

Trabajo y felicidad

SOY un suscriptor más que se une a recientes críticas. Adelantando que la información semanal de la revista y el trabajo de sus colaboradores son, para mí, importantes.

¿Por qué TRIUNFO no tiene una presentación tipográfica más agradable y actual? Muchas cosas se podrían comentar al respecto. Dejo la pregunta.

¿No falta en TRIUNFO la reflexión y el diálogo sobre lo que es la vida cotidiana en la empresa? Uno de los constantes colaboradores —Miret Magdalena, empresario él, católico, teólogo y progre— se muestra

sumamente sensible a ciertos acontecimientos católicos; tanto que durante varias semanas nos dio una verdadera paliza de woytilismo. Por cierto, en uno de los últimos números se volvió sobre el tema.

Vuelvo a lo cotidiano en la empresa porque mi sensibilidad,



no formada o deformada tal vez, reacciona con más facilidad ante el problema tan concreto del hombre para quien el puesto de trabajo es sólo un medio de subsistir y/o de poder y tímidamente desea, con mayor o menor decisión, que no sea así. ¿Es posible en la empresa capitalista vivir éticamente, ser feliz, convivir? ¿Es muy difícil que TRIUNFO orientara y coordinara esfuerzos y colaboraciones para interpretar y transformar situaciones y conflictos que pueden parecer, por su carácter cotidiano y repetido, triviales? El empresario-teólogo-progre, ¿acaso no puede descender a lo cotidiano, a esa trama diaria, donde se juega algo tan simple y tan decisivo para tantas otras cosas, como el



que el trabajador sea menos infeliz en, con y por su trabajo? Lo que está en juego todos los días, más allá de que te paguen más o menos, es una forma de vida. Dicen que el marxismo es, ante todo, un punto de partida ético. Y de llegada. ¿Alguien puede decir algo, al menos teóricamente, sobre esta cotidiana preocupación de intentar vivir éticamente en la empresa capitalista en la que estamos condenados a trabajar? Porque parece que la ética, como la democracia, han de quedarse a la puerta de la fábrica. ■ E. JAVIER ALONSO (Madrid).

POLEMICA POLEMICA POLEMICA POLEMICA POLE

Las autopistas en España

DE dónde sale el articulista Juan Páez Galán? ¿Cómo puede escribirse sobre autopistas sin tener en cuenta los últimos seis años de crítica que, sobre este tipo de infraestructura, ha habido en el país y los veinte en otros lugares del mundo?

Supongo que de lejos del mundanal ruido, porque afirmar el 11 de agosto de 1979 (ver TRIUNFO, número 863), que: "La cantidad de buenas carreteras y autopistas de un país es un buen baremo para medir su verdadero grado de desarrollo y de competitividad frente a otros países", quiere decir que Juan Páez no ha caído en la cuenta de que los baremos para medir el desarrollo de un país no son elementos de análisis neutrales ideológicamente, sino que revelan en su fondo una opción política y social.

Tomar los kilómetros de autopista como parámetro comparativo (ver cuadro de cifras mostrado por el artículo) lleva a considerar que sólo cuando multipliquemos por veinticinco los kilómetros que poseemos de autopistas podremos hablar de un desarrollo semejante al de Holanda. O que Francia tiene que multiplicar por dos veces y media sus autopistas para alcanzar el desarrollo de Italia.

Y es que estas aberraciones suelen ser consecuencia de una fe irreflexiva en el desarrollo, sin pensar que hay un tipo de desarrollo o progreso para cada modelo social elegido y el aumento de los kilómetros de autopistas es el desarrollo que necesita el capital.

Pero eso era únicamente el inicio del artículo. Posteriormente nos quiere dar una lección sobre "la importancia de una buena

red de modernas carreteras y autopistas para todo desarrollo de toda región" (los subrayados son míos).

Nos dice: Primer fin, el transporte de personas; desde otra perspectiva, la autopista tendría como fin la extensión del uso del automóvil privado. Segundo fin, el transporte de mercancías, pues no contamos con suficientes ferrocarriles. ¿Por qué no analiza el articulista este hecho del abandono del tren en favor del camión? Como se puede ver, un pequeño cambio de perspectiva basta para dudar de la "necesidad" de autopistas.

