"IGUALDAD" DE SACRIFICIOS

En números anteriores de COMBATE, apoyándonos en datos estadísticos de los órganos de Wall Street, hemos señalado algunos casos concretos de fabulosas ganancias que grandes monopolios norteamericanos están cosechando como consecuencia del programa de "defensa" implantado por el Presidente Roosevelt, al mismo tiempo que, en aras del patriotismo, se reduce el nivel de vida del pueblo de los Estados Unidos. Idéntico fenómeno se percibe en Inglaterra y en Japón, aunque en estos dos países el empobrecimiento increíble de las masas es viejo y difícil de superar.

Los hechos mismos se han encargado de refutar las promesas de los gobernantes ingleses en el sentido de que en esta guerra habría una igualdad de sacrificios que tendría que hacer la población entera. Las ganancias de las grandes compañías inglesas se elevan, al mismo tiempo que aumenta el costo de la vida del pueblo —de 76 a 107 a partir de agosto pasado, según el índice del "Economist"—. Mientras los pobres duermen noche a noche en las insalubres estaciones subterráneas y llevan todo el peso de los sufrimientos de la guerra, los ricos, bien protegidos en refugios especiales, aumentan sus fortunas y envían sus caballos y perros favoritos a los Estados Unidos para ponerlos a salvo de los bombardeos.

Basta con unas cuantas cifras para describir la situación. LA AIRCRAFT COMPONENTS, LTD., durante el año de 1940, aumentó sus ganancias de 11 505 libras esterlinas a 143 245 y estuvo en condiciones de declarar un dividendo de 10%. Las utilidades de la LEVER BROTHER AND UNILEVER, que de hecho controla la industria alimenticia inglesa, después de efectuadas las deducciones por concepto de impuestos, aumentaron durante el año pasado de 2 300 000 libras a..... 9 028 000. Las compañías petroleras han elevado también sus ganancias hasta un 100%. Y cuanto más dure la guerra, mayores serán las ganancias de los ricos ingleess y mayores los sacrificios del pueblo.

Por otra parte, aunque con el objeto de justificar ante el pueblo alemán las penalidades por que atraviesa, pretendiendo hacerle creer que esta es una guerra de liberación popular, Hitler endereza demagógicamente sus ataques, en todos sus discursos, contra los abusos del capital financiero y de las plutocracias rapaces, la situación que prevalece en Alemania no difiere fundamentalmente, en lo relativo a la "igualdad" de sacrificios, a la que existe en Inglaterra o en los Estados Unidos.

Si bien es cierto que en 1934 fué expedida en el Tercer Reich una ley limitando los dividendos a un máximo de 8%, y después de iniciada la guerra el límite fué fijado en 6%, ambas medidas distan mucho de tener los alcances que a primera vista parece. La ley exige que las sumas correspondientes a dividendos mayores del porcentaje señalado se depositen en el DEUTSCHE GOLDDISKONTBANK, institución controlada por el gobierno. Sobre los depósitos hechos el Estado emite bonos que devengan intereses, lo que significa que esos depósitos tienen tan sólo el carácter de préstamos al Estado.

El siguiente cablegrama, proveniente de Berlín y publicado en el "New York Times" de 6 de enero último, demuestra que el gobierno de Hitler no tiene ninguna intención de molestar a los capitalistas alemanes haciendo efectivas las prohibiciones al aumento de los dividendos. El cable lee como sigue: "Se cree aquí que el gobierno continuará su política flexible de confiar en que la "disciplina voluntaria" de las empresas de negocios, cumpla con los deseos del gobierno de evitar el aumento de los dividendos, mientras dure la lucha, particularmente en relación con las empresas que tienen a su cargo pedidos de guerra. Sin embargo, como prueba de que el Reich no se opone a los aumentos de dividendos cabe señalar el hecho de que durante la semana pasada la cervecería HERCULES y una fábrica de losa votaron dividendos mayores que los del año pasado."

En realidad, bajo el régimen de Hitler la repartición de dividendos entre los capitalistas ha sido mayor de lo que era antes de su advenimiento al poder, pues en tanto que el porcentaje de dividendos sobre las ganancias obtenidas que pagaron las diez principales compañías en 1928 fué de 65.4, en 1938 ese porcentaje había ascendido a 87.7.

