

te, unos cinco mil millones de dólares. El restablecimiento de la paz permitiría, pues, sanear las finanzas interiores y exteriores de Estados Unidos, y frenaría las presiones inflacionistas que pesan sobre el dólar.

A GRITO PELADO

Ahora bien, de los trabajos de todas las oficinas de análisis, ya pertenezcan a la Administración o al «big business», se deduce que el fin de la guerra de Vietnam no provocaría una recesión como la que se produjo a raíz del conflicto de El Cairo. En efecto, el Gobierno

pelado la opinión pública del país. Y para facilitar la conversión de las industrias de armamentos, el Gobierno podría eventualmente hacerles pedidos importantes durante el tiempo que fuese necesario, invocando la necesidad de reconstituir depósitos de material bélico.

En cualquier caso, la continuación del conflicto de Vietnam parece incompatible con la explosión salarial que se está produciendo en Estados Unidos. La economía del país no puede soportar los gastos de la guerra del Sudeste asiático mientras los sindicatos solicitan y consiguen aumentos de salarios equivalentes a un 10 por 100 anual, aproximadamente.

tropas del Presidente Nixon, los banqueros neoyorquinos opinan que la recuperación económica se producirá ciertamente durante el año 1971; al principio seguirá un ritmo más bien lento, pero llegará a su apogeo en 1972, año en que se conseguirá por fin el pleno empleo. Las previsiones se fundan sobre todo en las perspectivas siguientes: incremento del poder adquisitivo, vuelta al consumo en detrimento del ahorro, cuyo nivel actual es excesivo; extensión de los programas de inversión del Estado y de las empresas privadas, relanzamiento de los de construcción.

Consultados por la revista «Time», ocho economistas de primer plano, entre ellos Walter Heller y Arthur Okun, ambos ex consejeros económicos de la Casa Blanca; David Grove, de la I. B. M., y el profesor Triffin, de Yale, han formulado las mismas previsiones: 1971 será el año de la recuperación de la economía americana.

PROBLEMAS PENDIENTES

Este diagnóstico optimista no debe, sin embargo, disimular la existencia de múltiples problemas pendientes:

— El paro, que afecta actualmente al 5,5 por 100 de la población activa, podría alcanzar un máximo de un 6 por 100 durante los próximos meses, ya que el proceso de recuperación económica sólo repercutirá sobre el mercado del trabajo después de cierto tiempo.

— El alza de los precios será difícil de evitar. Tras la pausa de julio y agosto, el alza de septiembre ha sido de un 0,5 por 100 con respecto al mes anterior.

— Pueden producirse importantes conflictos sociales en los años 1971 y 1972, ya que los plazos de muchos convenios colectivos habrán vencido para entonces. La actual huelga de la General Motors, que lleva durando varias semanas sin que existan por ahora demasiadas posibilidades de una aproximación entre patronos y asalariados, demuestra los riesgos sociales existentes en Estados Unidos.

— El problema negro sigue constituyendo una amenaza que puede provocar en cualquier momento explosiones políticas y sociales.

— El dólar sigue siendo muy vulnerable a consecuencia del déficit presupuestario, que será de por lo menos diez mil millones de dólares en el actual año fiscal, y del déficit de la balanza de pagos, que superará los seis mil millones de dólares en 1970.

— Finalmente, siempre existe la posibilidad de que se produzca algún «accidente» político, teniendo en cuenta la tensión latente en Asia y en el Oriente Medio.

A pesar de todas estas hipotecas, a pesar de que las sociedades si-

guen registrando menguas en sus beneficios, a pesar de la disminución de la producción industrial en el mes de septiembre, los hombres de negocio norteamericanos se muestran increíblemente optimistas. En los edificios de Wall Street, del Rockefeller Center o de la Park Avenue se estudian actualmente numerosos proyectos a escala nacional o internacional: carburantes que no contaminen la atmósfera, motores «limpios», yacimientos petrolíferos en Alaska, nuevas generaciones de ordenadores, etcétera.

En el extremo de Manhattan se construyen dos rascacielos de cristal y acero destinados a oficinas, y que serán, claro está, los más altos del mundo. A pesar de sus recientes contratiempos, los grupos americanos se disponen a pasar a la ofensiva. ■ JACQUES MORNAND.

