

LA EUROPA AZUL

El jueves 28 del pasado septiembre, Toulouse se convirtió en la capital aeronáutica de Europa. En el aeropuerto de Mérignac se hallaban presentes el primer ministro francés, Pierre Messmer; los ministros de Transporte británico y francés, Heseltine y Galley; el ministro de Finanzas alemán, Rohwedder, y Julio Salvador Díaz, ministro español del Aire. La ocasión no era para menos. Europa presentaba los dos aviones construidos en común: el «Airbus A 300-B», un avión destinado al transporte del gran público, y el «Concorde 02», en todo semejante a los aparatos supersónicos que volarán comercialmente en 1975, y al que el senador norteamericano William Proxmire y el francés Antoine Pinay han calificado de «pequeño transporte para multimillonarios».

Hermosa presentación, raudales de elocuencia. En los discursos pronunciados se exaltó a la Europa azul, la de los cielos, que estaba allí a punto de nacer, bajo nuestros propios ojos, después de la Europa negra del carbón y la verde de los pastos. Era todo conmovedor... y, sin embargo, estaba tan lejos de la realidad. Porque la Europa azul no ha podido, no puede, ni podrá realizarse mientras los Estados Unidos, que controlan y piensan seguir controlando el 80 por 100 del mercado aéreo occidental, se las ingenie para, con ciertas complicidades, echarla a pique.

La historia del «Airbus» resulta ejemplar. En 1968, ingleses, alemanes, holandeses, españoles y franceses consiguen por fin ponerse de acuerdo para diseñar y construir en común un avión de gran transporte. La Rolls Royce fabricará los reactores; los demás consocios, el fuselaje y los sistemas. Algunos meses después, Rolls Royce y el Gobierno británico abandonan el proyecto europeo para dedicar sus esfuerzos y energías a la fabricación del reactor RB 211 para el «Tristar» americano, rival del «Airbus».

UN GOLPE BAJO

La Rolls Royce subestimó considerablemente el coste de construcción de ese reactor y, tras quebrar, fue nacionalizada. Pero el encadenamiento lógico de la decisión británica llevó a Henry Marking, presidente de la British European Airways, a firmar, en agosto de 1972, un contrato de compra de seis «Tristar» por un valor de 50 millones de dólares y a reservar opciones sobre otros seis aparatos.

El «Airbus» tiene un radio de acción de 3.000 kilómetros, contra 5.000 del «Tristar». En las distancias medias cubiertas por la BEA, el avión europeo posee una ventaja sobre su competidor de aproximadamente un 10 por 100 por asiento-kilómetro. Lo que representaría para el constructor británico un ahorro de 910 millones de pesetas al año. De hecho, la BSA no tenía libertad para elegir, sino que debía comprar el «Tristar» para ayudar a la Lockheed y a la Rolls. Fue un golpe bajo propinado a Europa.

A pesar de ello, Roger Béteille,



«Airbus».



coordinador del programa «Airbus», se muestra optimista: «Hemos construido este aparato en un tiempo record: tres años y tres meses. Gracias a ello llega al mercado en un buen momento. Cuesta unos 1.004 millones de pesetas. El programa ha exigido trece mil millones de inversiones, valor actual. Los Gobiernos respectivos recuperarán el dinero por ellos invertido a partir de la venta del aparato 350. Y esperamos superar esta cifra».

Los Estados Unidos harán todo lo posible por disipar esa esperanza. El Presidente Nixon acaba, por otro lado, de definir las nuevas reglas del juego económico para su país: oponerse al Mercado Común en todos los frentes. Los constructores aeronáuticos americanos no han esperado la luz verde para llevar a cabo su ofensiva. Consideran el mundo

como un coto privado y no permiten que nadie haga nada sin su permiso. Recientemente, la Administración americana rechazó una solicitud conjunta de la General Electric y de la SNECMA, fabricante francés de motores de avión, para la puesta a punto de un nuevo reactor civil de diez toneladas de empuje, el M-56, destinado a equipar a los aviones europeos de gran capacidad de la segunda generación. Y, desde que existe el «Concorde», los americanos han desencadenado, en relación con este aparato, una auténtica psicosis.

