



A 20 AÑOS DE LAS JORNADAS DE DICIEMBRE DE 2001



Transitar El Santiagueño (1993), Cutral-Có (1996), las jornadas de Mosconi y Tartagal en Salta, el 2º Cutral-Có y el puente correntino (1999) edificó un camino que fue abonando una experiencia de lucha de masas, un aprendizaje incesante, una síntesis elaborada colectivamente en cada ejercicio de enfrentamiento y acción popular.

La autoconvocatoria, la acción masiva, el protagonismo colectivo, fueron la llave que posibilitó y abrió la puerta al pueblo movilizado en las históricas jornadas del 19 y 20 de diciembre del 2001.



- **ALGUNOS APORTES TEÓRICOS PARA ENTENDER LA CRISIS DE SUPERPRODUCCIÓN**
- **EL MANIFIESTO COMUNISTA: LUCHA POLÍTICA E IDOLÓGICA DEL PROLETARIADO**
- **ACTIVIDADES ECONÓMICAS IMPRODUCTIVAS (PARTE III): EL TRANSPORTE**

A modo de Editorial

Para el pueblo argentino diciembre es un mes lleno de sensaciones. Más allá del momento particular del "cierre" del año, indefectiblemente nos traslada a aquellas jornadas del 19 y 20 de 2001, en donde hubo que salir a las calles a ponerle freno a los planes de la burguesía monopolista y su gobierno.

Toda la experiencia que como clase y como pueblo hemos ido acumulando a lo largo de todos estos años nos coloca en un escalón superior de la lucha de clases.

Por eso no puede extrañarnos que hoy se sienta en muchos rincones de nuestra sociedad que así las cosas no pueden seguir.

Hay una larga historia de nuestro pueblo en donde hay momentos que "las pocas pulgas" pesan más que cualquier análisis de escritorio que se pueda hacer.

Veamos sino las movilizaciones y la lucha de calles acontecidas por estos días en la provincia de Chubut en contra de una ley que favorecía los negocios de las mineras y el saqueo de nuestros recursos.

El pueblo movilizado apuntó exclusivamente contra las instituciones del Estado, quedando muy en claro el papel que está jugando la democracia representativa en contra de los intereses y las necesidades populares.

La masividad y la violencia de masas que se han expresado son la cristalización de un conjunto de reclamos que escapan a lo meramente reivindicativo de cada sector.

Ha sido una respuesta del hartazgo a las instituciones de la burguesía, completamente subsumidas a los intereses del capital monopolista.

Es ahí que para la burguesía monopolista esos fantasmas del pasado comienzan a pesar y su gobierno vacila en las decisiones. Se equivoca, trastabilla y arrastra con todo ello el peso de su dificultad para gobernar.

Aparecen también con más claridad las luchas intestinas en el verdadero poder y se azuzan contradicciones que se saben cómo comienzan pero no se saben cómo terminan.

Las fuerzas revolucionarias debemos trabajar incansablemente para construir una opción que pueda transformarse en dirección política para las masas obreras y populares, marcando el horizonte de la lucha por el poder y la construcción de la sociedad socialista.

El protagonismo de las grandes mayorías populares resulta fundamental en este sentido, y la construcción de una alternativa revolucionaria es la tarea a la que debemos abocarnos, en el desarrollo de poder local y el ejercicio de la verdadera democracia, la democracia directa, la democracia obrera.

La misma que terminará por demoler este sistema de explotación y opresión, quitándole el disfraz democrático representativo, que aleja al pueblo laborioso de la participación real y efectiva en los procesos que lo involucren en tomar decisiones con respecto a nuestro destino como clase.★



La Comuna

Revista teórica y política del PRT

Partido Revolucionario de los Trabajadores

Publicación bimensual. Año XX°

www.prtarg.com.ar



ALGUNOS APORTES TEÓRICOS PARA ENTENDER LA CRISIS DE SUPERPRODUCCIÓN

La producción capitalista de bienes es producción de mercancías para venderse con el fin de obtener “ganancias” que impliquen un crecimiento permanente del capital. Bajo esta premisa, cada capitalista está movido a producir lo que le dé mayores ganancias sea cual fuere el objeto a producir. Así, las necesidades de los seres humanos no son el fin sino el medio para que sus productos se compren.

Refrescando conceptos fundamentales

Es sabido que la mercancía lanzada al mercado con su contenido de valor (capital) debe realizarse para convertirse nuevamente en capital y para eso debe estar compitiendo con otras mercancías que salen al mercado. En realidad, quienes compiten son los capitalistas propietarios de las mismas.

Con el transcurso del tiempo, esa competencia (libre concurrencia) entre capitalistas desembocó, necesariamente, en un proceso de concentración de capitales que llevó al monopolio de ramas enteras de la producción y a una tendencia irreversible a la monopolización de todo el capital mundial. Los métodos para “resolver” esas disputas, que en un principio fueron pacíficos, se transformaron en violentos como guerras entre países, invasiones, anexionaciones forzadas, etc.¹

Y todo esto, con base en una ley indeleble del capitalismo: la supremacía del capital más grande por sobre el más pequeño.

Al monopolio por ramas siguió el monopolio mundial de capitales, lo cual dio origen a grupos financieros (cada capital monopolista tiene

una participación bancaria o viceversa, aunque ella no aparezca en la superficie. El capital industrial se ha fusionado con el capital bancario, formando el capital financiero) que les juntan las “cabezas” a numerosos capitales y que, dada la fabulosa concentración que ello implica, han superado el monto del PIB (producto interno bruto) de varios países.

Esta es la característica del capitalismo en su fase imperialista actual que Lenin describió magistralmente en su libro “El imperialismo fase superior del capitalismo”. En dicho libro, Lenin analiza cómo el capital financiero domina, cada vez con mayor intensidad, el curso de toda la economía mundial.

Ya Marx, hace más de 150 años, había anticipado lo que luego Lenin desarrolló, respecto de la concentración de una masa creciente de capital mundial en cada vez menor cantidad de manos, lo cual implicaba la repetición periódica de grandes crisis de superproducción en los mercados nacionales que hoy, dada la unificación de un mercado mundial, se transforman en crisis de superproducción mundiales con repeticiones periódicas, pero en el marco de una crisis mundial permanente que se profundiza cada vez más.²

¹ Nos referimos a la competencia en el mercado y no al nacimiento del capital que también tuvo un proceso violento.

