

casas de los "tonton macoutes"; tanto es así que el flamante ministro declaraba: "¿Por qué ahora manos criminales y sacrílegas intentan manchar con sangre y fuego incendio y pillaje esta bella página de la historia?". (El País, 10-2-86).

Ante esta situación de lo que el gobierno llamaba "clima de violencia agitación y desorden" y que no era otra cosa que la frustración de las masas miserables, una unidad del ejército dispuso para contra una multitud y causa la muerte a cinco personas y el gobierno que mantenía el toque de queda, lo amplía desde las 8 de la tarde a las cinco de la mañana.

Una vez más se demuestra que los tumultos y las revueltas, por numerosas y violentas que sean, no son suficientes por sí solos para conducir, ni a la liberación de las masas, ni a la atenuación de sus condiciones de existencia. Como mucho pueden conducir a una revolución de palacio, que es lo que ha sucedido en Haití, dejando intacto el poder económico en las manos de la oligarquía mulata que ahora podrá repartirse también los negocios de los Duvalier.

Es la eterna canción que recorre muchos países del llamado tercer mundo. El estado de miseria y explotación que padecen las masas, se achaca al dictador que, según se dice, mantiene "sojuzgado" a "su pueblo". Y cuando empiezan a darse muestras de posibles reacciones de las masas ante la miseria, cuando el fantasma de la violencia recorre el país, la burguesía y sus lacayos ideológicos personifican todos los males en el dictador, dirigen todo el movimiento a su derrocamiento y con ello es la misma burguesía la que se apropia política e ideológicamente del movimiento. En algunos casos se substituyen las instituciones del estado por otras de ropaje democrático y "popular", imitando la hipocresía de las viejas burguesías metropolitanas. En otros -como es el caso de Haití- se limita todo a la sustitución de una familia por otro grupo más amplio de personas.

Pero en ambos permanece en pie el modo de producción, verdadera causa del mal de las clases explotadas y la dominación la sigue ejerciendo la clase que detenta los medios económicos. Para los marxistas, este es el único sujeto que ejerce la dominación y no la persona del tirano.

En Haití el modo de producción es capitalista burgués, y se puede

ver sobre todo a través de la gestión interna y de la total dependencia del exterior de su principal medio económico: el turismo. (Y ahora con la mayor dependencia del mercado exterior que representan los nuevos cerdos, mucho más).

Solo acercándose a la tradición y la teoría científica del proletariado, contenidas en su partido, podrán dirigir estas masas su acción contra las relaciones de producción y de distribución, verdadero corazón del sistema.

* * * * *

LOS PRECIOS DEL PETROLEO

Al margen de las consecuencias inmediatas de las que ya hablamos en este número, es importante reseñar otro aspecto de la bajada de los precios del petróleo.

En el nº 1 de El Comunista (nueva serie) ya hablábamos de cómo la bajada de los precios del crudo que por entonces empezaba a delinear era la demostración más palpable del vigor bronco de las leyes del mercado a las que todos deben someterse. En efecto, el descenso de la demanda hacía bajar los precios junto con un consiguiente exceso de oferta. Hoy esta tendencia ha seguido creciendo, la demanda ha seguido disminuyendo en relación a una oferta que no ha conseguido reducirse lo suficiente por la imposibilidad de llegar a un acuerdo en cuanto a la producción.

El ejército de los vendedores se debilita cuando la oferta excede a la demanda, decíamos.

La oferta y la demanda no determinan los precios como hace creer la moderna economía vulgar que al igual que la economía neoclásica de principios de siglo representa un retroceso con respecto a la economía clásica de los albores de la burguesía industrial. Los precios los determina el valor, establecido por el tiempo de trabajo socialmente necesario para la producción, la oferta y la demanda determinan únicamente las fluctuaciones de los precios por debajo o por encima del valor y a estas fluctuaciones se someten todos al margen de su voluntad.

Primero nos hacían ver la causa de la crisis en los altos precios del crudo, luego se demostró su falsedad. Hoy decimos que la nueva bajada de estos precios agudizará más aun la competencia y con ello se profundizará la crisis de superproducción de mercancías y de capital que padece el sistema capitalista.

La superación de estas crisis no esta pues en ninguna recuperación económica lo que no haría sino profundiza aún mas la crisis, sino en la destrucción del sistema capitalista mercantil.

