

El día 22 de marzo de 1970
publicó "ABC"
un editorial con el título

CONTRAINS
Piamonte 18,3° - Madrid - h
No 14 - Masia - J. J. J.

Base Empresarial para Reformar

Si no interpretamos mal su contenido, creemos que las afirmaciones fundamentales que contiene son las siguientes:

- 1.º Que la idea de la reforma de la empresa es "relativamente reciente" y es "preocupación más política que económica"
- 2.º Que "es problema muy complejo", de fácil solución en teoría, facilidad que "desaparece a la hora de concretar en disposiciones prácticas su contenido y su finalidad".
- 3.º Que la pretendida reforma produciría "un trastorno y un daño económico —y por tanto sociales— mayores de los que se aceptan, como existentes, en la hipótesis de la cual arranca la idea de la reforma de la empresa".
- 4.º Que es tesis discutida y "que no se ha impuesto, la cogestión", y no sabemos, "con claridad, en qué puede consistir la participación".
- 5.º Que "se apagó, no ha mucho, apenas nacida entre nosotros, la idea de la empresa nacional-sindicalista, a la que pusieron agudo epitafio estas palabras: su concepto no pasó de ser una emoción política de situación".
- 6.º Que "el propósito que anima estas (esas) líneas parte de una consideración previa: la consideración de nuestra realidad empresarial".
- 7.º Que nuestra realidad empresarial es... lamentable y que "en el sector industrial no llega a ser el 10 por 100 las empresas con más de cincuenta trabajadores".
- 8.º "Que la empresa española, en general, no es rica, su autofinanciación es deficiente; su productividad, reducida; su capacidad competitiva, escasa y pequeño su tamaño".
- 9.º Que..., etc., etc., etc.
- 10.º Resumiendo: COMO NO HAY "BASE EMPRESARIAL PARA REFORMAR" NO DEBE HABER FORMA JURIDICA.

La verdad es que... estamos confundidos, desesperados, atrapados por los los diez puntos anotados y por los cien que quedan por anotar. Pero... hagamos un comentario sobre cada uno de los apartados:

1.º La idea de la reforma de la empresa es relativamente reciente. Es lógico: nuestros padres, Adán y Eva, no tuvieron oportunidad de plantearse este problema. La preocupación de reformar la empresa o de formarla debe ser jurídica, económica, social, política, etc., etc.

2.º El problema es complejo, fácil en teoría y con grandes dificultades en la práctica. Ante esta situación tenemos, al menos dos posibilidades: continuar haciendo teorías que es lo fácil y dejar lo práctico y lo difícil para que nos lo resuelvan otros y en otros momentos más oportunos.

3.º Como la pretendida reforma producirá trastornos y daños económicos y sociales mayores que los que se aceptan como existentes... será mejor continuar así. ¿Qué trastornos y daños son los previstos? ¿Repercusiones desfavorables sobre el nivel de inversiones, sobre el nivel de empleo, sobre la rentabilidad empresarial? ¿Entendemos que no hay remedio? ¿O que no se quiere aplicar? ¿Qué pena!

4.º ¿Que no se ha impuesto la cogestión? ¿Que no sabemos en qué puede consistir la participación?

La única solución que vemos es que se incluyan estos temas como materia de estudio en un nuevo plan de educación a escala nacional.

5.º Se apagó no ha mucho la idea de la empresa nacional-sindicalista y le pusieron este agudo epitafio: "su concepto no pasó de ser una emoción política de situación." ¡Si la reforma de la empresa se pudiese hacer con epitafios...! Hasta podríamos recurrir a Cervantes, que escribió:

"Tate, Tate, folloncicos,
De ninguno sea tocada,
Porque esta empresa, buen rey,
Para mí estaba guardada.

6.º Se afirma que las líneas del editorial están animadas de un "propósito". Sinceramente, veo el "pósito" pero el "pro" (en favor de) no lo veo por ninguna parte. Sin embargo, se puede adivinar. No obstante el "propósito" tiene un supuesto: "la consideración de nuestra realidad empresarial". REALIDAD (¿palabra derivada de res=cosa?). Pues esta es la "cosa", la realidad. Y la verdad es la realidad, la cosa. Y cada uno ve la cosa según su caso. El ascua y la sardina y estos versos de Machado:

El ojo que ves no es
ojo porque tú lo veas:
es ojo porque te ve.

7.º La realidad empresarial no es sólo cifras, números porcentajes, estadísticas. Números contar, desde luego. Pero no sólo de números se compone la empresa... aunque los obreros y empleados tengan un número cada uno.

8.º La empresa española, en general no es rica, pero hay algunas exageradamente ricas; su autofinanciación es deficiente, sin embargo hay otras (posiblemente demasiadas) que se dedican a eso, a financiar a diestro y siniestro; su productividad reducida (sin comentario porque se podrían dar cifras escandalosas de productividad o rentabilidad); su capacidad competitiva escasa (evitando la ocasión se evita el peligro), pequeño su tamaño (es lógico; cada español lleva dentro un empresario hasta que aborta).