² “Desde las crisis periódicas a la crisis crónica y permanente

4 El capitalismo produce para la acumulación de capital

Esta introducción, en la que puntualizamos conceptos que constituyen cimientos en el modo de producción capitalista, nos da el marco general para desarrollar el tema que queremos plantear ante la pregunta que varios obreros y trabajadores se hacen respecto de las crisis de superproducción cuando ven a su alrededor, en medio de las mismas, despidos, falta de puestos de trabajo, cierre de cientos de empresas, falta de mercancías, dinero que es papel sin valor, cesaciones de pagos, profundización y generalización de la pobreza y la miseria, etc.

¿Cómo es que hay superproducción y aparecen todas estas situaciones?

Para entender esta complejidad contradictoria es necesario ir desglosando cada uno de los términos que fuimos mencionando en nuestra introducción.

Dijimos que el fin de la producción capitalista es la obtención de ganancias para el crecimiento del capital. Ahora, para lograr eso es que, con el desembolso de una determinada cantidad de capital, se producen mercancías para venderse y así convertirlas en dinero que representan un capital mayor (plusvalía) al desembolsado.

Esas mercancías, tienen dos aspectos: uno material, que es la mercancía en sí (carne, máquina, automóvil, ropa, etc.) y otro, que es el valor que representa frente al universo de mercancías existentes en el mercado.

El primer aspecto es la calidad y el segundo, la cantidad la cual se mide por el valor producido en mercancías. Este segundo aspecto es el que permite comparar una mercancía con otra y, por consecuencia, intercambiarse entre sí. Y, como sabemos, el intercambio se hace a través del dinero que es la representación universal del valor.

Marx buceó en la composición de valor de cada mercancía y llegó a la conclusión científica que el valor de las mismas está dado por el tiempo de trabajo socialmente necesario para producirlas. Lo cual quiere decir: por la media de producción de dicha mercancía en una sociedad dada. La producción es un acto material y el valor es una relación social.

Dicho valor se compone de una parte del capital que se desembolsó (inversión en maquinarias, herramientas, inmuebles y todo tipo de elementos necesarios para producirla, y salarios con el que paga a sus obreros). La otra parte de la mercancía contiene la ganancia (más precisamente, la plusvalía) del capitalista que es el tiempo de trabajo que éste no les abona a sus obreros, al que llamamos trabajo excedente. Capital invertido más plusvalía es la composición de valor de cada mercancía independiente de su forma material con la que sale al mercado, la cual podemos graficarla así: $\text{Mercancía} = Cc + Cv + P$. en donde Cc (Capital constante) son las materias primas, insumos, desgaste de máquinas y herramientas, etc.; Cv (Capital variable) es el salario de los obreros y P (Plusvalía) o valor agregado durante el tiempo de trabajo excedente ejercido por el obrero sobre esos objetos materiales que definíamos como Capital constante.

El capital se acumula con la producción

Pues bien, vemos que al capital invertido se le agrega la plusvalía, entonces la mercancía sale de la fábrica con un aumento de capital. Este aumento del capital, entonces, se generó en el proceso productivo. Es como si la mercancía sale preñada de capital aumentado, porque trae consigo el capital desembolsado (la parte proporcional del desgaste de máquinas, materias primas, energía, alquiler del local o desgaste del mismo, etc. y salario de los obreros) más la plusvalía agregada por el trabajo de los obreros que el capitalista no les abonó. Pero, en el mercado, la mercancía debe convertirse en dinero para poder volver al circuito productivo que incrementa nuevamente el capital. O sea, hay que realizarla en el mercado.

Para ello, el capitalista debe resignar una parte de esa plusvalía que se la llevan, el comerciante y el bancario (bajo la forma de interés). Pero esto, a pesar de ser una disminución de la ganancia para el capitalista industrial, constituye una ventaja que lo libra de vender él mismo la mercancía y le disminuye los costos de la tarea comercial, por un lado, y el pago del interés al bancario lo hace en retribución al beneficio de haber contado con el capital de préstamo que le permitió hacer su negocio.

La repetición de este ciclo le permite aumentar el capital en modo permanente, pero la

competencia, le obliga a introducir nuevas máquinas, procedimientos, herramientas y tecnologías varias a fin de poder producir más y mejor su mercancía, hacerla más vendible que sus competidores, y así ganar mercados.

Lanzado a ese fin aumenta su capital en maquinarias, herramientas, nuevos procedimientos, mayor tecnología, etc. y, si bien producirá mayor cantidad de mercancías, cada una de ellas tendrá menos valor porque se produce en menor cantidad de tiempo. Inmediatamente el capitalista obtiene una ventaja relativa respecto de sus competidores quienes aún producen con viejos métodos y maquinarias. Pero cuando varios logran ponerse a la par adquiriendo las nuevas maquinarias, tecnología y métodos, se produce la disminución del tiempo de trabajo socialmente necesario para producirla. O sea, se reduce el valor de la mercancía.

La saturación de la capacidad productiva

Cuando este proceso se da en forma intensiva motivado por la búsqueda incesante de mayores ganancias, desplazamiento de competidores, conquista de espacios en el mercado, etc., es cuando se genera una saturación en la capacidad productiva que no puede absorber el propio sistema de acumulación capitalista y tampoco la población con capacidad de compra limitada. Entonces se produce una saturación en la rama de dicha mercancía generándose una crisis de superproducción. No debemos confundir con la saturación de la capacidad productiva de una fábrica. Por lo general las fábricas no producen al 100% de su capacidad.

La disparidad de obtención de plusvalía en una misma rama y entre las distintas ramas productivas tiene que ver con las propias condiciones de producción, con la productividad del trabajo, con la eficiencia del mismo y, en suma, con la desigualdad propia que provoca el modo de producción capitalista basado en la propiedad privada, la búsqueda de ganancia individual y la competencia a la que conlleva tal fin.

Pero, como dijimos que el fin del capital es la obtención de ganancia para el incremento del mismo, ningún capitalista invertiría en una rama desventajosa en el transcurso de un tiempo mediano o largo. Con ello queremos decir que todas las mercancías en el mercado,

por disímiles que fueran entre sí, compensan sus valores de acuerdo al volumen del capital y a la conformación orgánica de los mismos. Si no fuera así, todos los capitalistas producirían una sola mercancía, o sea la que diera más valor.

La tasa de ganancia media

Esa compensación entre capitales genera una tasa media de ganancias que es la que, en definitiva, se agrega como porcentaje al precio de producción³ de los productos cualesquiera fueran los mismos. Por esa razón es que los capitales se mantienen en sus respectivas ramas en un período mediano y largo. Ello no evita que, en cortos períodos, esa tasa media de ganancia se ubique por encima o por debajo del precio de producción de determinadas mercancías lo cual justifica que se produzcan migraciones de inversiones circunstanciales hacia determinados productos o ramas de producción. Sin embargo, con el tiempo, termina compensándose.

