

PORTUGAL, MOZAMBIQUE Y GRAN BRETAÑA

les de información de Lisboa añaden que Wiriyamu no existe en los mapas, y es una aldea imaginaria. El gobernador de Mozambique, en la televisión de Londres, niega la existencia de persecuciones raciales. El general Arriaga, jefe del ejército portugués en Mozambique, afirma desde la misma televisión: «Al principio, nuestro objetivo era capturar o matar a las guerrillas. Hoy, fundamentalmente, intentamos una guerra constructiva, pero no podemos evitar capturar o tener que matar a algunos guerrilleros». En la prensa portuguesa se alude a una confabulación exterior a los dos países para acabar con una alianza que a otros no les interesa que exista o buscan como «O Seculo» otras explicaciones: «El "Times" está tratando de trasladar a África el sangriento escenario del Norte de Irlanda, situándolo en un pueblo fantasma de Mozambique». En cambio, el Vaticano, que ha tenido ya varias dificultades con el gobierno de Portugal por la cuestión de las colonias, parece aceptar las acusaciones de los sacerdotes: el «Observatore Romano» titula la información «Graves noticias de genocidio en Mozambique», escribe que los obispos de Mozambique se han dirigido a las autoridades «para deplorar toda forma de arbitrariedad y prepotencia» y que la Santa Sede ha encargado a su representante en Portugal que «recoja información y renueve la condena de toda violencia», para comentar después: «Nos unimos nosotros también a esta firme denuncia, mientras formulamos el deseo de que en los territorios interesados florezca la auspiciada tranquilidad fundada sobre el derecho a los respetos fundamentales de los individuos y los pueblos», y Radio Vaticano ha repetido que la Iglesia siempre se ha manifestado contra la violencia y que, «fiel a su misión de justicia, no ha dejado de expresar su repulsa enérgica y constante».

Rodeado de grandes servicios de seguridad, a pesar de las manifestaciones hostiles, Caetano ha comenzado su visita a Londres cuando escribimos estas líneas. La alianza sigue en pie. No parece que Gran Bretaña tenga muchos motivos para tirar la primera piedra: por lo menos, en los últimos seiscientos años que recuerda esta alianza, no puede presumir de estar exenta de pecadós.

AUTOHUVIL

LOS LIMITES DE UN «BOOM»

DESDE el momento en que la poderosa, «deseada» y multinacional Ford —sus ventas anuales superan, en valor monetario, al Producto Nacional Bruto de varios países europeos, España entre ellos, y su índice de crecimiento es mucho más rápido— lograba por estos lares un nuevo «veni, vidi, vinci», la industria automovilística española ha experimentado un sensible cambio que algunos medios de información no han dudado en calificar como de auténtico «boom» del automóvil. En este sentido, tras la nueva normativa puesta en circulación en noviembre del pasado año y la subsiguiente declaración de interés preferente del sector, hace unos meses, las diversas empresas fabricantes de automóviles han emprendido una fase de reestructuración que, según indicó recientemente el titular de Industria, hace prever para el año 1977 una producción de 1.300.000 turismos y una exportación de 500.000 (1), cifra realmente notable, habida cuenta de que en 1971 uno y otro concepto totalizaban 450.000 y 50.000 unidades, respectivamente.

Espoleados, pues, por una razón —Ford— u otra —nuevo marco legal, beneficios, etcétera— o, en realidad, por sus propios motivos, su nivel multinacional, las empresas fabricantes de automóviles han presentado con desusada rapidez sus distintos planes de expansión que, fundamentalmente, suponen los siguientes datos: la Seat, durante estos cuatro próximos años, efectuará una inversión de 21.300 millones de pesetas y creará más de 13.000 nuevos puestos de trabajo y levantará una nueva factoría en Zaragoza (con una inversión de 14.000 millones de pesetas y 9.000 puestos de trabajo). Asimismo, invertirá en su factoría de la zona franca de Barcelona 2.700 millones de pesetas, con lo que alcanzará una producción de 1.700 unidades por día. En suma, Seat fabricará en 1977 unos 600.000 turismos, de los que 150.000 serán destinados a la exportación. Por su parte, Citroën realizará una inversión del orden de los 14.000 millones de pesetas, de los que 6.000 serán dedicados a la ampliación de la fábrica de Vigo —en donde se crearán más de 8.000 puestos de trabajo— y en 1974 iniciará la construcción de una nueva fábrica mecánica. En los planes programados por Citroën se prevé incrementar la capacidad de producción desde los 260 vehículos/día que se fabrican en la actualidad hasta 700 en 1976, y 1.000 en 1980, lo que equivale a una producción anual de 175.000 unidades en 1976 y de 250.000 en 1980. Al parecer, tienen proyectado exportar en 1977 el 45 por 100 de su producción.