9.º Podríamos añadir muchas cosas más. Preferimos dejar un espacio para meditar.

10.º Conclusión: no hay "base empresarial para reformar". La pena es que nos hemos enterado de ello demasiado tarde. De haberlo sabido antes nuestro catedrático Sr. Garrigues no habría publicado en "Ya" una serie de artículos bajo el título "ACOTACIONES DE UN JURISTA SOBRE LA REFORMA DE LA EMPRESA".

Creemos que afirmar que no existe base empresarial para reformar porque no existen ni mayor número de empresas ni más poderosas, es no querer entender. La empresa necesita forma o reforma jurídica y principalmente para que bajen de su pedestal los elementos materiales que la componen y se sitúe en lugar adecuado el elemento humano que en ella trabaja.

presentamos

a

RUEDARSA INDUSTRIAS MECANICAS

FABRICACION DE ARTICULACIONES CARDAN
TRANSMISIONES — JUNTAS UNIVERSALES
CRUCES CARDAN — ETC.

Sin pretensiones de lucro
"CETRA", mediante su Ser-
vicio de Operaciones Co-
merciales, garantiza la pro-
cedencia de los productos
de la Firma presentada y
asesora.

A

Cooperativas de Transportes aso-
ciadas, canalizando la demanda y
consumo de Productos de calidad.

Sin pretensiones de lucro.

TRANSPORTISTA,
tenga certeza
de que
los productos que
compra son de la
firma presentada
y de absoluta
garantia.

P
A
R
A
Q
U
E
V
D.

REFORMA DE LA EMPRESA

La creación de una nueva estructura jurídica para la Empresa es necesaria para hacer posible no sólo el inmediato desarrollo económico, sino el progreso social.

La ausencia de esta estructura ha motivado y motiva alteraciones de todo tipo en la marcha de las Empresas.

La necesidad de crear una estructura jurídica, sentida en el seno mismo de la Empresa, ha llegado a las altas esferas políticas y es lógico que se apresuren a satisfacerla.

El Ministro de Trabajo, Don Licinio de la Fuente, a los miembros de la Sección Tercera del Consejo Nacional (Política Económica, Social y Sindical), dijo: "El trabajador no es un instrumento, como una máquina, que el empresario puede comprar, pagar, amortizar. Y ello, aunque lo hiciera con largueza. El trabajador es un elemento integrante de la empresa, de esa empresa que tenemos que reformar o, mejor aún, construir realmente de nuevo. Y, como tal, tiene derecho a participar en la vida de la empresa misma, en sus decisiones y en sus frutos. Yo creo que el Consejo tiene ante sí una de las tareas más sugestivas en el desarrollo de los Principios y Leyes Fundamentales: ésta de señalar las bases para una nueva estructuración de las empresas de acuerdo con dichos principios y leyes."

JOAQUIN GARRIGUES,

Catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad de Madrid, ha publicado en el diario madrileño YA una serie de artículos bajo el título:

ANOTACIONES DE UN JURISTA

SOBRE REFORMA DE LA EMPRESA

Agradecemos a nuestro gran mercantilista su magistral lección, y como homenaje ensayamos este resumen de interés en los momentos en que tanto se habla de empresa y reformas.

(RESUMEN DE LO PUBLICADO EN EL NUMERO ANTERIOR)

Vivimos bajo el signo de la reforma, ni siquiera se respetan las más venerables instituciones de Derecho Civil: "Patria potestad", "poder marital", etc., etc.

"El régimen capitalista tiende a destruirse a sí mismo", afirma SCHUMPETER.

Está de moda hablar de "reforma de la empresa". Esta reforma ha de ser jurídica y conviene distinguir dos problemas distintos: reforma de la empresa y reforma de la sociedad anónima.

Diferencias sustanciales entre empresa y sociedad anónima. La sociedad anónima es, fundamentalmente, un organismo colector de capitales. La empresa por la idea de la actividad.

Dos derechos diversos y antagónicos, los derechos del capital y los derechos del trabajo.

Aspiración de los obreros a penetrar en la empresa. Soluciones europeas: participación, cogestión, etc. Las experiencias francesa y alemana no satisfacen.

Participación aún más reducida en España.

UN TEMA ESCABROSO, TEMERARIO

La reforma de la sociedad anónima no conduce necesariamente a la reforma de la empresa. Asimismo, la inmixción del elemento laboral en los consejos de administración de las sociedades anónimas, si ha servido para mejorar las relaciones personales entre capitalistas y obreros, no ha representado ningún avance en el camino de la reforma de la empresa.

Intentar dar forma o dotar de estructura jurídica a la empresa es abordar un problema que «viene bloqueado por dos peligros evidentes: de un lado, el de atrincherarse en la incomprensión y en el egoísmo de los poderosos, y por otro lado en el de ceder a una fácil demagogia».