Esta tasa de ganancia media provoca dos cosas importantes y contradictorias: Por un lado, los capitales más grandes se ven favorecidos frente a los más pequeños en lo tocante a su acumulación ya que el mismo porcentaje de ganancia agregado a una masa de capital mayor implica un crecimiento superior al aplicado en una masa menor (Por ej.: $100 + 10\%$ es igual a 110, mientras que $10 + 10\%$ es igual a 11, y así sucesivamente, entonces el mayor, con igual porcentaje de incremento, irá aumentando su masa y alejándose cada vez más de la masa del menor del menor). En conclusión: una misma tasa de ganancia favorece a los mayores capitales en desmedro de los más pequeños con una tendencia de dominio en el mercado a favor de los primeros, generando un proceso de concentración indetenible.

Por otro lado, la incorporación de nuevas máquinas, herramientas, tecnologías, etc., que tienen el fin de optimizar las ganancias y ampliar posiciones en el mercado va configurando una composición orgánica diferente del capital, pues el trabajo humano se va reemplazando por máquinas (robots, computadoras, etc.) haciendo que el Cc (Capital constante), crezca en

³ Se denomina precio de producción a la suma del capital desembolsado para ponerlo en movimiento dividido por la cantidad de mercancías producidas.

6 desmedro del Cv (Capital variable) que es la masa salarial de los obreros. Pero como la plusvalía es producto exclusivo del tiempo de trabajo no pagado al obrero, la misma tiende a caer. Otra consecuencia de esto que va en desmedro de los capitales pequeños es que cada vez se requiere de un volumen de capital mayor para poner a producir una determinada mercancía, cerrándose así las puertas a los capitales más pequeños. Lo cual redundará en un aumento del proceso de concentración monopolista.

El Capital constante crece en desmedro del Capital variable desvalorizando al capital

Al desembolsarse mayor cantidad de Capital constante decrece proporcionalmente el Capital variable (salarios). A partir de ello, la producción total también se compondrá ahora de mayor porcentaje de Capital constante, menor porcentaje de Capital variable y una menor masa de plusvalía. A este fenómeno, Marx lo definía como la preponderancia creciente del Capital muerto (capital en forma de objetos que entran a la producción) por sobre el Capital vivo (la mano de obra o fuerza de trabajo obrera). Contradictoriamente, aclaremos que una menor masa de plusvalía no significa menor explotación del trabajo, pues la primera refiere a la cantidad de plusvalía producida y la segunda refiere a la intensidad del trabajo que desarrolla cada obrero. Esto perjudica al obrero que sufre una mayor superexplotación ya que con nuevas máquinas, tecnología, etc., produce mayor cantidad de mercancías. Pero esa relación no impide que la masa de plusvalía relativa descienda.

Estas dos consecuencias que describimos son contradictorias entre sí. Por un lado, la masa de mercancías crece en forma geométrica, pero con menos valor por cada unidad. El crecimiento material del capital implica una desvalorización proporcional del mismo, aunque la masa de capital sea superior.

Si esto lo llevamos a todas las ramas de producción, porque la producción total de un país puede tomarse como la producción total de una fábrica en donde cada socio capitalista se lleva la cuota de ganancia que le corresponde por el volumen del capital de que es dueño, tendremos que la búsqueda incesante de ganancia conduce al permanente incremento de

la fuerza productiva social materializada en incorporación constante de Cc (Capital constante) y, simultáneamente, a la desvalorización proporcional de cada cosa producida.⁴

El proceso capitalista se traba entonces a fuerza de esa contradicción y se produce una crisis de superproducción general en donde no se encuentra la posibilidad de convertir el producto social en dinero para volverlo al circuito de producción. Conclusión: la fuerza productiva social (material) entra en contradicción con las relaciones capitalistas de producción (el valor del capital). Sobra capital que no puede reinsertarse en el proceso de reproducción. La desvalorización es la consecuencia y se acelera produciendo quiebras, defaults (no pago de deudas), desocupación, miseria, etc. Entonces los capitales que pueden hacerlo buscan nuevos mercados en el mundo al tiempo que los capitales menores que entran en debacle colapsan destruyendo fuerzas productivas.

Ahora, cuando la crisis de superproducción es mundial, los capitales -por más grande que fueran- no encuentran fácilmente otros mercados y no existe para ellos otra salida más que la destrucción masiva de fuerzas productivas para intentar reiniciar aquí y allá el ciclo productivo, lo cual se ve acelerado y profundizado por la gran concentración de capitales. Esta es la dinámica de la crisis mundial de superproducción.

¿Se producen cantidades de mercancías que superan la cantidad de gente?

¿Quiere decir esto que sobra producción para la cantidad de gente existente? Absolutamente no.

Lo que pasa en una crisis de superproducción que supera la capacidad productiva social de producción es que la cantidad de productos ha desbordado la capacidad de compra de quienes pueden adquirirlos. Y aquí no sólo nos referimos a los individuales "consumidores" como los llama la burguesía, sino también a los capitalistas que no compran medios de producción (maquinarias, materias primas, insumos, etc.) porque no van a producir lo que no pueden vender.

⁴ Este es el mecanismo que hace descender crecientemente la cuota de ganancia media, pero este tema no lo desarrollaremos en este artículo.

Sin embargo, esto no impide que algunos capitales con enormes espaldas, aprovechan la ocasión para hacerse de nuevas maquinarias, materias primas, etc. y prepararse así para el momento en que la producción comience su parte ascendente.

Otro fenómeno simultáneo, derivado de lo anterior, que acrecienta y acelera las crisis en el mundo unificado en un solo mercado de capitales como el actual, es la centralización.

La concentración de capitales tiene dos movimientos simultáneos: por un lado, la acumulación que es la reinversión productiva a la que nos referimos en este escrito y, por el otro, la centralización que es la llamada absorción de capitales menores por capitales mayores y de plusvalía de pueblos enteros. El primer movimiento es generado en las unidades productivas y el segundo, en el mercado.

El primero, es producto de la plusvalía que se obtiene en la producción. El segundo es producto de la apropiación y el saqueo de masas de plusvalía proveniente de incontables lugares (productivos, comerciales, inmobiliarios, bancarios, financieros en general y recaudación estatal) y tiene relación directa con la disputa entre capitales que llaman competencia. Se trata de apoderarse de un manotazo de grandes masas de capital. El volumen que se logra por este medio es muy superior al primero y, la apropiación acelera geométricamente la concentración de los capitales en menor cantidad de manos. La monopolización crece en todas las líneas. La especulación financiera se impone. El parasitismo burgués en su apogeo se convierte en el peor obstáculo para la vida de los pueblos.