La reestructuración de Authi comenzará con la compra, por parte de la empresa licenciadora —la British Leyland Motor Corporation— del otro 50 por 100 del capital que hasta ahora no le pertenece, y sus inversiones totalizarán, hasta 1977, los 6.000 millones de pesetas, mientras que su producción estará situada en dicho año en los 140.000 coches, de los que exportará 50.000. Finalmente, Chrysler —que llevará a cabo la menor de las inversiones: 3.600 millones de pesetas— tiene como objetivo llegar en 1977 a los 155.000 turismos anuales, de los que exportará un 38 por 100, y crear 5.500 nuevos puestos de trabajo.

(1) «Estas cifras son espectaculares y no faltará quien las califique de aterradoras. ¿Qué crisis soportará la economía española si fallan los compradores de tanto coche?». Edit. de «Balance», núm. 461.

El panorama, pues, comienza a cambiar, cuantitativamente al menos, en un sector que ha gozado desde los días de su creación de una superprotección que no ha redundado sino en una acusada falta de competitividad. Ahora, desde los medios oficiales, se quiere poner de relieve que los nuevos aires legales van a impulsar de una manera definitiva la fabricación de turismos, y, en resumen, a un sector que, a pesar de haber colocado a nuestro país en el octavo lugar mundial, no marchaba precisamente «sobre ruedas». Una nueva etapa —se dice— ha sido abierta y el futuro, gracias a una adecuada política económica, promete ser auténticamente satisfactorio... Y, sin embargo, ¿se han resuelto los problemas estructurales de un sector en el que la excesiva proliferación de empresas ha sido señalada como un buen ejemplo de la falta de planificación industrial del país y en el que la «colonización», con todas sus consecuencias, ha sido uno de sus rasgos más perfilados?

O, en otras palabras: ¿Cuáles son los límites de este supuesto «boom»? Una publicación, tan poco sospechosa de derrotismo como «Situación» —editada por el Banco de Bilbao—, afirmaba en su último número (junio 1973) que «en una auténtica fiebre inversora y ampliadora... estamos asistiendo a una "desnacionalización" de la industria española del automóvil», y, tras referirse al anuncio de la instalación de la Ford y a los «ya consumados casos» de la Chrysler y Citroën y a los proyectos de Lord Stokes para la Authi, insistía en la posible instalación de otro gigante multinacional: la General Motors.

Todo esto significa que la dependencia económica y tecnológica —instrumento para la apropiación de beneficios extraordinarios en los países dependientes— no sólo no disminuirá (la Seat [2] pagó 9,3 millones de dólares en concepto de «royalties» en 1972, según un reciente informe del Sindicato Nacional del Metal), sino que irá en progresivo y alarmante aumento, cuyas consecuencias para el conjunto de la economía española son fácilmente detectables y entre las que se encuentra, sin duda, la creciente imposibilidad de llevar a cabo una auténtica política industrial.

En definitiva, lo que se plantearán cada vez con mayor claridad, en última instancia, será la divergencia entre las necesidades reales de la economía española y los objetivos de las empresas automovilísticas que operan en nuestro país, porque, conviene no olvidarlo, entre multinacionales anda el juego o, más exactamente, hacen el juego que les interesa... a ellas. Algo de esto vino a decir el director general de Citroën Hispania, Jean-Pierre Pisano, al hacer públicos sus programas para los próximos años: «Nuestra expansión no depende de las nuevas inversiones de fabricantes extranjeros en España ni tampoco de las medidas adoptadas por el gobierno español. La política de expansión de Citroën en España está directamente relacionada con una política general de expansión del grupo Citroën en todo el mundo». ■ RODRIGO VAZQUEZ-PRA-DA GRANDE.

(2) «Al dejar de ser mayoritario el INI en Seat no sólo la empresa más importante de la industria del automóvil dejó de ser pública, sino que se ha permitido, además, que este sector sea uno de los más fuertemente colonizados de la economía española». Angel Melguizo Sánchez, en «La España de los años 70» (11). La Economía. Dirigido por Juan Velarde Fuertes.