A pesar de todo lo que los gobernantes de los dos bandos rivales afirman en contrario, pretendiendo ocultar las verdaderas finalidades que persiguen en la guerra así como las causas que la han motivado, la vinculación que existe entre los grupos adinerados y la organización gubernamental, es la que explica, mejor que nada, las causas y los objetivos que mueven a los gobiernos en pugna, así como los resultados, de ganancias para los ricos y de padecimientos para el pueblo, que hasta estos momentos se perciben y que no existirían si las palabras de los gobernantes correspondieran a los hechos.

El gobierno inglés se ostenta como paladín de los intereses del pueblo, y, sin embargo, en la práctica el organismo que debería ser el representante de esos intereses: el Parlamento, está controlado casi totalmente por la plutocracia. En otras palabras, en Inglaterra se identifica la dirección política con los intereses de la aristocracia financiera.

En el interesante libro de Simon Haxey "Tory M. P.", publicado en Londres en agosto de 1939, se comprueba que los "representantes del pueblo" son en realidad los representantes de un pequeñísimo grupo social. El examen que hace Haxey de las ramificaciones de las principales empresas industriales y bancarias demuestra que los intereses de cada una de ellas están representados en el Parlamento.

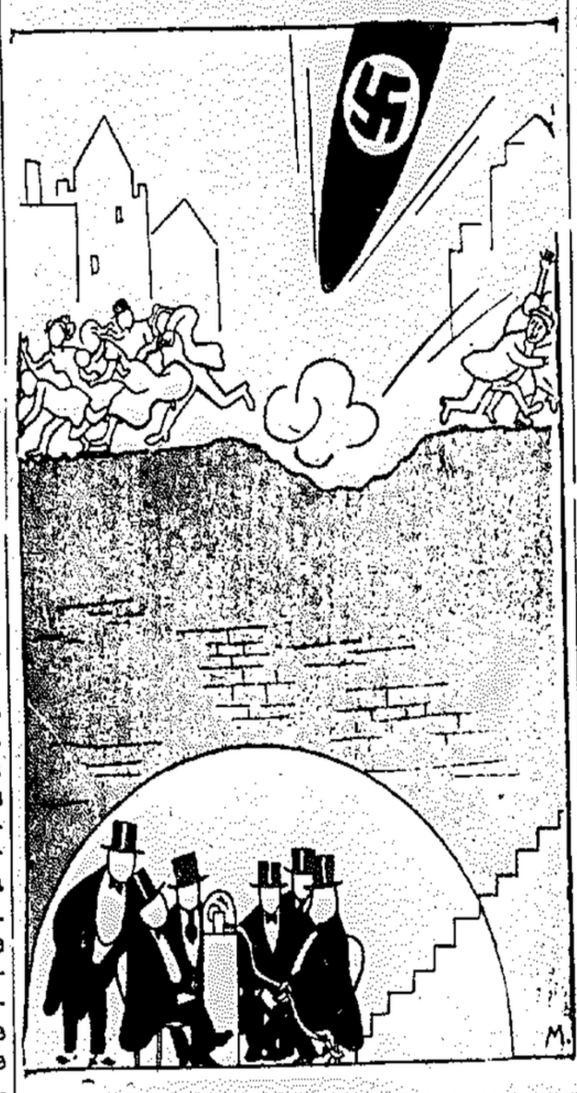
Los bienes de los treinta y tres miembros del Parlamento muertos durante el período comprendido entre 1931 y 1938 ascendían a la suma de 7 100 000 de libras esterlinas, o sea un promedio de 218 156 libras por persona, lo que pone de manifiesto la cuna "popular" de los señores "representantes" del pueblo. Y en otra lista, que por su extensión es imposible reproducir aquí, aparece que 53 miembros de la Cámara de los Comunes se hallan ligados, por relaciones familiares, con numerosos miembros de la Cámara de los Lores, y que aproximadamente 150 miembros de la Cámara de los Comunes, vinculados todos con los grandes intereses económicos del país, están emparentados, directa o indirectamente entre sí. Y de igual manera la mayor parte de los miembros del Gabinete y de los funcionarios de los Ministerios pertenecen a la misma casta social, es decir, a la aristocracia adinerada que dirige la política del Estado únicamente en función de sus propios intereses.