El monopolio implica que el capital mayor domine al capital menor haciendo más desigual aún al capitalismo mundial. Los monopolios dominan los Estados y los recursos de los países se ponen al servicio de los mismos. (ver cuadro de deudas al final de esta nota). Pero la pelea por la apropiación de estos se intensifica, volviéndose más aguda y cruel en los momentos de crisis.

La misma fiebre esencial que veíamos en el proceso de reproducción ampliada del capital que se acumula es la que mueve el mecanismo de la apropiación del capital en el mercado, pero con una intensidad decuplicada, lo cual se ha visto facilitado por los diversos y, cada vez más novedosos, mecanismos e instrumen-

tos financieros (bonos, letras de cambio, 7 monedas digitales, fideicomisos, grupos financieros de inversión, etc.).

Otros mecanismos para obtener masas de capital eliminando a los competidores

El precio monopolístico obliga a muchos capitales menores a malvender sus mercancías hasta que quiebran. A partir de allí, el monopolio impone su dominio y establece un precio muy superior que no tiene relación con el tiempo de trabajo socialmente necesario para producir esa mercancía. De esa manera incrementa la apropiación de plusvalía generada en otros ámbitos.

Todos estos procesos simultáneos y entrelazados, en un solo mercado mundial y bajo la férula del capital financiero transnacional, han transformados las crisis periódicas en crisis estructural permanente del capitalismo la cual no encontrará salida en el marco de las relaciones capitalistas. A lo sumo, encontrarán parciales descongestionamientos cada vez más cortos y más espaciados entre sí.

La descripción del volumen de deuda de los distintos países mundiales refuerza lo que decimos. Algún lector distraído podría preguntarse: ¿A quiénes deben estos Estados? Es en este marco, en donde los países que se caracterizaban como los más poderosos doblan sus rodillas ante los grandes capitales monopolistas mundiales cuyos dueños son un puñado de parásitos que viven a costa de toda la humanidad y que, por ello, son sus enemigos irreconciliables⁵.

Hemos descrito la base material y de relaciones sociales en crisis estructural sobre la que se desarrolla la lucha de clases mundial que, como motor de la historia, influye en la profundización de todas estas causales agudizándolas y ampliándolas con o sin consciencia del fenómeno.

Sacarse de encima la dominación capitalista es una cuestión de vida para los trabajadores y los pueblos oprimidos del mundo mayoría absoluta en el planeta. En ello va la supervivencia de la humanidad y la naturaleza que

⁵ "Los países exportadores de capital se han repartido el mundo entre sí en el sentido figurado de la palabra. Pero el capital financiero ha realizado también el reparto directo del mundo". Lenin en su libro *El imperialismo fase superior del capitalismo*.

8 deberá ser protegida y ayudada a reconstruirse a imagen de la nueva sociedad socialista por la que debemos luchar para librarnos de este oprobio.

Este escrito es una apretada síntesis basada en la ciencia proletaria marxista, la única que puede dar respuesta a la descomposición social, a los mayores padecimientos para las grandes mayorías y a la destrucción intensiva de la naturaleza que nos rodea a donde nos conduce el sostenimiento de este sistema cuyo motivo de existencia es la ganancia individual basada en la propiedad privada capitalista.

La crisis actual no se va a resolver al estilo de las anteriores ya que todos los países del mundo tienen deudas con los grupos monopolistas para quienes toda la fuerza de trabajo mundial trabaja en forma directa o indirecta (Ver Cuadro).

La llave para la resolución la tiene el proletariado como productor de todo lo existente y poseedor de la conducta colectiva que le proporcionó el mismo sistema de producción so-

cial actual en donde nadie puede poner en movimiento un medio de producción sino es con el concurso de decenas, centenas y miles.

La ciencia marxista y la acción revolucionaria que ella propone sólo la puede llevar adelante el proletariado con su partido revolucionario en unidad con las capas oprimidas del pueblo.

Esta lucha irreconciliable con los dueños del capital financiero la debemos llevar adelante en nuestro país, como parte de la lucha por la emancipación del proletariado mundial y los pueblos del mundo.

La toma de conciencia de que es necesario destruir la propiedad privada de los medios de producción y remplazarla por la propiedad social de los mismos y de todo lo producido, se va a ir logrando en la lucha por la conquista de los derechos políticos, económicos y sociales en un proceso de acumulación de fuerzas suficientes que permitan tomar el poder y derrotar a la burguesía. ★

Países		Fecha	Deuda total (M.\$)	Deuda (%PIB)	Deuda Per Cápita
España [+]		2020	1.537.155	120,00%	32.433 \$
Alemania [+]		2020	2.643.428	68,70%	31.789 \$
Reino Unido [+]		2020	2.837.170	104,47%	42.330 \$
Francia [+]		2020	3.025.986	115,00%	44.670 \$
Italia [+]		2020	2.939.416	155,80%	49.804 \$
Portugal [+]		2020	306.954	135,20%	38.001 \$
Estados Unidos [+]		2020	27.900.060	133,92%	84.850 \$
Japón [+]		2019	12.092.060	235,45%	95.831 \$
China [+]		2019	8.191.307	57,12%	5.809 \$
Andorra [+]		2019	1.117	35,40%	14.408 \$
Emiratos Árabes Unidos [+]		2019	113.012	27,09%	11.891 \$
Afganistán [+]		2019	1.157	6,13%	36 \$
Antigua y Barbuda [+]		2020	1.391	101,33%	14.207 \$
Albania [+]		2019	10.361	67,79%	3.641 \$
Armenia [+]		2020	8.042	63,40%	2.714 \$
Angola [+]		2020	79.885	136,54%	2.431 \$
Argentina [+]		2020	400.459	102,79%	8.825 \$

EL MANIFIESTO COMUNISTA: CUESTIONES BÁSICAS PARA LA LUCHA POLÍTICA E IDEOLÓGICA DEL PROLETARIADO

La «Liga de los Comunistas», asociación internacional de trabajadores, que en aquellas circunstancias no podía ser, como se comprenderá, sino secreta, encomendó a los suscritos, en el Congreso celebrado en Londres en noviembre de 1847, la redacción y publicación de un detallado programa teórico y práctico del Partido. (Londres, 24 de junio de 1872. Carlos Marx Federico Engels). Prefacio del manifiesto comunista.