Después continúa machaconamente: "Sin una buena red de modernas carreteras y autopistas no puede haber desarrollo para ninguna comarca o región. Buenos ejemplos de ello hay en España, basta como muestra de ello citar las regiones de Cataluña y Extremadura".

¡Vaya! Resulta que Cataluña está desarrollada porque tiene autopistas para conectarse a la red general, y Extremadura es pobretona porque no las tiene. Como planteaba Luis Marco (1): "¿Los transportes generan desarrollo? La respuesta es muy clara: No, el desarrollo genera el transporte. En el caso de Méjico, por ejemplo, se demostró en un estudio que llevó a cabo el Banco Mundial (IBRD, 1976), que en el período 1950-1970, que es un período suficientemente largo, no había ninguna relación de causa/efecto entre las inversiones en transporte, cualesquiera que hubieran sido (carreteras, ferrocarriles, puertos) y el desarrollo de su área de influencia".

Juan Páez continúa en esta misma línea con frases tan pintorescas como: "Y con la maravillosa posibilidad de poder prolongar por parte portuguesa una tal autopista desde Badajoz hasta Lisboa (y unir de esta manera por una vía directa rápida y segura el Mediterráneo con el Atlántico)".

Desde un punto de vista totalmente distinto, Henri Lefévre (2) ha recalcado el papel supranacional de las autopistas: "La autopista rompe la relación 'ciudad-campo', subordinando el campo a la ciudad, sin que tampoco permita un desarrollo urbano regional, sin superar la oposición 'ciudad-campo'. En fin, la autopista neutraliza el paisaje y el país. Devasta la Naturaleza y la destruye. La red no tiene nada de local, ni de regional, ni de nacional; de hecho, las autopistas constituyen ya redes multinacionales, que subordinan las regiones y las naciones a los imperativos del mercado mundial y de las firmas multinacionales. Corresponden a estrategias más que a exigencias económicas esenciales".

Por último, como tesis fuerte del artículo se plantea la cuestión del peaje: "Parece ser que las sociedades concesionarias de autopistas de peaje invierten grandes capitales en estas obras porque los beneficios externos al peaje son lo suficientemente rentables como para garantizar pingües ganancias". Por supuesto. En este país se conocía eso desde el año 1972, en que las Cortes franquistas aprobaron la nefasta Ley de Autopistas de Peaje, que consagra (todavía está en vigor) el negocio de la construcción de las autopistas de peaje. Si Juan Páez

quiere información más completa, la encontrará en el ya citado "Libro negro sobre la autopista de la Costa Blanca", en "El 'affaire' de las autopistas", de B. Díaz Nosty (Ed. Zero); en "Producción monopolística del espacio y transporte", de Ramón Fernández Durán (Ed. Nuestra Cultura), o en los diversos documentos elaborados por las coordinadoras y grupos que han luchado contra las autopistas que querían imponerles en sus zonas (por ejemplo, el libro "Luchas contra autopistas en el Estado español", de la Coordinadora de Luchas Contra Autopistas, Ed. ZYX).

Y es que, señor Páez, si sus datos sólo provienen del Ministerio de Obras Públicas, sus conclusiones se irán pareciendo a las del Ministerio de Obras Públicas. Esto lo digo porque, con buena fe, usted ha señalado como solución la que va a empezar a aplicar ese Ministerio, es decir: como las compañías concesionarias no se han atrevido a construir las Autopistas A-2 (Madrid-Guadalajara), A-4 (Madrid-Toledo) y Alicante-Murcia, debido entre otras razones a la oposición presentada por coordinadoras y grupos vecinales y ecologistas. En vista de ello, ahora se pretende la intervención del capital público, para que la fachada socializante oculte la continuación del beneficio privado. Pregunte, pregunte, señor Páez, por ejemplo, a los afectados por la autopista del Atlántico y verá que de peaje o pública les estorba igual.

La autopista como elemento de dominio del espacio por parte del capital nos debe estorbar a todos los que nos oponemos a ese dominio. Aunque sea pública y el negocio se realice a través del Estado. ■ ALFONSO SANZ (Madrid).

(1) Información Comercial Española, número 531.

(2) Prólogo del libro de Mario Gaviria "Libro negro sobre la autopista de la Costa Blanca", Ed. Cosmos, 1973.