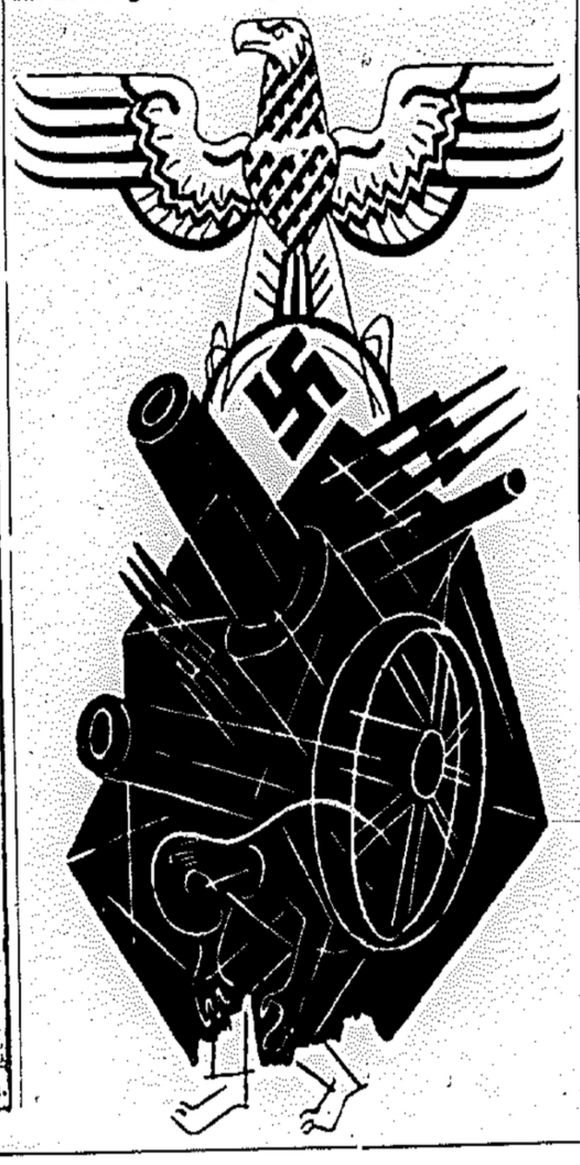
A su vez, los propagandistas de Hitler, al mismo tiempo que señalan el carácter plutocrático y el nepotismo del gobierno británico, pretenden hacer creer que el gobierno del Tercer Reich sólo vela por los intereses del pueblo y que el nacional-socialismo ha sabido limitar el enriquecimiento de los pocos y mantener a éstos alejados de toda influencia en la dirección de la cosa pública.

Nada más lejos de la verdad. Lo que existe en Alemania, bajo el régimen de Hitler, es una estrecha vinculación entre el aparato gubernamental y los intereses financieros como lo demuestra el hecho de que en las juntas directivas de las grandes empresas en las que el Estado tiene una participación directa, como son el DEUTSCHE GOLDDISKONBANK, el trust del acero ILSEDER HUETTE, y el trusts del aluminio, nitratos, energía eléctrica y carbón, VEREINIGTE INDUSTRIE UNTERNEHMUNGEN A G, no se encuentra ningún representante popular. Por el contrario, para ocupar los puestos principales en las juntas directivas de esas instituciones han sido designados por Hitler los más conspícuos representativos de las industrias, bancos y compañías de seguros más poderosos del Reich, ccmo son Carl Goetz, von Finck, Franz Urbig, August Krupp, Hermann Schmitz, Albert Voegler, Friedrich Reinhardt, Oscar Sempell y Georg von Strauss.

El sólo hecho de que en 1928 el 55.8% de la totalidad del capital de Alemania estuviera en poder de 750 empresas, en tanto que para 1938 el 77.2% se hallaba bajo el control de 616 compañías, demuestra el ritmo con que el nacional-socialismo ha acelerado la concentración de la riqueza de Alemania en manos de unos cuantos magnates.

No existe diferencia fundamental entre el régimen interno de Inglaterra y el de Alemania. En ambos son los ricos los que mandan y el pueblo el que obedece, el que es engañado y el que en estos momentos lucha y sufre por intereses que no son los suyos. Pero a diferencia de la guerra pasada, los pueblos, el inglés al igual que el alemán y el norteamericano y el italiano, ya bastante más aleccionados por la dura experiencia, no podrán seguir creyendo durante mucho tiempo en las falsas promesas de sus gobernantes que jamás se cumplen.





¿ESTO ES DEMOCRACIA?

(Viene de la la. pág.)

Se nos llama stalinistas, se nos titula traidores a la Patria, se nos presenta como estorbos para un buen entendimiento con los Estaos Unidos; a nuestro Director se le hace aparecer como el jefe subterráneo de supuestas maniobras comunistas, y a la propaganda que a la luz del día y bajo nuestra firma hemos venido haciendo en contra de medidas e iniciativas que consideramos contrarias a la Revolución, se la tilda de labor subversiva.