N

os interesa abordar el manifiesto del Partido Comunista en una relación directa con la historia de nuestros programas partidarios. Y destacamos la frase en donde en su prefacio lo plantea como **un programa teórico y práctico**.

¿Porque un programa teórico y práctico?

El Manifiesto Comunista ha sido (en diferentes momentos históricos en nuestro país) un tema de debate. Y no hablamos de su interpretación teórica superficial (en donde su lectura e interpretación intelectual se superpuso a su interpretación práctica) sino a su verdadero contenido de clase. Arriesgaríamos a decir que es allí en donde *hace agua* la interpretación que hace el reformismo de tamaña obra.

El reformismo (encarnado fundamentalmente entre otros por el PCA - Partido Comunista Argentino) introdujo masivamente su reproducción y lectura obligatoria a camadas de militantes de esa organización, trascendiendo sus filas a un amplio abanico de la población de nuestro país. Hizo de esta herramienta un corte abrupto de la interpretación teórica a la interpretación práctica, para luego someter “su” interpretación teórica a la realización práctica de sus políticas.

10 Dice el Manifiesto: *“La moderna sociedad burguesa, que ha salido de entre las ruinas de la sociedad feudal, no ha abolido las contradicciones de clase. Únicamente ha sustituido las viejas clases, las viejas condiciones de opresión, las viejas formas de lucha por otras nuevas”*.

Cuando hablamos de reformismo esto trasciende al PCA. Aclarado este punto de vista avancemos sobre el párrafo anterior.

La sociedad burguesa no ha abolido las contradicciones de clase. Sin embargo, la interpretación “práctica” de reformismo ha sido exactamente la contraria a ese principio planteado en el Manifiesto.

El reformismo (en todas y cada una de sus variantes políticas) ha hecho y hace gala de la conciliación de clases. En su interpretación práctica ha diluido la lucha de clases y ha “obviado” las contradicciones.

No es ni han sido casuales sus posiciones políticas a lo largo de la historia. Al partir de la conciliación de clases se fueron transformando en furgón de cola de la clase dominante y todo ese pensamiento traducido en política penetró en amplias capas de la sociedad argentina, alentando salidas dentro del propio sistema capitalista.

El reformismo ha hecho mucho daño en el aspecto ideológico en la clase obrera. Y la frase que mencionamos del Manifiesto ha sido tergiversada por los “maestros” de la “formación comunista”, subordinando su “practicidad” e interés de clase pequeño burgués por sobre un principio básico de la teoría revolucionaria.

Del Manifiesto: *“Las armas de que se sirvió la burguesía para derribar el feudalismo se vuelven ahora contra la propia burguesía. Pero la burguesía no ha forjado solamente las armas para darle muerte, ha producido también los hombres que empuñarán esas armas: los obreros modernos, los proletarios”*.

Sobre todo, en los últimos 40 años, la clase dominante atacó esta concepción ideológica del Manifiesto. Hizo “desaparecer” por arte de magia a la clase obrera. Y en esa “magia”, el reformismo jugó el papel que debía jugar.

En nombre del “progreso social” el arma letal para la burguesía había “desaparecido”;

el Manifiesto se había “equivocado” y el fin de las ideologías avanzaba sin descanso. Al proletariado se lo quiso disfrazar con “nuevas categorías”, hasta intentar decretar su desaparición.

¿Quiénes encabezaron estas “nuevas” concepciones del desarrollo de la sociedad?

Las fuerzas políticas que cabalgaron en la conciliación de clases y buscaron la misma en programas de reformas para darle a la burguesía las soluciones para “apaciguar” lo que ellos mismos negaron y siguen negando: la lucha de clases.

La presencia actual del proletariado en continuo ascenso en la verdadera escena de la lucha de clases (que es el enfrentamiento con la burguesía) está acomodando la verdadera historia.

El Manifiesto comienza nuevamente a combinar sabiamente la elaboración programática teórica de la lucha de clases con programas prácticos que nuevamente recorren el planeta.

El reformismo no le está sirviendo a la clase dominante (como en otros momentos de la historia) como amortiguador de la lucha de clases porque el proletariado ha transitado por propia experiencia un camino de 40 años de democracia representativa o burguesa. Y el “sepulturero” de la burguesía ha cobrado vida.

El Manifiesto previó el Trotskismo

“Los trabajadores empiezan por formar coaliciones contra los burgueses; se unen para defender sus salarios. Llegan incluso a formar asociaciones permanentes para el aprovisionamiento en caso de rebeliones ocasionales. Acá y allá el conflicto estalla en motines.

De vez en cuando los obreros triunfan, pero se trata de triunfos efímeros. El resultado real de sus luchas no es el éxito inmediato sino una creciente unidad de los trabajadores.

Esta unidad es favorecida por el desarrollo de los medios de comunicación que, producidos por la gran industria, ponen en contacto a los obreros de localidades diferentes.

Este contacto es menester, precisamente, para centralizar los muchos conflictos locales de idéntico carácter en una lucha nacional, una lucha de clases.

Más toda lucha de clases es lucha política. Y la unión que los burgueses de la Edad Media, con sus caminos vecinales, tardaron siglos en conseguir, la logran los proletarios modernos en pocos años gracias a los ferrocarriles.

Esta organización de los proletarios en clase y, por consiguiente, en partido político, es desbaratada a cada instante por la competencia entre los obreros mismos. Pero se rehace siempre de nuevo, más fuerte, más firme y más poderosa”.

Este párrafo del programa centra uno de los problemas radicales que padece hoy nuestra clase obrera. Las concepciones trotskistas han hecho mucho daño en las filas del proletariado cuando introdujeron “la importancia” de la lucha económica **para desbaratar -en los hechos- la lucha política que debe encabezar esta clase.**

La lucha económica y el economicismo que encaran cierra las puertas a la lucha verdaderamente política de la clase cuando la subordinan al plano eminentemente electoral.

Liquidan toda idea de organización de partido de su clase. Reformismo y trotskismo se alinean en la defensa del sistema capitalista y de sus instituciones enterrando definitivamente la lucha revolucionaria y -por sobre todas las cosas- el papel del proletariado en la lucha por el poder.

Esas concepciones han calado muy hondo en las nuevas vanguardias que surgen de la lucha, pero como dice el Manifiesto en el párrafo mencionado anteriormente: *“pero se rehace siempre de nuevo, más fuerte, más firme y más poderosa”.*

El trotskismo se desnuda como un arma ideológica de la burguesía al interior de la clase obrera.