EN EL LIMBO DE LAS DECLARACIONES PROGRAMATICAS

En nuestras leyes encontramos muchas definiciones económicas de la empresa como unidad económica. No encontramos definiciones jurídicas. El Fuero de los Españoles (art. 26) la define como «comunidad de aportaciones de la técnica, de la mano de obra y del capital». La Ley de Principios del Movimiento Nacional (art. XI) dice que «la empresa es una asociación de hombres y medios adecuados a la producción y que constituye una unidad de intereses y una unidad de propósito». El Fuero

del Trabajo, en su declaración octava dice que «la empresa, como unidad productora, ordenará los elementos que la integran en una jerarquía que subordine los de orden material a los de categoría humana y todos ellos al bien común». El reglamento de los jurados de empresa dice que «se entiende por empresa la unidad económica al servicio de la patria, encaminada a la producción dentro de un régimen de solidaridad de los elementos que a ella concurren, y bajo el mando de un jefe responsable ante el Estado».

CLARIDAD EN EL AMBITO SINDICALISTA

En el I Congreso Nacional de 1946 se dijo que «constituye un postulado irrenunciable la transformación jurídica del régimen actual de la empresa.»

El III Congreso Nacional de Trabajadores (1951) destacó la necesidad de que se promulgase una ley de Ordenación de la empresa en la que se reconocieran los derechos de los trabajadores a participar en la dirección y administración. El Consejo Nacional de la Organización Sindical Española celebrado en 1959 aclara que los trabajadores no buscan solamente una participación en los consejos de administración ni en los beneficios, sino «en todas las decisiones empresariales».

Está claro que en el ámbito sindicalista se sabe con claridad lo que se pretende.

210 establecimientos en todos los continentes
178.000 dependientes
150.000 millones de pesetas en facturación

Integración de los Grupos **PIRELLI y DUNLOP**

Los Consejos de Administración de «PIRELLI, S.p.A.», de Milán, «SOCIETE' INTERNATIONALE PIRELLI, S. A.», de Basilea, por una parte, y de la «DUNLOP COMPANY LTD.», de Londres, por otra, han decidido en principio la integración de sus actividades industriales, aunque manteniendo sus actuales personalidades jurídicas y quedando como Sociedades financieras. Cada uno de los dos Grupos, Pirelli y Dunlop, se propone asumir cuotas sustanciales de participación (variables entre el 40 % y el 49 %) en la actividad del otro. Se espera completar en los próximos meses los estudios necesarios de carácter fiscal y legal, así como las valoraciones correspondientes basadas sobre los datos del pasado y las perspectivas futuras, para someter propuestas concretas a las respectivas Juntas de Accionistas antes de fin de año.

Ambos Grupos, que en gran parte operan en los mismos campos tecnológicos, tienen aproximadamente las mismas dimensiones y son similares, tanto desde el punto de vista de la organización como de la gestión. Conseguirían, pues, una diversificación mercadológica y geográfica en función de su amplia complementariedad. Consideran, por otra parte, ambos Grupos que la integración les permitiría conseguir una más elevada eficiencia y una expansión más rápida a través de la coordinación de la investigación y una mayor fuerza por medio de la máxima colaboración y racionalización.

Una vez realizada la integración, los Consejos de Administración de las mencionadas Sociedades, serían nombrados, como hasta ahora, por los respectivos accionistas y ellos responderían de su gestión, según las leyes y los usos del país de origen.

Los nombres bien conocidos, Pirelli y Dunlop, serían mantenidos, así como lo serían también las marcas de los productos respectivos.

Los Grupos alcanzan, en conjunto, una facturación equivalente a más de ciento cincuenta mil millones de pesetas y dan ocupación a 178.000 personas en el mundo.

EL GRUPO PIRELLI

El Grupo Pirelli, en el curso de casi un siglo de continuo y coordinado desarrollo, ha conseguido, en los

sectores en que opera, posiciones de alto prestigio tecnológico que lo colocan entre las industrias más avanzadas del mundo. Paralelamente el Grupo ha extendido progresivamente su penetración industrial y comercial, sobre todo en Europa y en el continente americano, con un complejo que consta actualmente de 82 establecimientos, con 76.000 dependientes, de los cuales 42.000 trabajan en Italia.

La facturación global del Grupo en 1969 ha sido equivalente a cerca de 74.000 millones de pesetas.

EL GRUPO DUNLOP

La Dunlop tiene 128 establecimientos principalmente en Europa, Africa, Asia y Norteamérica; 102.000 dependientes. La facturación global en 1969 ha sido equivalente a cerca de 80.000 millones de pesetas.

EL GRUPO PIRELLI-DUNLOP

Este proyecto agruparía a 210 establecimientos en todos los continentes, 178.000 dependientes y una facturación equivalente a cerca de 150.000 millones de pesetas; a ocupar el tercer puesto en la clasificación mundial de la industria de la goma.

