, cinturones urbanos, remodelación de barrios enteros, etc.), recursos que desde luego salen de un erario público nutrido con los impuestos de todos los ciudadanos, sean o no sean usuarios del automóvil. La primera consecuencia es, pues, que el Estado debe invertir enormes sumas para crear la infraestructura que hace posible el rápido desarrollo del negocio automovilístico, que es —no hay que olvidarlo— un gran negocio privado. Dicho de otra manera: entre todos los ciudadanos pagamos los gastos de infraestructura que necesita la industria privada del automóvil. Los ciudadanos pagan las obras y la industria automovilística hace el negocio.

La irracionalidad del sistema se demuestra, además, por el hecho de que los gastos de infraestructura son insuficientes para alcanzar el ritmo de desarrollo de la industria del automóvil. De hecho se necesitaría cambiar de arriba a abajo las actuales ciudades, transformarlas en grandes conjuntos de autopistas. Y como que esto no se puede hacer, el resultado es el bloqueo de las ciudades, el aumento de la polución atmosférica, etc. Y es éste el resultado, porque la otra posible solución, que sería prohibir la circulación de automóviles privados por las ciudades, provocaría la crisis inmediata de la industria del automóvil y con ello la crisis de todo un sistema económico basado en el desarrollo prioritario de esta industria.

Naturalmente, los enormes recursos que el Estado dedica a asegurar las bases de desarrollo del automóvil dejan de dedicarse a otras necesidades colectivas, como son los transportes públicos, la enseñanza, la sanidad, los espacios verdes, etc. Y así asistimos a espectáculos increíbles, como el de que los vecinos de diversos barrios tengan que salir a la calle en masa para pedir un ambulatorio, o un colegio o una guardería o un espacio verde.

O contemplamos otro espectáculo no menos edificante: la concesión de enormes créditos a las grandes empresas automovilísticas cuando esos mismos créditos se restringen para miles de pequeños empresarios.

Ese modelo de desarrollo ha tenido y tiene, por otro lado, un punto terriblemente débil, un verdadero talón de Aquiles: la disponibilidad de energía barata.

Hasta ahora, el petróleo era una energía de coste relativamente bajo. Pero el control ejercido sobre el mismo por los grandes monópolios internacionales, el conflicto abierto entre éstos y los países europeos consiones entre las grandes potencias occidentales y, junto con todo ello, el legítimo intento de algunos países productores de petróleo de mejorar su parte en los beneficios obtenidos con esa fuente de energía, han cambiado la situación.

Hoy los países capitalistas europeos se encuentran con que el principal eje de su desarrollo económico es una industria automovilística que depende de una fuente de energía que ellos no controlan. Y cuando digo que no la controlan quiero decir que ni controlan su producción ni su distribución ni, evidentemente, su precio.

La lucha entre gigantes

El problema de la energía engendra, pues, la crisis del sector del automóvil. O, mejor dicho, engendra una lucha a muerte dentro de este sector, en cuya lucha los grandes gigantes amenazan seriamente las posiciones de los gigantes menores. Así, por ejemplo, uno de los rasgos más notables de la actual crisis automovilística es que ésta afecta sobre todo a la industria europea, al tiempo que refuerza el peso específico de los grandes gigantes norteamericanos, como Ford y General Motors.

Este enfrentamiento entre los grandes del automóvil produce la crisis parcial de algunos de ellos. Y el problema, entonces, es saber quién va a pagar los efectos de la crisis.

En efecto, las grandes compañías intentan por todos los medios descargar los efectos de la crisis sobre el conjunto de la población y, en primer lugar, sobre sus propios trabajadores. Así, por ejemplo, la "Fiat" italiana ha intentado paliar su crisis reduciendo los días de trabajo y haciendo que sea el Estado quien cargue con la parte de los salarios que ella deja de pagar.

Declara expediente de crisis, reducir la semana de trabajo a la mitad y hacer que los salarios que la empresa se ahorra vayan a cargo del Estado, es, simplemente, quitarse de encima la carga de la crisis y desplazarla al conjunto de los ciudadanos, que son los que nutren con sus impuestos las arcas del Estado. En los momentos de vacas flacas, la gran empresa mantiene sus beneficios haciendo que los salarios de sus trabajadores los pague el Estado: éste es el fondo de la cuestión.