En 1970, en el momento en que el Congreso americano se disponía a renunciar a la construcción de un avión supersónico, el ministro de Transportes, John Volpe, anunció la apuesta: «Los Estados Unidos deben construir el «SST» para proteger a la in-

dustria aeronáutica americana contra la dominación extranjera».

No se ha llegado a ese extremo, pero el francés Jean-Noël Adenot, delegado general de la Unión Sindical de Industrias Aeronáuticas y Espaciales, afirmó recientemente: «El «Concorde» permite a Europa dar un gran salto tecnológico, cuyos frutos recogeremos en la década de los ochenta. En efecto, nos coloca en excelente posición con vistas a la construcción de la segunda generación de aviones supersónicos. Si Europa consigue reventar el monopolio, casi absoluto, de los Estados Unidos en el campo del transporte aéreo, será en gran parte gracias al «Concorde»».

Porque, ¿de qué se acusa, en resumidas cuentas, a este avión? ¿De ser un avión para multimillonarios? El ministro francés de Transportes, Robert Galley, ha declarado a este respecto que en una época «en que tres aviones de gran capacidad puedan volar en cuestión de minutos a 1.200 pasajeros sobre un aeropuerto, saturando así los servicios de Policía, de aduana y de equipaje, algunos viajeros privilegiados, ansiosos por evitar los aglomeramientos, desean una nueva clase de transporte más personalizado y más costoso».

EL PROBLEMA DEL «BANG»

Las compañías aéreas que han encargado «Concordes» saben todo esto y están precisamente ocupadas en definir a esta nueva clase, que se beneficiará no solamente de la velocidad, sino también de servicios especiales en los aeropuertos. Entonces, ¿por qué toda esa campaña contra el supersónico franco-británico?

¿Problemas de contaminación? El «Concorde 02», equipado con el nuevo reactor Olympus 602 con cámara de combustible anular, no es más ni menos contaminante que los otros reactores que están ya en el mercado. Si bien es más ruidoso que el «Boeing 747», no lo es más que el «Boeing 707» y el «DC-8», que seguirán volando diez o veinte años todavía.

¿El «bang!»? Los estudios de vibración en el suelo efectuados en Australia durante la visita del «Concorde 01», demuestran que no puede compararse con el que producen todos los días los aviones militares en todo el mundo y que han de soportar millones de personas. De todas formas, el «Concorde 01» demuestran que localidad supersónica los territorios habitados.

¿Será entonces el precio? Es verdad que gastar sumas astronómicas en un programa no militar, es algo inaudito en Francia. Todo el proyecto va a representar un gasto de 169.000 millones de pesetas, repartidos entre trece años, lo que representa una cantidad anual de unas 660 pesetas por cada contribuyente francés y británico. «Los mismos individuos que se confiesan horrorizados ante la idea de invertir semejante suma en la construcción de un avión generador de puestos de trabajo y susceptible de una exportación masiva, no moverían un dedo si tuviésemos que des-

UNA COLONIA DE ESTADOS UNIDOS

Antonio Córdova, periodista de "El Grito del Norte", y militante de la organización chicana de Nuevo México "Gorras Negras", fue muerto por agentes de la Policía de ese estado. Este es uno de sus últimos artículos.

¿Está usted entre las personas que buscan un empleo en Nuevo México? Si es así, sus posibilidades de encontrarlo son escasas, entre otras muchas razones, por el argumento propagandístico utilizado por los «gringos» acerca de que «ese estado es una zona con excesiva mano de obra». Le dirán asimismo, aquellos que le niegan la posibilidad de obtener una forma de subsistir, que «en Nuevo México la oferta de fuerza de trabajo crece a un ritmo más veloz que la creación de nuevos empleos».

Sin embargo, es posible que al el color de su piel se encuentra entre los clasificados como «blancos», usted pueda obtener un empleo; pero, para un chicano, un negro o un indio, las oportunidades quedarán reducidas, en última instancia, a colocarse en alguna tarea que el «blanco» considere denigrante y que no hace por temor a ensuciarse las manos. En esos casos se encuentran los trabajos de lavaplatos, sirviente, obrero agrícola o empleado de una gasolinera, aunque, desde luego, el dueño del establecimiento será siempre un «blanco».