Del Manifiesto: *“De todas las clases que actualmente hacen frente a la burguesía, sólo el proletariado es una clase realmente revolucionaria. Las demás clases degeneran y fenecen con la gran industria; el proletariado es su producto más genuino”.*

En nuestro país, estos “señores” del trotskismo no son *nenes de pecho*”. Saben lo que hacen y no lo disimulan, más allá de su historia revolucionaria en el parlamento burgués.

Pero en el terreno concreto del enfrentamiento entre las clases, no casualmente se “olvidan” de las clases y sus contradicciones. Han “olvidado” que las demás clases degeneran y fenecen con la gran industria. Han “olvidado” que el proletariado es su producto más genuino y -por ende- todas sus políticas de sus “programas prácticos” conllevan la consabida subestimación al **producto más genuino. Y con ello, la liquidación de toda independencia política y orgánica de la clase.**

Esta ideología de la burguesía metida en el proletariado ha llevado a varias generaciones de proletarios y proletarias a renunciar temporalmente por su emancipación, dejando en un plano inferior la lucha política y su integración a un partido proletario.

Nuestro Partido y el manifiesto Comunista

Desde su fundación, el PRT ha trabajado en programas que -de una u otra manera- han tomado los aspectos teóricos y prácticos en cada momento histórico.

Nuestros programas -que se elaboraron en una franca lucha contra todo tipo de reformismo- tomaron en esencia las cuestiones fundamentales del Manifiesto Comunista.

La cuestión del poder, el papel del proletariado en la revolución, el carácter socialista de la misma, la cuestión del Estado como herramienta de dominación, el carácter de la violencia.

Tuvimos Congresos que marcaron a fuego estas bases planteadas, el IV° y el V° fueron determinantes para poner en escena lo que el reformismo y el trotskismo se encargaron de ocultar: a la clase fundamental para encabezar ese proceso revolucionario.

Fue una tarea titánica de nuestros fundadores, apoyados por la experiencia del proletariado en aquella época. Fueron programas teóricos y prácticos bajo las enseñanzas del Manifiesto, interpretado revolucionariamente como lo habían hecho Marx y Engels.

No se trata en este artículo de hacer un balance de cada uno de nuestros Congresos desde una mirada programática, pero sin duda esos Congresos fundacionales incidieron en las nuevas vanguardias del ayer y de hoy.

12 Fueron programas que -abordados desde los principios marxistas leninistas- nos ayudaron a sostenernos en la peor ofensiva de la burguesía que se recuerde en el plano ideológico.

En décadas posteriores se realizaron otros Congresos que -de una u otra manera- expresaron la derrota de la clase obrera y su incidencia en ellos. Derrota no solo en el plano nacional sino -fundamentalmente- en el plano internacional.

Sin embargo (y sobre todo a partir de nuestro IX° Congreso) se fue consolidando no sin dificultades el hilo conductor de los rasgos fundamentales plasmados en IV° y el V° Congreso.

En la idea de ver la historia desde el presente, desde la resultante, del hoy para atrás, nuestro Partido cuenta con el XVII° Congreso (realizado en noviembre de 2019), poseedor con un programa revolucionario en cuya esencia se sostiene el Manifiesto Comunista cuando desarrolla una estrategia de poder

desde la idea del país que queremos y de cómo avanzar hacia él.

Es una herramienta que permite afianzar una estrategia de poder y recomendamos que su estudio y lectura sea una parte fundamental en las vanguardias de la clase obrera. (1)

Entendemos que se está ampliando la necesidad que tienen estas avanzadas en asimilar una nueva propuesta de salida a todo lo expuesto por el reformismo y el trotskismo, que tanto daño han hecho y lo siguen haciendo.

Nuestro programa conlleva al Manifiesto Comunista, a nuestra propia historia; pero a la vez tiene un sentido práctico para ser tomado por la clase obrera, llamada a dirigir la lucha por el poder.★

1.- Ver: <https://prtarg.com.ar/documentos/programa-politico-17o-congreso/>

La clase dominante atacó la concepción ideológica del Manifiesto. Hizo “desaparecer” por arte de magia a la clase obrera. Y en esa “magia”, el reformismo jugó el papel que debía jugar... El Manifiesto se había “equivocado” y el fin de las ideologías avanzaba sin descanso. Al proletariado se lo quiso disfrazar con “nuevas categorías” hasta intentar decretar su desaparición.

ACTIVIDADES ECONÓMICAS IMPRODUCTIVAS (PARTE III): EL TRANSPORTE

Para caracterizar el papel político y económico que cumplen las y los trabajadores del llamado “sector de servicios” planteamos en La Comuna #116 su papel en el proceso de reproducción social y la forma que adquiere su proceso de trabajo.

En el segundo trabajo tomamos el tema del Capital Comercial.

*En esta tercera entrega abordamos y analizamos otra de las actividades económicas del sector: **el transporte**.*

En el artículo anterior trabajamos la división del capital, que opera mediante la formación de la tasa de ganancia media, y su aplicación al caso del sector comercial.

Éste fue tratado por Marx en detalle, y sus modificaciones a lo largo de la historia reciente no han sido tan profundas, salvo por los elementos mencionados.

Dentro de la órbita de la circulación, estudiada por Marx, se encuentra el denominado capital bancario, antigua personificación del capital-dinero en su forma pura. Sin dudas, el sector financiero ha sido uno de los que mayores transformaciones ha sufrido desde fines del siglo XVIII hasta la fecha, sobre todo debido a los altos niveles especulativos.

Si bien Marx ya trabajó el problema del capital bancario como tal, pensamos que a los fines de esta serie de artículos resulta conveniente detenernos en ello al finalizar nuestro recorrido por las distintas esferas de inversión vulgarmente denominadas como “servicios”. Ello nos permitirá simplificar algunas conclusiones generales.

Planteando una continuidad con el tema tratado anteriormente (capital comercial), traemos en este número el problema del transporte, puesto que muchas veces empresas comerciales son a su vez

transportistas, como en el caso marítimo, o bien por la asociación que comúnmente hacemos entre los términos “circulación de mercancías” y “transporte de mercancías”, que como veremos, no son lo mismo.

El problema del transporte –y las comunicaciones en general- es central para el desarrollo capitalista, puesto que acelera los ritmos del intercambio, disminuyendo con ello el ciclo del capital. Es decir, el tiempo que tarda el capitalista en capitalizar su inversión; en verla convertida en ganancia (ciclo completo D-M...P...M'-D'). A su vez, permite expandir los mercados, lo cual se refleja en el desarrollo de mercado tanto interno como externo, es decir, integración del mercado único mundial.

El desarrollo del transporte está así íntimamente ligado a la naturaleza autoexpansiva del capital, por eso ésta rama laboral ha formado parte de los primeros adelantos técnicos constitutivos de la Revolución Industrial, como el ferrocarril o los barcos a vapor.