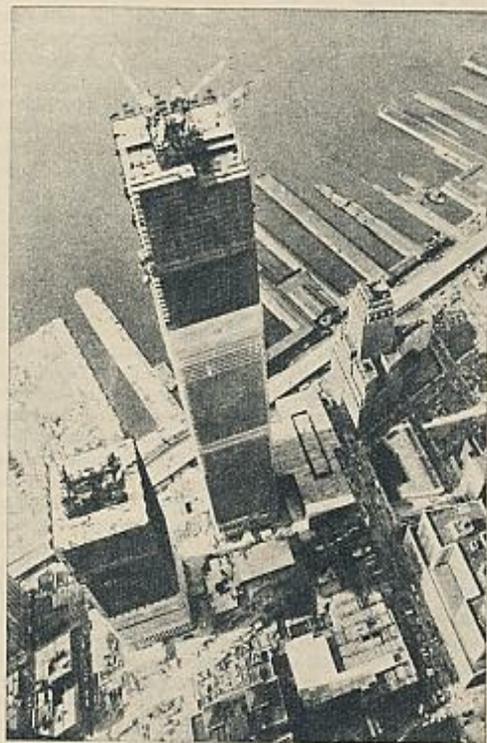
EDUCACION

“Resegregación” escolar en USA

Han transcurrido dieciséis años desde que el Tribunal Supremo de los Estados Unidos dictaminó que la segregación racial constituía una negación de la igualdad de oportunidades en el campo de la educación. En septiembre de 1957, nueve alumnos negros lograron entrar en la Escuela Secundaria Central High, en Little Rock, en el Estado de Arkansas, protegidos por las tropas federales enviadas por el entonces Presidente Eisenhower para hacer cumplir en ese centro docente las disposiciones del más alto Tribunal norteamericano.

HOY, en 1970, con la Administración Nixon, también republicana, la situación amenaza con desembocar en una violencia mayor que la experimentada hasta ahora en el sector de la educación.

Dos factores obran en esta situación: la persistencia y acentuación del racismo para contravenir el dictamen de 1954, y el hecho de que el Tribunal Supremo, al reiterar su decisión en la primavera de 1968, se quedó corto, limitándose a señalar «cuándo» debe efectuarse la integración racial, es decir, «ahora», pero no indicando, en cambio, «cómo» hacerlo. En el primero de los casos ha dado entrada a una nueva palabra en el debate sobre la



Los hombres de negocios norteamericanos se muestran increíblemente optimistas: En Nueva York se estudian nuevos proyectos de carburantes, se habla de yacimientos petrolíferos en Alaska, etc., y se construyen dos edificios de cristal y de acero, destinados a oficinas, y que serán, claro está, los más altos del mundo. En la fotografía: el World Trade Center, que ya ha superado al famoso Empire State; cuando esté terminado, el World tendrá ciento diez plantas...

podría aprovechar la reducción de los gastos militares en Asia para lanzar sus programas sociales a favor de los negros, así como para aumentar las inversiones colectivas (educación, salud), a las que últimamente no se hace demasiado caso. También debería sustraer del presupuesto del Pentágono créditos sustanciales para llevar a cabo ese vasto programa contra la polución atmosférica que reclama a grito

Cuando el Presidente Nixon anuncia que va a repatriar un contingente suplementario de 40.000 G. I.'s de Vietnam antes de Navidad y hace ofertas de paz a Hanoi y al G.P.R., es que tiene el apoyo de Wall Street, aun cuando no consiga convencer de su buena fe a sus interlocutores de la conferencia de París.

De hecho, sea cual fuere el resultado del programa de retirada de

Nuestro tiempo

EL CALCULO COSTE-VENTAJAS

Una nueva técnica está haciendo furor en Francia. Los americanos la inventaron, sobre todo, por necesidades del Pentágono. Los franceses, sistemáticos como siempre, la aplican a todos los campos y hasta le dedican una nueva revista: "Nacionalización de las disyuntivas presupuestarias". Esta nueva técnica se llama "cálculo coste-ventajas".

Se asegura que este cálculo permite contestar racionalmente preguntas como éstas:

- ¿Qué merece más la pena: luchar contra el cáncer del pecho o contra el del páncreas a la vista de los créditos limitados de que disponemos?
- ¿Qué es mejor: construir una autopista o un aeródromo en tal lugar?
- ¿Superarán las ventajas que se obtengan de la lucha contra los accidentes y los embotellamientos los inconvenientes de éstos?

¿Cómo resolver estos problemas? Cuantificando todo. La seguridad en la carretera, por ejemplo, es algo que cuesta mucho dinero. ¿Merece la pena? Para averiguarlo hay que "considerar la vida de un hombre como un capital cuyos beneficios futuros pueden calcularse más o menos exactamente". "El hombre —decía Stalin— es el capital más precioso". Hay quien piensa que no. ¿Cuál es el coste de producción (de sustitución) de una "persona activa"? Los economistas han de calcularlo. Hay que saber a dónde se va: ¿La ventaja de evitar hecatombes está en consonancia con el coste de la operación?