¿Y todo esto por qué?

Porque desde el primer paso equivocado del general Avila Camacho, levantamos nuestra protesta. En términos mesurados, pues nadie podrá señalar una sola injuria personal en nuestro semanario. Con energía, pero dentro de la ley. Ahí está, como mejor prueba, la colección de nuestros números.

Y después, por esta otra causa: porque hemos sido los primeros en señalar la tendencia política de apaciguamiento y rectificación, que el gobierno actual ha optado por seguir.

A las primeras voces de reproche por el abandono de principios que fueron hasta ayer la plataforma de los gobernantes actuales, se contesta llamándonos traidores a la Patria. ¡Valiente democracia!

Por fortuna, según las crónicas parlamentarias, no todos los senadores coincidieron en la aprobación de la iniciativa. Hubo un núcleo de hombres con virilidad, que defendieron sus convicciones revolucionarias y señalaron el carácter retrógrado de la proposición.

El pueblo juzgará, llegada la hora.

Pero nosotros, frente al peso de la amenaza del régimen imperante, aparte de protestar una vez más por la calumnia lanzada contra nuestro Director y contra la Liga de Acción Política en conjunto, sin alardes que serían grotescos, pero sin claudicaciones que nos hemos resistido siempre a cometer, sólo contestamos:

¡A sus órdenes, señores! Ustedes tienen el poder político y la fuerza material, a su servicio; úsenlos como gusten.

Pero no esperen que a pasos de abierta tendencia retrógrada, les demos el calificativo de medidas revolucionarias.

No esperen que declaremos patriótica y salvadora, una política internacional claudicante y entreguista.

Para la aplicación de procedimientos, legales, estamos, con el mayor gusto, a sus órdenes.

¡Ha llegado la hora de probar si en verdad se tolera la crítica a los actos del gobierno, hecha por gente de la izquierda, o si, como parece, sólo la prensa reaccionaria puede hablar!

Pronto lo sabremos.

LOS CAMIONES...

(Viene de la pág. 3)

tara insuficiente, se debería autorizar a las líneas con exceso de carros para traspasarlos a las líneas en que hicieran falta. Finalmente, se disponía que ninguna persona podría disfrutar de más de cinco permisos.

Todas estas disposiciones garantizaban los intereses de la Alianza, ya que de hecho impedían el acceso de todo competidor. La opinión de los representantes de las líneas tenía que ser necesariamente adversa a todo nuevo permiso, para extender los cuales era necesario primero agotar las posibilidades de las líneas ya existentes, lo que era materialmente imposible debido a que por aquella época los interesados se habían provisto, cada uno de ellos, por lo menos de los cinco permisos autorizados por el reglamento, más los cinco que se habían conseguido a nombre del papá, de la mamá, del hermanito y hasta de la querida de cada uno de los miembros de la Alianza. Fué así como durante diez años la Alianza pudo fortalecerse aún más aprovechado el período más floreciente de la industria.

En 1939 un nuevo reglamento intentó corregir parcialmente los aspectos más intolerables de la situación. De acuerdo con él, los permisos sólo podían otorgarse a mexicanos "realmente trabajadores" en cualesquiera de las actividades de la industria de autotransportes. En lugar de los cinco ahora sólo podría otorgarse uno a cada persona, con carácter intransferible, e imponiéndose a los permisionarios de una misma ruta la obligación de constituirse en sociedad cooperativa. El Departamento del Distrito se reservaba facultades para modificar y fijar las rutas, así como para fijar y modificar en cada una de éstas el número, capacidad y demás especificaciones del vehículo. Finalmente, el Departamento quedaba obligado a lanzar convocatorias para citar a los interesados en obtener permisos, ya sea para el establecimiento de nuevas rutas o para aumentar el número de vehículos de las existentes. Tales eran, en resumen, las disposiciones principales, que sin llegar al fondo de la cuestión, pusieron en peligro los intereses creados de los antiguos permisionarios miembros, todos ellos, de la Alianza. A eso se debió que habiendo interpuesto diversos amparos en contra del nuevo Reglamento haya quedado sin aplicación ninguna en la práctica.