LOS MOTIVOS DE LA INTEGRACION

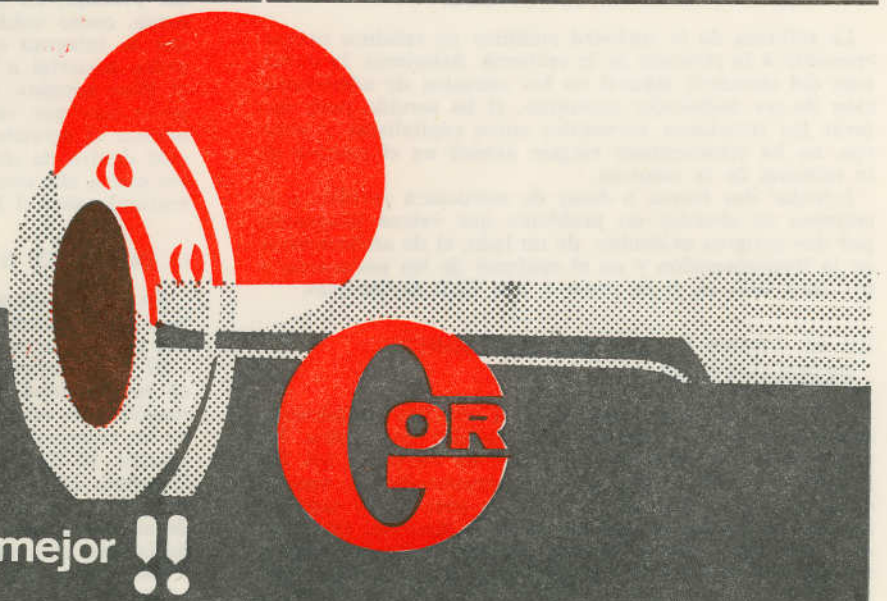
A la vista de los años 70 la Pirelli ha valorado las perspectivas abiertas por los más vastos mercados mundiales y por la progresiva liberalización de los intercambios; ha comprobado la mejora y eficacia alcanzadas por sus cuadros y por sus estructuras industriales y comerciales y ha reconocido en consecuencia que ha llegado el momento de mirar a nuevos y más amplios objetivos de desarrollo que encuentran hoy, en la cada vez más rápida evolución socio-económica del mundo moderno, imperativas motivaciones de orden técnico, financiero y de organización. Esta orientación conduciría a desarrollar también ulteriormente aquella diversificación geográfica y mercadológica que ha sido una constante de la política Pirelli.

gor

el palier de
confianza

GARANTIA MAXIMA
OPTIMA CALIDAD
RENDIMIENTO EXCEPCIONAL

con **GOR** se anda mejor !!



VAGUEDAD DE LAS DECLARACIONES GUBERNAMENTALES

Contrasta con la claridad del sindicalismo obrero la vaguedad de las declaraciones gubernamentales. Así, el artículo 35 de la segunda ley del Plan de Desarrollo dice que «se promoverá la reforma de la empresa con objeto de adecuar sus estructuras a nuestras Leyes Fundamentales y de acuerdo con el desarrollo socio-económico de la nación». Nos quedamos sin saber en qué consiste ese «adecuar sus estructuras a nuestras Leyes Fundamentales» ya que en éstas no se nos define la empresa desde el punto de vista estructural, y sin saber cómo haya de realizarse ese acuerdo entre la estructura de la empresa y el desarrollo socioeconómico de la nación.

La idea de la participación se recoge en el artículo 30 (apartado b y c) de la citada ley del Plan de Desarrollo cuando dice que «se fomentará la promoción social de los trabajadores impulsando su progresiva participación en la responsabilidad y gestión de los órganos de dirección de la empresa a través de los jurados de empresa y en los consejos de administración en los casos que así proceda».

REVISIÓN DEL CONCEPTO DE EMPRESA

A España ha llegado también un movimiento doctrinal nacido precisamente no en los países socialistas, sino en los países capitalistas, que ha sometido a revisión la figura de la empresa dominada por el capital, fruto del alto capitalismo industrial del siglo pasado. Esta concepción de la empresa como propiedad del capitalista empresario está en crisis porque responde a una mentalidad hoy abandonada en casi todo el mundo. Es una concepción injusta porque la empresa no es sólo un conjunto de bienes sobre el que cabe ejercer los derechos de propiedad, sino que es, ante todo, un conjunto de actividades que se vierte sobre bienes de diversa índole. Por ello todos los que aportan su actividad a la empresa parece justo que tengan alguna participación en el poder de mando. Y no deja de sorprender, entre nosotros, las opiniones de ciertos autores que no pueden ser clasificados dentro del campo marxista.

En el número de la publicación titulada «Información Comercial Española», del Ministerio de Comercio, correspondiente al mes de marzo de 1969, se pueden leer opiniones como éstas: «El capital es un instrumento, y el propietario de la empresa. La empresa es una reunión armónica de tres elementos: dirección, operación y los instrumentos, y por ello, al ser el capital un instrumento, no se puede, por ese mero hecho, de dar el derecho de gobernar» (Valero). «Nuestro objetivo al reformar la empresa por vía socializante será la integración del trabajo directivo y operativo. La empresa socializada, base de la economía del futuro» (Elorduy Taubman). La empresa,

en su contextura actual, está desintegrada, porque los tres elementos que la componen (capital, dirección y trabajo) no están justamente valorados. El capital se atribuye, como si fuese un dogma, con carácter excluyente, la propiedad, el gobierno y el beneficio de la empresa» (Navarro Rubio, gobernador del Banco de España).