Un cálculo ciertamente interesante. Para que fuese totalmente irracional habría que afirmar aún más. Pues, ¿no es verdad que el "coste de sustitución" de un presidente o director general o de un profesor de Medicina es muy superior al de un obrero, un campesino, un niño todavía "improductivo"? ¿No habría que reservar los pasillos de seguridad en las carreteras a aquellos adultos cuya sustitución resultase más costosa? Los economistas aún no se atreven a decir nada semejante, pero ya se verá con el tiempo.

Otro cálculo para realizar: ¿qué ventajas tiene el no perder dos horas al día en los atascos? El cálculo esta vez será preciso: el precio de una hora de usuario es de sesenta pesetas; el de una hora de vehículo es de ciento veinte pesetas. ¿Cómo se han establecido estas cifras? Misterio. Pero ahí están. Y permiten esta curiosa conclusión: un automovilista solo en su coche vale por 2,2 peatonos o usuarios de transporte público, por lo que representa una ventaja 2,2 veces mayor ahorrarle al automovilista una hora que no al peatón.

El aspecto curioso del cálculo coste-ventajas tal y como se practica lo constituyen los límites unilaterales que impone a sus razonamientos. Nunca sopesa, por ejemplo, las ventajas que proporcionan mil millones gastados en armamento contra otros mil millones dedicados a la construcción de casas-cuna. Como tampoco confronta los transportes individuales y los transportes en común. Tampoco compara las ventajas que obtienen los patronos de unas condiciones de trabajo que provocan anualmente más de un millón de accidentes con incapacidad temporal o permanente, con el coste que estos accidentes representan para la colectividad en "sustitución del capital humano".

Todas esas cuestiones son tabú. El cálculo coste-ventajas pretende confrontar únicamente "medios intercambiables" con vistas a un "objetivo idéntico". Muy bien. Pero, ¿los inconvenientes y las ventajas, debidamente cuantificados, de los dos medios intercambiables son realmente intercambiables? A igualdad de coste, ¿equivale exactamente a lo mismo insonorizar todas las viviendas de una aglomeración o construir un aeródromo en medio del campo?

Si, dicen los economistas. Sólo que no han "calculado" el inconveniente que representa para los habitantes insonorizados el no poder vivir con las ventanas abiertas, ni jugar, ni pasearse al aire libre. Son fundamentalmente incapaces de "cuantificar" elementos cualitativos gratuitos como el aire, el sol, la armonía del paisaje y de las relaciones humanas, elementos infinitamente preciosos para mucha gente.

De igual modo, ¿quién decide ese "fin idéntico" con vistas al cual se ponen en funcionamiento los "medios intercambiables"? Sigue siendo una cuestión tabú. Los economistas pretenden confrontar los costes y ventajas respectivos de los medios, pero no el coste de los medios, por un lado, y el "valor" del fin propuesto, por el otro. ¿Merece la pena, por ejemplo, desarrollar el automovilismo, o la navegación de placer, o los transportes aéreos a ese precio cuando hay tanto que hacer, en tantos otros campos esenciales, desde el punto de vista de la calidad de la vida social? "Cuestión política", se dirá. Justamente: pues eludir la cuestión política, la de las prioridades y de la calidad de la vida social es hacer política de un modo disimulado. Refugiarse en las abstracciones y en la jerga tecnocrática del cálculo coste-ventajas es prohibir a los demás y prohibirse a sí mismo la apreciación, pero también la contestación y la definición democrática de los fines. Es aceptar las "condiciones existentes" como inmutables, los precios y mecanismos del mercado como sagrados.

Es sugerir que el dinero lo es todo, lo puede todo, lo mide todo.

■ IVAN DAVID.

reestructuración escolar: la «resegregación». En el segundo, ha estimulado a los blancos recalcitrantes del Sur, que alegan que existe una disparidad flagrante entre lo que está prohibido en el Sur y lo que se tolera en el Norte.

La resegregación no es más que el traslado del centro focal de la segregación de una escuela a otra, de una zona a otra, de una ciudad o población a sus suburbios. En docenas de ciudades, escuelas y distritos escolares que antes eran blancos se han convertido en centros educativos predominantemente «no blancos».