“El capital, por su naturaleza, tiende a superar toda barrera espacial. Por consiguiente, la creación de las condiciones físicas del intercambio -de los medios de comunicación y transporte- se convierte para él, y en una medida totalmente distinta, en una necesidad: la anulación del espacio por el

14 tiempo (...) la producción de medios de circulación y de transporte más baratos se convierte en condición de la producción fundada en el capital, y por consiguiente éste la lleva a cabo. (...)”

Ahora ¿en qué consiste la actividad del transporte? ¿qué es lo que vende? Veamos que dice Marx al respecto:

“Las masas de productos no aumentan por el hecho de ser transportadas (...) sin embargo, el valor de uso de las cosas solo se realiza con su consumo y este puede exigir su desplazamiento de lugar y, por tanto, el proceso adicional de producción de la industria del transporte (...) La industria del transporte (...) se distingue por el hecho de manifestarse como la continuación de un proceso de producción dentro del proceso de circulación y para este”.

“Pero lo que la industria del transporte vende es este mismo desplazamiento de lugar. El efecto útil producido se halla inseparablemente unido al proceso de transporte, que es el proceso de producción de esta industria. Personas y mercancías viajan en el medio de transporte y este viaje, este desplazamiento de un lugar a otro, constituye precisamente el proceso de producción efectuado. Aquí, el efecto útil solo puede consumirse durante el proceso de producción; no existe como un objeto útil distinto de este proceso que solo funcione como artículo comercial, que solo circule como mercancía después de su producción.

Pero el valor de cambio de este efecto útil se determina, como el de cualquier otra mercancía, por el valor de los elementos de producción consumidos en el (fuerza de trabajo y medios de producción) más la plusvalía creada por el trabajo excedente de los obreros que trabajan en la industria del transporte. En lo que se refiere a su consumo, este efecto útil funciona también exactamente lo mismo que las demás mercancías. Si se consume individualmente, su valor desaparece con el consumo; si se consume productivamente, de tal modo que sea, a su vez, una fase de producción de la mercancía transportada, su valor se transfiere a esta como valor adicional.”

El proceso de trabajo del transporte implica el traslado de una cosa, personas que se trasladan como forma de consumo individual, o mercancías de algún tipo. “El efecto útil producido se halla inseparablemente unido al proceso de transporte (...)” aquí Marx está ligando el problema del transporte con el tipo de consumo a que éste está destinado. Depende entonces si ingresa como continuidad del proceso productivo o como forma de consumo individual. Allí está la cuestión.

Como consumo productivo el transporte está integrado al proceso de trabajo, ya sea dentro de la fábrica, o como forma de transporte de piezas entre distintas fábricas, sean o no de la misma empresa; es decir, independientemente que medie un proceso de compra-venta o no de la mercancía transportada. Pero ¿hasta dónde el transporte de mercancías re-

sulta una actividad productiva? Hasta que la mercancía es llevada al mercado, es decir, hasta que ingresa al circuito de venta para realizar su valor como M'-D'; para trastocarse bajo la forma de capital dinero. El transporte de una autoparte desde China hasta Argentina es un transporte productivo, conserva y agrega valor al producto, forma parte de un mismo proceso productivo y esas mercancías (las autopartes) no ingresan al mercado, no participan de la concurrencia como mercancías, sino que constituyen la continuidad de un proceso productivo previamente planificado; el posterior transporte de una camioneta producida en Argentina hacia Europa, también implica un consumo productivo, porque lo mismo que la autoparte, el propio proceso productivo está pensado para fabricar una camioneta en Argentina y colocarla en el mercado Europeo, Brasileño, etc. Forma parte integrante de los costos de producción.

Una vez en el local o centro de distribución, cuando ésta ya está disponible para ser adquirida por el consumidor final, la mercancía ingresa a la concurrencia para realizar su valor; el transporte deja de constituir un trabajo productivo, es decir, no le agrega ya valor a la mercancía. De la fábrica al concesionario el transporte es productivo, ahora si el concesionario requiere realizar sucesivos traslados –porque le vende el producto a un cliente a varios kilómetros de distancia o para la exposición en vidriera– esos traslados ya no son productivos, sino que entran en la órbita de la circulación de mercancías, es decir, en el momento de la venta M'-D'.

Veamos. Cuando el fabricante en Argentina decide comprar una pieza en China, ya está contemplando el costo del flete. Se sobre entiende que todo el trabajo social puesto para transportar la autoparte se incorpora al valor de la misma, formando parte constitutiva del costo de producción final de la camioneta. Por su parte, cuando la empresa automotriz realiza su planificación global, y decide que las camionetas producidas en Argentina abastezcan Europa, ya se está contemplando el costo del flete para transportar la mercancía al mercado europeo. Forma parte de un gran proceso de producción global.

Ahora bien, cuando la camioneta es transportada para su venta final, ese trayecto, que puede ser grande o pequeño, no constituye costo alguno de producción, no agrega valor a la mercancía producida, sino que lo deduce; cae en la órbita de la circulación. Si la camioneta una vez que llega a Europa, es transportada nuevamente hacia la Argentina, o va y viene por distintos países, por mucho que se la transporte no tendrá mayor valor que una camioneta que salió de la Argentina y se quedó en Europa. Lo mismo sucede respecto al mercado interno: una cosa es el transporte al concesionario y otra cosa el transporte del concesionario hacia el consumidor final, o bien, el intercambio entre distintos concesionarios.

Cabe hacer una aclaración: si la camioneta pasa a ser utilizada por su comprador como un bien de capital –por ejemplo, para la producción agropecuaria– esto no significa que los traslados realizados por el concesionario para poder venderla hayan sido productivos. La continuidad del proceso productivo se da hasta que la mercancía llega al mercado, ingresa a la concurrencia: en el mercado la camioneta de Volkswagen pasa a competir con la de Ford frente al consumidor final, y este consumidor final puede, a su vez, hacer un uso individual o productivo de la misma, pero eso ya no importa a los fines de los traslados que realice la concesionaria, o el comerciante en general: puesto que son traslados que se dan ya en la órbita de la circulación M'-D'.

El transporte en sí no agrega valor sino solo por cuanto forma parte del consumo productivo, es decir, por cuanto integra el proceso de producción hasta ser depositada en el mercado.