* * *

(Viene de la pág. 1) ATOCHA...

dores madrileños que no solo utilizan un tren en sus desplazamientos en la mayoría de los casos, pues a menudo deben coger otro y empalmar con el Metro o autobuses, que no están en mejores condiciones.

Sin ningún contratiempo se van diariamente unas 5 horas en transporte, pues es necesario atravesar la ciudad de punta a punta y trasladarse a otras localidades más distantes.

Logicamente es muy fácil culpar a los trabajadores de originar "altercados" y "actos vandálicos" y no dar ni la más mínima muestra de solidaridad como hace el Comité de Centros de Trabajo de Transportes y Comercial Madrid-Atocha de Renfe, el cual pedía la no circulación de trenes a Parla y Fuenlabrada hasta que estuviese garantizada "la integridad física de todos los ferroviarios" (El País 5-4-86). La función de un Comité o de un sindicato es la de unificar los intereses de las diversas categorías de trabajadores, y no la de enfrentar a unos contra otros o pedir protección policial para que sean apaleados aquellos a quienes les resulta más difícil organizarse precisamente por hallarse de ida o de vuelta del trabajo. Pero la dirección política de los sindicatos y de los comités de empresa solo se preocupa de pedir más represión y vigilancia policial (de otra forma no puede garantizarse su "integridad física") sin importarle lo más mínimo las denigrantes y vergonzosas condiciones en las que otros trabajadores (que para ellos solo son "vándalos" y "gamberros") deben viajar en tren.

Es muy importante señalar que dichos atrasos, averías, etc, se traducen para estos trabajadores en sanciones, despidos y la consiguiente pérdida del puesto de trabajo, además de tener que recuperar estas horas perdidas.

Pero todo esto encontró una respuesta proletaria firme y contundente el pasado jueves 3 de abril en Atocha, al "amotinarse unos 500 viajeros" (según las estimaciones de la prensa burguesa), hartos de ser considerados como animales y de soportar el desprecio

olímpico con que son tratados por RENFE.

El pánico de la burguesía ante este estallido de cólera proletaria, breve, fugaz, pero intenso (la estación quedó arrasada en breves minutos, centrándose la acción de la masa en los centros de mando de trenes y en instalaciones diversas) fue general. Pues no por algo se ha tratado de la respuesta más sana y vigorosa que ha dado la clase obrera madrileña en los últimos años. Su carácter espontáneo, no controlado y autónomo, fuera de las riendas de la "legalidad" y de las "vías de dialogo" que recomiendan la burguesía y sus miserables lacayos pseudo-obreros (partidos democráticos, Ayuntamientos de izquierda y Asociaciones de Vecinos), es lo que ha provocado el miedo burgués a que hechos de este tipo se puedan generalizar y extender por barrios y fábricas. Es preciso dice la burguesía, extirpar rápidamente este tumor. Y lo va a hacer de dos formas: 1ª. Con la policia que tomará militarmente las estaciones "conflictivas" y reprimirá cualquier tipo de protesta; 2ª. Con buenas palabras y con promesas de una pronta mejora de las lineas (de ser esto cierto quedaría demostrado una vez más que estos "actos vandálicos" son los únicos válidos para conseguir ciertas mejoras). La aristocracia obrera de RENFE puede respirar tranquila, pues tendrán a su lado a esos..."trabajadores de uniforme" (como gusta denominarles el PCE) que garantizarán su "integridad física" amenazada por masas proletarias que no se resignan a pasarse 18 horas fuera de su casa y a ser tratados como bestias. Ni que decir tiene que esa fuerza policial, tan querida y deseada, será empleada contra los mismos trabajadores de Renfe en cuanto las circunstancias así lo reclamen.

Lo cierto es que el hecho de que la calidad del servicio en Renfe, (sobre todo en las zonas industriales y proletarias) vaya empeorando a ritmos agigantados, viene a corroborar parte de la reducción del déficit de Renfe, "cerca de 20.000 millones en 1985" (El País 19-4-1986), sin contar las medidas que está imponiendo en materia salarial y de prestaciones sociales entre sus trabajadores.

Ya lo saben los trabajadores de Getafe, Parla, Fuenlabrada, Alcalá y demás zonas obreras. A partir de ahora van a observar notables y eficientes mejoras en las estaciones "conflictivas", pero dichas mejoras