SUSTITUIR EL CONTRATO DE TRABAJO POR UN CONTRATO ASOCIATIVO

Si la empresa es una comunidad de trabajo lógicamente se le debe aplicar la vestidura jurídica de las comunidades de personas que persiguen un fin común (asociación, sociedad). El contrato de trabajo, como contrato de lucha económica, habrá de ser sustituido por un contrato asociativo, como instrumento de organización económica. Ya fue apuntada esta idea por el Pontífice PIO XI en su encíclica «Quadragesimo anno»: «Sería conveniente que el contrato de trabajo, dentro de lo posible, se suavizara un tanto con el contrato de sociedad».

Al Parlamento francés llegaron hace años propuestas socialistas sobre la «Asociación-empresa», es decir, sobre una asociación formada por obreros que participaría de los beneficios a nivel del capital y una vez pagado a éste un interés equivalente al salario. René Capitant, ministro de Justicia del Gobierno del General De Gaulle, impugnó esta idea y propugnó otra solución semejante, de la que no se ha vuelto a hablar, y que consistía en crear un nuevo tipo de sociedad mercantil integrada por la Cooperativa de Trabajadores, por la sociedad capitalista y por un órgano de dirección. Según su defensor, este sistema permitiría declarar nulo el contrato de trabajo por ser contrario a la democracia, ya que implica la subordinación de un hombre a otro.

AMPLITUD DEL PROBLEMA

El problema que la insistencia de estructura jurídica de la empresa plantea carece de límites geográficos. Afecta a la mayor parte de los pobladores de nuestro planeta si bien de modo negativo a la mayoría. El estilo y modo de vida del hombre depende de la solución que se de a este problema.

Las soluciones históricas aportadas han sido, hasta la fecha, ineficaces. Los juristas, sociólogos, economistas, mercantilísticos aportan sus ideas, apuntan soluciones. La doctrina social de la Iglesia se presenta con valor universal y para cada hombre. La mayoría conoce el problema y lo vive o, al menos, lo vive si no como problema sí como realidad vital o mortal.

A pesar de tanta luz la cristalización en fórmulas jurídicas no es fácil. El exceso de luz ciega y un cristal roto puede hacer sangre. Pero el problema necesita solución.



Pegasus

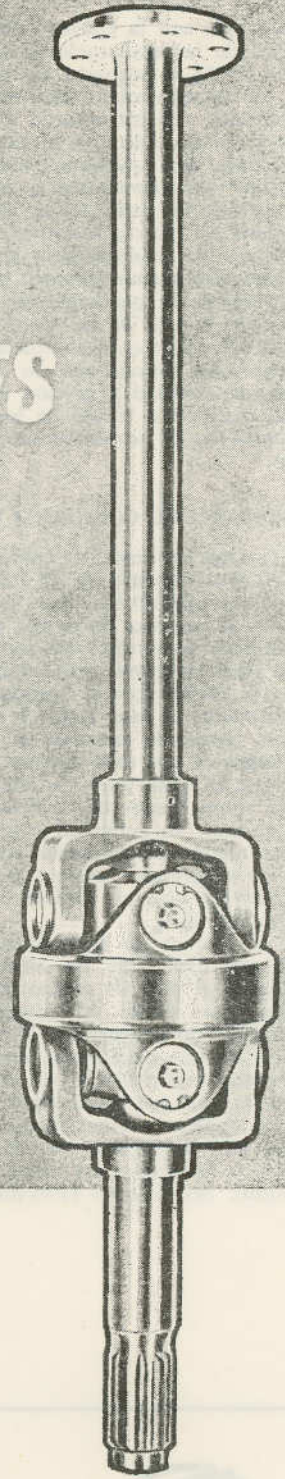
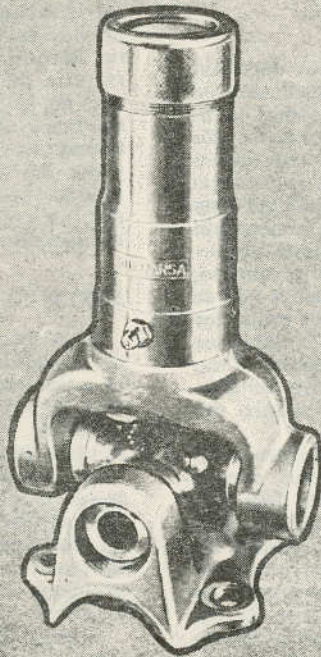
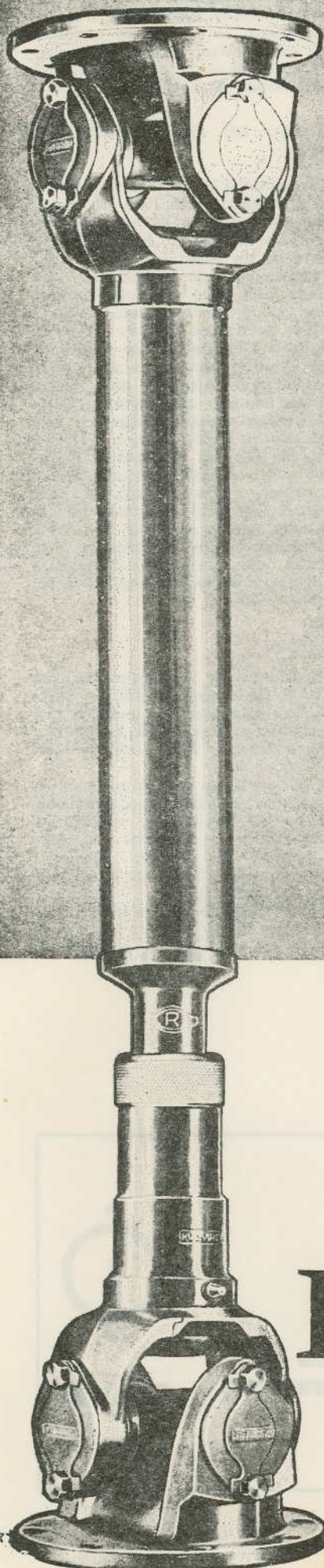
Finanzauto
Y SERVICIOS, S. A.