Según los informes oficiales más recientes, Nuevo México NO es solamente «un estado con excesiva mano de obra», sino que es, además, «un área subdesarrollada».

Uno de los argumentos que, de acuerdo a las investigaciones citadas, esgrimen los inversionistas del estado, es que la aún vigente cuestión de querrelas sobre la propiedad de tierras en disputa entre el Gobierno y los indios o los chicanos, frenan el desarrollo de capitales en el sector industrial.

Los hombres de negocios —destaca el informe— ante esa situación, estiman que es mejor dedicarse a la explotación de los recursos naturales en Nuevo México, que instalar fábricas o plantas de ensamblajes o computadoras electrónicas.

Para ellos resulta más productivo dedicarse a extraer carbón, petróleo, uranio y oro, o explotar los recursos maderables y el agua, en

tanto que desarrollan industrias en otros estados o fuera del país, como, por ejemplo, en Michigan, Texas, California y Japón.

Sin embargo, para cualquier economista que conozca la situación de Nuevo México, la conclusión de que ese estado es «un área subdesarrollada», constituye una gran mentira. Lo que sí puede afirmarse es que ese territorio padece de una enfermedad muy común que se llama «economía deformada».

Un ejemplo de lo que constituye una «economía deformada» se encuentra también en el estado de Virginia Occidental, donde la mayor parte de sus recursos son extraídos y conducidos a otros lugares para su elaboración.

Situaciones similares a las de Nuevo México y Virginia Occidental tienen lugar en Puerto Rico y en otras colonias estadounidenses en América. De aquí, que NO obstante la propaganda que intentan difundir los «gringos», Nuevo México NO es un «área subdesarrollada», sino que es una colonia dentro de Estados Unidos.

Cae bajo esta clasificación, NO solamente por el hecho de que fue un territorio conquistado militarmente por los anglosajones, sino por su situación actual en cuanto al intercambio comercial con los estados restantes y con la administración federal.

Las materias primas de Nuevo México son extraídas y elaboradas fuera del lugar, mientras que todo producto que se vende en ese estado es importado de otras regiones. Esa exportación de riquezas mineras y el escaso crecimiento de su industria constituyen, básicamente, la razón económica que impide que las oportunidades de trabajo NO crezcan paralelas a las necesidades de empleo de la población. Esa realidad de carácter económico se agrava aún más con las inmigraciones de los blancos procedentes de otros estados, que añaden a la ya pésima situación, el ingrediente de otro mal que influye en el desempleo: el racismo. El «gringo», conquistador de nuestras tierras, conocidas antes como Aztlán, NO se conformó únicamente con adueñarse de ellas, sino que decidió también que los indios y los chicanos NO eran lo bastante buenos como para trabajar con él.

En Nuevo México hay una industria que se desarrolla a pasos agigantados y que puede afirmarse que es la única en el estado: el turismo. En primer término, debe recordarse que ese medio de obtención de ganancias ocupa un principal lugar en los negocios de la metrópoli en todas sus colonias, y constituye uno de los signos de la «deformación económica». El turista arriba a Nuevo México atraído por las ciudades antiguas y por el colorido de sus nativos (que somos nosotros), pero no experimenta el menor interés por los seres

humanos, herederos de aquellos que construyeron esos monumentos, y que desarrollaron una extraordinaria y original cultura en esas tierras. Pero las fantásticas sumas de dinero gastadas por los turistas van a parar a los bolsillos de los «gringos» ricos, dueños del estado. Cualquier trabajo que un indio o un chicano realice durante la temporada de turismo será siempre del carácter del tipo señalado antes, o sea, sirvientes, mozos de limpieza, lavaplatos y dependientes en las estaciones de gasolina. Anádese, además, a esta discriminación, la constante inmigración blanca que contribuyó a que el índice de desempleo, solamente en 1970, se elevara a 7,8 por ciento.

El racismo se extiende, además, como es natural, a las áreas de viviendas. Los barrios más pobres de todo el Sudoeste son aquellos habitados por los chicanos y los indios. Entre ellos se encuentran Guadalupe, San Miguel, Mora, Río Arriba, Sandoval y Taos, así como el área de McKinley.