Como que esto significa, indefectiblemente, una reducción de los salarios de los trabajadores, está claro que lo que consigue la gran empresa es desplazar a toda la colectividad los efectos de su crisis.

El problema que esto plantea es, desde luego, enorme. Conseguir que la crisis la paguen los que antes de ella han obtenido los máximos beneficios o aceptar que toda la sociedad tenga que apechugar con la reducción de beneficios de una empresa privada es una cuestión de fondo que lleva a otra: la de los instrumentos políticos para imponer una opción u otra, o para negociar. Y el conflicto, ineluctablemente, salta a la calle. La crisis económica se transforma entonces rápidamente en un componente de otra crisis más amplia, que es de carácter político.

Y esto empalma con otra cuestión, todavía más de fondo, que es la del propio modelo de acumulación o de desarrollo económico. Si entra en crisis un modelo basado en este tipo de desarrollo ¿quién puede decidir y cómo un cambio de orientación? ¿Quién puede plantear y cómo una transformación de las actuales orientaciones productivas, encaminándolas hacia la satisfacción de las necesidades colectivas? Más aún: ¿es posible pensar en la continuidad de un modelo de desarrollo abocado a crisis como la actual? La respuesta no es fácil.

NUEVO

RESA

RACIA A LA

DE RESPON-

AJADORES

Castán Lacoma; para desvanecer
n la presentación del prelado, el
de la O. S. dijo de él que "cuan-
os imperan, se mantiene —el obis-
buen camino». Vamos a ver, pues,
mino" a que apuntaba monseñor
empresa industrial moderna —di-
narquía absoluta y hay que con-
ía constitucional". Exacto. El se-
a en un tema actualísimo en todo
zado.
nocracia no se entiende, no debe
mente de cara a la gestión polí-
os modernos reformistas, el mun-
esultado de un pacto entre capital
que la dirección del pacto y sus
imiento no pueden ser omnímoda
de una de las partes. Se impone
de la representatividad, de "la
, como dicen las actuales corrien-
ítica, del "constitucionalismo" al
ital —la producción— que es ori-
mecanismo social. En resumidas
í debe pasarse de la autocracia

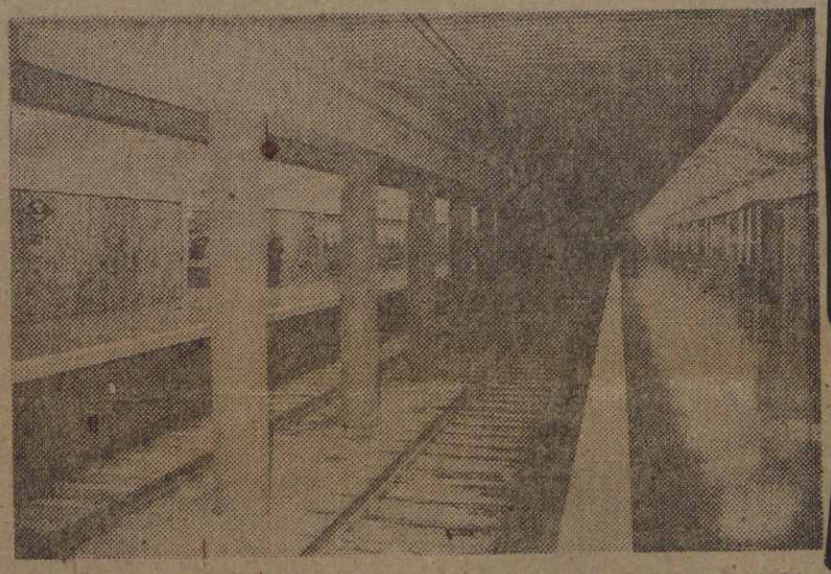
a reforma de la empresa —dijo
ara— es superar el actual contra-
al mediante la introducción gra-
l «contrato de sociedad» (entre-
ata de algo que está saltando al
en Europa, que forma parte de
evos planteamientos de las fuer-
llama "cogestión" en Alemania,
Bélgica, "democracia industrial"
n" en Francia, "política reivindi-
tera. Y que no persigue otro fin
ontrol las decisiones unívocas o
utivos, en virtud de una eficien-
der en el seno de las grandes
los teóricos de la ciencia poli-
aquí como anillo al dedo, "al es-
cicio del poder, está debidamen-
é mejor distribución en la em-
ucede en el ángulo político, que
las partes firmantes del pacto