CENTRAL: DOCTOR ESQUERDO, 136 - MADRID (7)
24 SUCURSALES Y 21 BASES DE SERVICIOS



SAVA

**EQUILIBRIO
PERFECTO
EN
TRANSMISIONES**



RUEDARSA



DIAGNOSIS DE NUESTRO COOPERATIVISMO EN LA HORA PRESENTE

"MUNDO COOPERATIVO"

Por José Luis del Arco

Acabo de regresar de una corta estancia en París.

Esta vez preferí hacer el viaje de ida y vuelta en esa grata novedad española, que es el tren llamado "Puerta del Sol". Uno se acuesta cuando el tren atraviesa las tierras de la alta Castilla y se levanta de la cama en las proximidades de la capital francesa. Y a la vuelta lo mismo, aunque al contrario. Ni detenciones por el paso de las aduanas —cuyos trámites se cumplen en ruta sin molestia para el viajero— ni el cambio de vagón que antes imponía el desigual ancho de la vía española y francesa. Este tren, aparte de su innegable comodidad, tiene el valor de un símbolo al borrar obstáculos que antes nos separaban de Europa.

El objeto de mi viaje era asistir a la XI reunión del Grupo de Trabajo para el Derecho Cooperativo, integrado en la Confederation Europeenne de l'Agriculture. El Orden del Día de la reunión comprendía un temario apretado: Financiación de las cooperativas agrícolas. Estatuto jurídico de cooperativas agrícolas de vocación internacional. Estudio de una teoría jurídica moderna de la cooperativa agrícola. Diferentes proyectos de ley alemán y francés... También había despertado el interés del Grupo el nuevo Estatuto Fiscal de las cooperativas españolas.

A la reunión concurríamos expertos jurídicos de una docena de países, y también representantes de la O.C.D.E. y del Mercado Común. Los temas se prestaban a un intercambio de ideas y opiniones, no siempre coincidentes, como consecuencia de las diferentes realidades e idiosincrasias nacionales.

Fue también en París cuando me enteré de haberse llegado, después de tantos años, al acuerdo entre las Comisiones deliberantes sobre el Convenio preferencial que el Mercado Común Europeo firmará con España y que nos abre las puertas —a plazo más o menos largo— para una integración en el marco de la economía y de la política europeas.

Motivos de profunda reflexión eran para mí —deben ser para todos los que nos interesamos por el cooperativismo— los hechos que acabo de referir. Por encima de lo anecdótico e inmediato, o si se quiere precisamente por esto, se nos impone una realidad insoslayable. Formamos parte de Europa y no como simple geografía continental. En un proceso uniformemente acelerado esta realidad nos envolverá, sin dejar apenas resquicio de nuestra actividad que no se vea afectada por una honda transformación. Los problemas que hoy afectan de modo inmediato a los países de la Comunidad Económica Europea nos afectarán más o menos pronto. Sus soluciones serán también las nuestras. Y asistiendo a las discusiones sobre el posible estatuto de una sociedad cooperativa supranacional, pensaba yo que nos urgía contruir nuestras cooperativas a nivel europeo. Los problemas que se nos van a plantear

están a la vuelta de la esquina y no deben cogernos desprevenidos...

Debemos preguntarnos cuál sea la situación actual de nuestro cooperativismo. La respuesta se presenta difícil y esto es lo más grave: no saber exactamente lo que valen nuestras cooperativas como empresas —valor económico— y como asociaciones que deben servir unos ideales —valor moral—.