Al año siguiente, 1940, apareció publicada en el Diario Oficial del 19 de febrero, una nueva ley, hoy en vigor, sobre Vías Generales de Comunicació, en la que se dispone que para explotar servicios de autotransporte de pasajeros, habrá que solicitar concesión o permiso del Departamento del Distrito Federal, en la inteligencia de que los permisos sólo ampararán un vehículo y de que en el propio Distrito Federal deberán formarse tantas sociedades cooperativas como rutas para pasajeros requiera el interés público. Con una prudencia exagerada, la misma ley concedió un plazo de 360 días para que los permisionarios y trabajadores se organizaran en cooperativas. En esta situación, cuando el plazo concedido estaba corriendo, y cuando era de suponerse, teóricamente por lo menos, que los interesados se apresuraban a organizarse en cooperativas para cumplir lo dispuesto por la nueva Ley, el 29 de noviembre del año pasado apareció publicado un nuevo reglamento administrativo que derogaba el anterior de noviembre de 1939 y que, por añadidura, es contrario a las prevenciones expresas de la Ley de Vías Generales de Comunicación ya mencionada.

Pero aparentemente el Gobierno no se hallaba satisfecho con lo anterior, pues hace unos cuantos días, el 28 de enero, el Presidente expidió un acuerdo refrendado por su Secretario de Comunicaciones, en el que, a pretexto de que no se han dictado las disposiciones reglamentarias, concede un nuevo plazo de 365 días para que los antiguos permisionarios cumplan con las prevenciones de la ley en lo referente a la obligación que tienen de constituirse en forma cooperativa.

No se percibe cómo un simple acuerdo del Presidente suspende los efectos de una ley dictada por el Congreso y debidamente promulgada y publicada por el Ejecutivo Federal.

Pero retrocedamos un poco y veamos cuál es la tendencia del Reglamento de Autotransportes de Pasajeros del Distrito Federal, hoy vigente. Este reglamento comienza por hacer una distinción entre las rutas ya existentes y las que se establezcan en lo sucesivo. Por lo que se refiere a las primeras, el servicio seguirá siendo prestado por las personas físicas a cuyo favor se han expedido los permisos correspondientes hasta la fecha de la publicación del reglamento, con la limitación de que cada persona física sólo disfrutará (había que dorar la píldora) de un solo permiso expedido a su nombre, y de que sea realmente trabajador en cualquiera de las actividades de la industria de autotransportes.

Por lo que se refiere a las rutas que se establezcan en lo sucesivo, el servicio público será prestado por sociedades cooperativas de intervención oficial o de participación estatal, de modo que en cada una de estas líneas funcione una sociedad cooperativa que se organizará con tal objeto. Para que la autorización o permiso sea concedido a la cooperativa que trate de explotar una nueva ruta, deberá cumplirse previamente con una serie de requisitos entre los cuales, el más importante es que se haya contratado con una compañía de seguros una póliza por los daños de toda clase que pudieran causarse con motivo del servicio que se presta.

Con esto los campos quedaban perfectamente deslindados. La situación anterior, de la que es beneficiaria exclusiva la Alianza de Camioneros, quedaba intocada. Como si eso no hubiera sido bastante, a los aspirantes a nuevos permisos de explotación se les sujetaba a un tratamiento diverso, más severo, que automáticamente los colocaba en una situación de inferioridad económica frente a sus competidores, ya muy experimentados.

Tal ha sido el galimatías provocado por la ineptitud oficial y, acaso, por una cuestión más grave. Primero un reglamento que no se cumple, en seguida una ley cuyos efectos se aplazan caprichosamente y sin tener facultades para ello y, por último, un reglamento administrativo que pretende derogar una ley dictada por el Congreso.

Al denunciar estas oscuras y misteriosas manipulaciones legislativas, COMBATE está seguro de interpretar el sentir de los sectores populares. A nombre de todos ellos, reclama que se vaya al fondo del problema y que se organice un servicio municipal de transporte de pasajeros, económico y eficaz, sustentado en primer término en una eliminación radical de los intereses privados hoy en juego; en la unificación de ese sistema para poder coordinarlo debidamente y establecer las rutas indispensables, con el número de vehículos que requiera, única y exclusivamente, el buen servicio. Pero sobre todas las cosas COMBATE reclama una administración limpia y honrada del servicio en que intervengan los verdaderos y auténticos interesados, es decir, los obreros que lo prestan y el público que lo recibe.

La revolución contrajo el compromiso de velar por el bienestar del pueblo mexicano.

Y el pueblo espera.