Hasta estos momentos no se ha realizado un análisis de cómo se viene desarrollando esto en el Norte, donde, sin embargo, es evidente; pero el Departamento o Secretaría de Salud, Educación y Beneficencia (que en inglés se conoce por las siglas HEW: Health, Education and Welfare) ha hecho un estudio de la composición racial del 90 por ciento de los distritos escolares en el país durante el año de 1968-69, y los resultados del computador de alta velocidad, dados a conocer el 4 de enero de este año, permitieron saber que cinco de cada diez alumnos de raza negra no residentes en el Sur asisten a escuelas cuya matrícula es del 95 al 100 por 100 negra, en contraposición a siete de cada diez que lo hacen en los once Estados del Sur. Por otra parte, sólo el 25 por 100 de los alumnos negros fuera del Sur asisten a escuelas de mayoría blanca, mientras que el 18 por 100 lo hacen en las escuelas sureñas. Ese estudio también reveló que diez de los principales sistemas escolares que funcionan en las veinte más pobladas ciudades del país cuentan con una mayoría negra en sus matrículas, y que en dieciséis de esos sistemas, el 60 por 100 o más de los alumnos negros van a escuelas virtualmente segregadas (del 95 al cien por cien de la matrícula es negra).

La médula de esta resegregación tiene, por tanto, una raíz económica y social, que se manifiesta en la reubicación de la población blanca a los suburbios, así como en el establecimiento de escuelas privadas «para blancos», dejando sólo al pobre —tanto blanco como negro— en las escuelas de las ciudades. El Estado de Louisiana dio la tónica de la persistencia del racismo al aprobar este verano prestar apoyo financiero a las escuelas privadas, en un gesto más de desafío al Tribunal Supremo.

En recientes testimonios prestados ante un Comité del Senado en Washington se señaló la presencia de normas de «segregación interna», que origina aulas separadas, mesas separadas y grupos separados en los períodos de almuerzo y de ejercicios, y hasta campanas de sonidos distintos para que los alumnos blancos y negros no utilicen los

pasillos y vestíbulos a un tiempo. En Louisiana, los autobuses recogen a los escolares negros a las cinco y media de la mañana, de modo que los estudiantes blancos puedan usarlos más tarde, sin juntarse. Se mencionó también el caso de un maestro blanco que reunía a sus alumnos negros en un rincón del aula y les volvía la espalda mientras enseñaba. Una alumna matriculada en una escuela integrada declaró al Comité que la impresión que sentía era la de encontrarse en una «selva hostil», y agregó que si protestaba de la situación la calificaban de «comunista» o de «militante negra».

La incertidumbre de cómo llevar a la realidad lo que hace dieciséis años ordenó específicamente el Tribunal Supremo ha servido de base para una ofensiva desatada en el Congreso, especialmente en el Senado, por los elementos sureños y sus acólitos, para demorar, obstruir y en lo posible rechazar el dictado del máximo Tribunal del país. Para acentuar más la situación, el Tribunal Supremo, única autoridad que pudiera esclarecer la confusión, ha estado de vacaciones durante todo el verano y no volvió a reunirse hasta el pasado mes de octubre.

El Gobierno Federal, en un intento por acelerar «en lo posible» el proceso de desegregación, puso en práctica el sistema de trasladar en autobuses a un número de alumnos, de una escuela a otra, de una zona a otra, de un distrito a otro, con el fin de «equilibrar» racialmente los centros escolares. En este aspecto es necesario señalar que han existido en los Estados Unidos dos tipos de separación racial: la que en los distritos del Norte se considera como segregación «de facto», producto de la estructura de la vivienda, y la que en el Sur se llama «de jure», resultado de una pauta o legislación oficial.

El sistema de «traslado en autobuses» ha agudizado la crisis en muchas partes, a pesar de que las estadísticas de la Secretaría de Educación han demostrado que diecisiete millones de niños son transportados a sus escuelas respectivas en autobuses, anualmente, sin contar los que viajan en autobuses y trenes subterráneos del servicio público. Estos últimos datos fueron ofrecidos por Leon Panetta, alto funcionario de la Secretaría, quien fuera despedido de su cargo por el Presidente Nixon, «por tratar de forzar» el cumplimiento de las instrucciones del Tribunal Supremo sobre la desegregación. El despido de Panetta no fue más que un síntoma de la reincidencia de la presión sureña en la política norteamericana cuando se acercan los períodos de elecciones. De ahí que Nixon, en alianza con los segregacionistas del Congreso, permitiese la obstrucción en el cumplimiento de la legislación de derechos civiles en medidas de tipo educativo. ■ F. V. P.