ACTITUDES

el otro día, como en la totalidad
automóvil en España, está termi-
ada que no va a repetirse. Surge
l cambio con sus exigencias. De
mientras las restantes marcas na-
n en su día a la "reconversión"
isterio de Industria, es decir, vol-
tal control y responsabilidad de
matrices, en la gobernada por el
r el camino fácil que conduciría,
ceda el paso" planteado en estos
no seguir? ¿Desligarse de "Fiat"
til frente a la competencia mun-
ometerse, íntegramente a la em-
a que aceptar sus condiciones, no
l actual estado de cosas mundial.
os, es complicada. Pero es, ante
e lo que sucede, o puede suceder
remente una línea de crecimien-
uturo.
ora de la verdad, en "Seat y en
e industrias. Habrá que capear
es evidente, pero también es ho-
a pensarse en una organización

OCHO NUEVAS OBRAS ENTREGADAS POR EL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS AL AYUNTAMIENTO Y A LA RENFE

Destacan la nueva estación subterránea Norte-Vilanova y el tramo de metro Rondas-Gran Vía



El transporte privado no es la solución ideal para las comunicaciones dentro de una gran ciudad como Barcelona y sus alrededores. Esta afirmación, que quizá no hubiera sido aceptada unánimemente por todos hace unos años, penetra cada vez con mayor convencimiento en la conciencia del ciudadano medio. Es necesario disponer de buenos medios de transporte colectivo y, sobre todo, de una buena red de "metros" para que los barceloneses podamos desplazarnos fácilmente de una parte a otra de la ciudad.

Si esto es así, la fecha de ayer constituyó un importante paso en la consecución de este objetivo. Un paso, ciertamente, nada espectacular pero muy efectivo. El Ministerio de Obras Públicas, que tiene a su cargo la realización de las estructuras básicas en la ampliación de la actual red de "metros" y transportes ferroviarios, entregó al Ayuntamiento de Barcelona y a la RENFE diversas obras acabadas hasta un total de ocho proyectos completamente realizados. Ahora corresponde al Ayuntamiento y a la RENFE efectuar las instalaciones complementarias imprescindibles para que las ampliaciones en curso puedan entrar en servicio.

Las obras de las que ayer se hizo entrega fueron las siguientes:

NUEVA ESTACION SUBTERRANEA DE NORTE-VILANOVA

La nueva estación subterránea de Norte-Vilanova ha sido construida en sustitución de la existente a poca distancia del arco de Triunfo. Se trata

ción terminado servirá para iniciar la bifurcación de las vías en dos direcciones: hacia Port Bou y hacia Puigcerdá. Ello permitirá el paso de una mayor frecuencia de trenes en ambas direcciones.

METRO RONDAS-GRAN VIA

En opinión de muchos especialistas, la línea de "metro" que tendrá más usuarios cuando entre en servicio es la que, partiendo del Paralelo, recorrerá las Rondas de San Pablo y de San Antonio hasta la plaza de la Universidad, continuando luego por la avenida de José Antonio hasta la plaza de toros "Monumental", donde efectuará un giro ascendente por el paseo de Carlos I hasta enlazar con otras líneas de "metro" en la plaza de la Sagrada Familia.

Esta línea tiene más de cuatro kilómetros de longitud y se halla terminada en su casi totalidad. El tramo acabado, que fue entregado ayer al Ayuntamiento, abarca las dos Rondas y todo el recorrido por la avenida de José Antonio hasta la "Monumental". Queda por concluir el trecho de Carlos I, por dificultades halladas en su construcción. Un importante manantial de agua, descubierto en el subsuelo, ha complicado considerablemente las obras.

El trabajo que debe realizar la compañía explotadora del "metro" para poner en servicio esta línea puede ser hecho en unos seis o siete meses. Entre las tareas a realizar figuran el tendido de las vías, la instalación de los cables eléctricos, señales de tráfico, etc. La compañía del "metro" barcelonés, consciente de la ne- y urgencia de esta línea, de-