Se impone, sin demora, una diagnosis de nuestro cooperativismo.

Nuestro cooperativismo ha mostrado de pronto fisuras inquietantes. Y esas fisuras se han descubierto en los sectores más dinámicos: Cooperativas Agrícolas, Cooperativas de Viviendas, Cooperativas de Crédito.

Parece como si en el momento que aquellos sectores han querido levantar vuelos, defectos larvados los hirieran de ala. Algunas cooperativas de segundo grado del sector agrario, nacidas a impulsos de evidentes necesidades, han fracasado a pesar de la mejor intención de sus dirigentes. Ciertas Cooperativas de Crédito no rurales proliferaron como células cancerosas. Y el mundo de las Cooperativas de Viviendas ha podido ser en algunos casos campo apropiado para el agio y la especulación de quienes nada tienen que ver con el sector cooperativo.

Me apresuro a decir que fueron casos aislados, excepciones no numerosas, afortunadamente, en un cuadro general de realizaciones ponderadas y honestas. Pero esto no quita gravedad al problema y, como síntomas de enfermedad o de fallos de estructuras, deben ser auscultados minuciosamente y remediadas las causas a tiempo, antes de que el mal invada el organismo. Cerrar los ojos a la realidad sería peligroso.

Muchas interrogantes se plantean y en las respuestas podremos encontrar la clave que nos ponga en el buen camino, sin riesgo de extravíos.

Contamos con una legalidad promulgada hace más de un cuarto de siglo. Se somete nuestro cooperativismo a un aparato ortopédico protector. ¿Aquella legalidad y este proteccionismo benefician o perjudican en la hora presente? Toda tutela tiene sus límites, y si éstos se rebasan los efectos son diametralmente opuestos a los pretendidos. ¿No nos encontraremos en este caso?

Piedra angular del cooperativismo es la formación del hombre. Antes de crear una cooperativa es indispensable educar los cooperativistas. ¿Tienen los nuestros, en general, conciencia de lo que obliga ser cooperativista? ¿Piensan en su cooperativa como instrumento de una forma de la economía más humana y justa o, por el contrario, no les mueve otro impulso que el egoísta de resolver, con el menor sacrificio, su pequeño negocio?

La cooperativa exige disciplina rígida para que la obra común no se malogre con las deserciones de los egoístas y cobardes. La cooperativa es una idea viril, traducida en solidaridad y parti-

cipación. Sentir con los demás y tomar las necesidades de los otros como propias. Participar activamente en afanes del grupo y no adoptar una actitud pasiva. ¿Podemos asegurar que hemos formado los hombres de esta madera para nuestras cooperativas?

Proclamamos a los cuatro vientos cifras estadísticas con tono triunfalista. Pero, ¿qué hay de verdad detrás de esas cifras? ¿Qué vale realmente nuestro cooperativismo, expresado en cifras de positivo contenido económico? Es difícil decirlo porque no existen criterios uniformes de contabilidad, los datos son manifiestamente incompletos, y falta instrumentación eficaz para un correcto control de cuentas.

Nuestro país está inmerso en Planes de Desarrollo Económico y Social. ¿En qué medida nuestro cooperativismo sirve o puede servir esa política?

En la hora presente, la doctrina y práctica cooperativas de los demás pueblos se enfrentan seriamente con el problema más delicado que plantea la especial característica de las cooperativas: Cohonestar lo que éstas tienen de sociedad de personas y de empresas para la realización de fines económicos. Estos problemas acucian especialmente a las grandes cooperativas y a las concentraciones cooperativas y se concatenan con otras cuestiones, una de las cuales y de importancia innegable es la relativa a la financiación. ¿Nos hemos preocupado de las soluciones en este terreno? ¿Contamos realmente con eficaces uniones federativas? ¿Con qué garantías abordamos la constitución de cooperativas de segundo grado? Y lo cierto es que el cooperativismo, sin las unas y las otras, sirve para bien poco.

¿Hemos sabido encauzar y desarrollar un proceso intelectual a todos los niveles y, especialmente, a nivel universitario para promocionar minorías vocacionales que sirvan de guía y den explicación y sentido a los objetivos de nuestro cooperativismo?

El Estado y la Organización Sindical proclaman frecuentemente su interés por las cooperativas. Incluso la ayuda económica que se recibe de aquél y de ésta no es mezquina. Pero ¿podremos afirmar que existe una política estatal y sindical respecto del cooperativismo clara y coherente?

¿Y por qué no nos hemos abierto a más amplios contactos con los cooperativismos de otros pueblos de afin cultura?

Han pasado treinta años desde que reemprendimos un camino que había interrumpido nuestra guerra civil. Tiempo suficiente para hacer un alto y recapitular sobre lo realizado.

Voy a intentar contestar, en sucesivos artículos, los interrogantes que me he formulado. Y no nos asustemos al enfrentarnos con la verdad por amarga que pueda ser. Lo malo —lo irremediable— sería que nos dejara indiferentes.