En esas comunidades el índice de desempleo oscila entre el 7,2 y el 15,5 por 100. Estos factores son, otros tantos elementos que concurren a conformar una «economía deformada».

Compárense asimismo las comunidades de los chicanos con las de los «superdesarrollados blancos».

En Los Alamos, donde la población blanca alcanza el 89 por 100, solamente hay un 1,9 por 100 de desempleados.

En cambio, en Mora, con una población chicana del 85,4 por 100, la desocupación se eleva al 14,7.

Si se comparan las remuneraciones que perciben los trabajadores en ambas localidades, las cifras indican que en Los Alamos el 2,1 por 100 tiene salarios menores a 3.000 dólares anuales, mientras que el 43,5 gana sueldos superiores a 10.000 dólares al año.

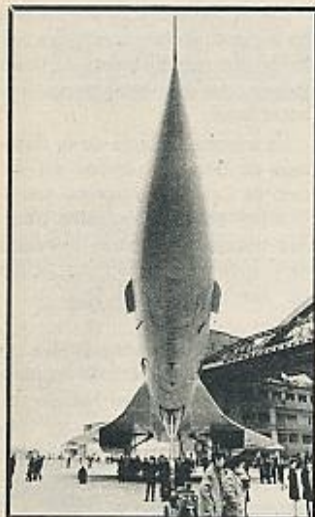
Por contraste, el 69 por 100 de los empleados en Mora reciben remuneraciones inferiores a los 3.000 dólares anuales.

El sistema escolar del estado es también otra importante cuestión en la situación del chicano y el indio en Nuevo México, y que influye directamente en sus posibilidades de trabajo.

La educación estadual se encuentra planificada por los «anglos», para los «anglos» y con los «anglos». Los niños chicanos e indios comienzan a sufrir la discriminación desde el primer momento en que ingresan a los centros de enseñanza.

El aislamiento del niño chicano e indio se produce a través de diversos métodos. El primero consiste en ponerlos en grados más atrasados debido a su desconocimiento del inglés.

Continúa después con el desprecio que reciben de los maestros,



«Concorde».

tinar el doble de esa cantidad a subsidios por paro», protestaba recientemente Geoffrey Rippon, ministro británico de Asuntos Europeos.

Pero crear puestos de trabajo no es suficiente. La auténtica justificación del «Concorde» es su venta. Francia y Gran Bretaña se desprestigiarán si se queda en los cajones. Porque cuesta caro: unos dos mil trescientos millones ejemplar/base 1971, más unos 1.300 millones si se tienen en cuenta las piezas de recambio y el material necesarios para su explotación.

Hasta ahora, China ha encargado tres «Concordes». Sin duda, estima que transportar diariamente a 100 chinos muy importantes de Pekín a París en diez horas en lugar de veinte, representa un ahorro, por «Concorde», de mil horas de chinos-muy-importantes. El Irán anuncia que piensa encargarse tres.

Los pedidos de Air France (cuatro aparatos) y de la BOAC (cinco) son más reveladores. Las dos compañías no hicieron sus pedidos hasta que sus dirigentes se convencieron de la rentabilidad del «Concorde». Un estudio efectuado por una de ellas ha demostrado que aplicando en los vuelos a Nueva York unas tarifas inferiores en aproximadamente un 20 por 100 a las actuales de primera clase, el avión sería ya rentable.

Otras compañías, en particular americanas y japonesas, han llegado a conclusiones semejantes, y es probable que, por lo menos, la Panam y la Japan Air Lines hagan también una serie de pedidos. «Además, —como afirma Bernard du Boucheron, director comercial de la empresa francesa Aérospatiale—, abstenerse será muy arriesgado para los grandes transportistas. A las compañías auténticamente internacionales no les quedará más remedio que comprar «Concordes»».

¿Qué harán los Estados Unidos para disipar tanto optimismo? Porque los americanos mirarán con ojeriza al «Concorde» por dos razones: primero, porque no lo han construido ellos, y segundo, porque las compañías aéreas internacionales se habrán visto obligadas a adquirir esos aparatos. ■ FRANÇOIS DUPUY.