Y conocer un problema es el comienzo de su acertada solución.

Ultimos Números de Matrículas concedidos por las Jefaturas Provinciales de Tráfico

PROVINCIAS	N.º matricula (en 31-XII 1969)	N.º matrícula (en 31-I 1970)	Aumento en 31 días
Alava	28.368	28.646	278
Albacete	38.144	38.438	294
Alicante	144.034	145.299	1.265
Almería	36.022	36.304	282
Avila	12.341	12.487	146
Badajoz	45.828	46.253	425
Baleares	138.762	139.865	1.103
Barcelona	750.287	757.329	7.042
Burgos	35.722	36.025	303
Cáceres	28.588	28.895	307
Cádiz	79.930	80.583	653
Castellón	58.216	58.587	371
Ciudad Real	33.375	33.637	262
Córdoba	74.911	75.460	549
Coruña, La	77.450	78.199	749
Cuenca	16.985	17.131	146
Gerona	89.242	89.918	676
Granada	59.099	59.492	393
Guadalajara	17.069	17.180	111
Guipúzcoa	91.534	92.388	854
Huelva	28.947	29.210	263
Huesca	33.502	33.707	205
Jaén	47.647	48.016	369
León	49.239	49.623	384
Lérida	60.784	61.275	491
Logroño	26.819	27.038	219
Lugo	26.598	26.851	253
Madrid	798.442	804.621	6.179
Málaga	86.235	87.013	778
Murcia	112.186	112.914	728
Navarra	67.375	67.983	608
Orense	26.251	26.486	235
Oviedo	124.300	125.430	1.130
Palencia	20.886	21.064	178
Palmas, Las	62.359	63.091	732
Pontevedra	68.793	69.340	547
Salamanca	36.788	37.155	367
Santa Cruz de Tenerife	59.827	60.599	772
Santander	63.655	64.146	491
Segovia	15.998	16.133	135
Sevilla	161.513	162.793	1.280
Soria	11.461	11.565	104
Tarragona	69.607	70.122	515
Teruel	13.484	13.583	99
Toledo	34.652	34.970	318
Valencia	253.293	255.505	2.212
Valladolid	51.487	51.849	362
Vizcaya	138.028	139.242	1.214
Zamora	17.783	17.982	199
Zaragoza	90.492	91.340	848
Ceuta	10.434	10.529	95
Melilla	10.671	10.750	79

LAS TARIFAS de los TRANSPORTES PUBLICOS

Una petición en el sentido de que se aumenten las tarifas en los transportes públicos ha sido formulada esta semana en las Cortes. Se justifica esta petición en el mejor servicio al pueblo en general y en la necesidad de conseguir mejoras para los trabajadores del transporte. Entiende también el procurador que su pregunta en torno a las causas por las que no se permiten las subidas puede resultar impopular, cosa en la que, evidentemente, ha acertado.

Cuando se habla de las subidas de los transportes públicos, el hombre de la calle piensa inevitablemente en el Metro y en el autobús, que son los transportes más populares. Un número importante de personas, sobre todo en las grandes capitales, tiene la necesidad de utilizar a diario los medios de transporte más baratos, Metro o autobús, para acudir a su lugar de trabajo. Son, pues, estos medios de transporte tan de primera necesidad como la alimentación o el calzado. Por el mismo motivo que los trabajadores de estos medios de transporte —la necesidad de aumentar los salarios—, los de los otros ramos podrían aspirar a una subida de precios. Sin duda, podrían incluso justificar mejor su petición, puesto que los transportes han sufrido porcentualmente mayores aumentos en los últimos años que la mayoría de los artículos de primera necesidad. A mayor abundamiento, es de conocimiento general que algunas Compañías privadas de autobuses, aunque sus servicios resultan ligeramente inferiores continúan explotando, —con beneficios— sus líneas a precios inferiores al de los servicios estatales o municipales. Y emplean dos personas en cada coche.

Ante la petición del procurador, se plantean dos problemas: uno se refiere a la solidaridad; el otro es social y económico.

El mayor precio de los billetes de los transportes públicos tendería a beneficiar —sólo parcialmente— a unos millares de trabajadores a costa de otros, mucho más numerosos, de otras profesiones. En segundo y principal lugar, una subida del transporte eliminaría los beneficios para muchos trabajadores de un incremento del salario.

Con lo que sí estamos de acuerdo —y esto lo hemos puesto de manifiesto de un modo patente cuando se ha presentado la ocasión— es con que los trabajadores de los transportes públicos perciban mejores salarios. El personal del Metro, de los transportes municipales, los ferroviarios, perciben unos salarios cortos en proporción a la dura tarea que realizan.

Pero ésta es, sobre todo, una cuestión administrativa. Así lo han entendido también algunas Empresas, que en los convenios privados con su personal han establecido el transporte gratuito, sin duda porque les interesa incluso desde el punto de vista económico.

DIARIO MADRID
14 - III - 1970