Ahora ¿Qué pasa con el transporte de personas? Esto debemos dividirlo en dos: una cosa es el transporte de fuerza de trabajo, es decir, personas que están siendo transportadas como mercancía, para hacer uso de su mercancía fuerza de trabajo, por lo cual el costo de transporte está incluido en el costo de reproducción del obrero. Esto es tan así, que muchas veces las empresas colocan su propio transporte para los empleados, puesto que en el balance les termina reduciendo el costo de producción –ya sea porque así garantizan cumplimiento de horarios y por tanto continuidad productiva, o bien porque les sale más barato que otorgar aumentos salariales para que éstos puedan capear el transporte al trabajo, etc.-. Desde ya, aquí existe una disputa entre el obrero y el capitalista: el aumento del boleto no es siempre pagado por la burguesía, para nada. Pero si sacamos una foto de un momento determinado, teniendo dos empresas, una ubicada muy cerca de la mano de obra (digamos, acceso norte y Av. Gral. Paz) y otro muy lejos de ésta (por ejemplo, Pacheco), la empresa radicada en Pacheco tiende a tener mayores costos por transporte de mano de obra.

Así que una cosa es el transporte de fuerza de trabajo, que ingresa como costo de producción; y otra cosa son aquellas personas que se transportan como forma de consumo individual, por ejemplo, para ir a visitar a un amigo. Lo mismo que si esa persona, en tanto mercancía, se dirige a prestar tareas en un proceso de trabajo improductivo, como ser el comercio.

El transporte de personas hacia el trabajo, y desde el trabajo a sus hogares, son trabajo productivo, por cuanto la fuerza de trabajo constituye una mercancía esencial, y única, para el proceso productivo. Forma parte del costo de producción, y por lo tanto, del consumo productivo de capital.

Al contrario, el transporte de personas como forma de consumo individual, para quehaceres sociales, cul-

turales o cualesquiera particulares, se trata de un transporte que no incorpora valor a un proceso productivo determinado. No estamos diciendo con esto que no sea importante ese tipo de transporte, ni que nadie deba ir a visitar a un familiar, sino simplemente que el trabajo, digamos, del colectivo que transporta esa persona, no valoriza ninguna mercancía, y por ello no constituye trabajo productivo.

Desde el momento en que el transporte de personas se constituye como una esfera de inversión separada del fabricante; a medida que las urbes crecen; y a medida que se va desarrollando el mercado capitalista en profundidad, dando lugar a la aparición de cada vez más actividades improductivas que emplean mano de obra asalariada, en un mismo transporte se mezcla la fuerza de trabajo productiva, la improductiva y el consumo individual.

En un mismo colectivo puede viajar una persona que va a visitar a la familia (consumo individual, improductivo), otra que trabaja en un local a la calle (gasto de circulación, por lo tanto, trabajo improductivo) y otra que va a trabajar a una fábrica (trabajo productivo).

Solo en uno de esos tres casos el transporte funciona como actividad productiva, en tanto se materializa luego en una mercancía, constituyendo parte del proceso de acumulación.

Pero el colectivo los lleva a los tres, no los discrimina entre sí, y esta forma de rama independiente que adquiere el transporte es la que coloca todo patas para arriba y trae confusión respecto a su actividad.

El ejemplo del colectivo urbano puede ser aplicado a otras actividades, como la aviación, que contiene transporte de pasajeros para actividades improductivas como el turismo, al tiempo que transporta mercancías. Sobre las empresas estatales dedicadas a todos estos fines nos vamos a detener en un artículo puntual más adelante.

Aspectos de la lucha de clases

Esta capacidad del sector de transporte de formar parte tanto del trabajo productivo como improductivo, de acuerdo a qué es lo que está transportando, facilita la comprensión de cuándo y cómo golpear al capital.

En general la tarea de transporte implica un trabajo productivo para el capitalista, es decir, que le rinde una ganancia, y su obtención está ligada a la capacidad efectiva de transportar cosas, sean turistas u obreros.

Por lo tanto, la interrupción del proceso de trabajo detiene objetivamente el ciclo del capital. Si el transporte va destinado a trasladar mercancías, se interrumpe la circulación de capital en cualquiera de sus dos polos D-M (materia prima) o M'-D' (traslado de la mercancía al mercado).



Si el transporte lleva mano de obra es lo mismo, puesto que la fuerza de trabajo es una mercancía más “M”, junto con la materia prima.

En todos estos casos, la huelga de transporte golpea muy duro al capital, porque implica una interrupción en la generación de valor, es decir, en el proceso productivo de una o varias empresas.

En el caso que el transporte se destine a usos exclusivos de consumo individual, como ser determinados trayectos exclusivamente turísticos, cosa que es rara, pero puede aparecer en el transporte de aerolíneas, la interrupción del trabajo se manifiesta como la interrupción de la actividad productiva de la empresa –decimos actividad productiva para el capitalista, aunque en este caso no esté cristalizando valor debido a la naturaleza de la cosa que transporta.

Es decir: el empresario transportista no puede realizar el capital hasta tanto no realice el transporte, por lo tanto, una huelga puntual en un sector como éste golpea al capitalista individual.

Esto, que puede parecer una pavada, es importante por cuanto las huelgas de transporte de mercancías y/o mano de obra no afectan solo al transportista, sino también a otros capitales o unidades productivas.

Y algo tan sencillo se traduce, en la lucha de clases, en un elemento muy importante para en-

tender la magnitud del golpe que se le puede dar a la patronal.

En el primer caso un día de huelga puede generar muchísimas más presiones que en el segundo caso. Esto corre también para el transporte urbano: una huelga a las cinco o seis de la mañana resulta infinitamente más efectiva que a las diez de la mañana, independientemente del volumen de pasajeros, si el conflicto trasciende, pasa a golpear a muchísimas empresas productivas, no solo al transportista.

Supongamos que el volumen de pasajeros a las 10 AM fuera superior que a las 6 AM: la composición del pasajero de las 10 AM puede tratarse de mano de obra destinada a trabajos improductivos, o peor aún, a transporte como forma de consumo individual.

Sin embargo, la ausencia de transporte a las 6 AM afecta directamente el ciclo de producción. Lo mismo puede decirse del turno tarde: una huelga a las 6 PM resulta menos efectiva, dado que las y los trabajadores se encuentran de regreso a su casa, y por lo tanto, la incidencia sobre otros procesos productivos es muchos más acotada.

Algunos temas pendientes

Hasta aquí una pequeña reseña de los principales aspectos del sector de transporte.

Desde ya es un tema sobre el cual se puede y se debe profundizar todavía más, sobre todo en este momento histórico.

No hemos tratado temas como el desarrollo del *just in time* que viene sobrecargando las capacidades de transporte a nivel mundial, la crisis internacional de transporte marítimo que se vive por estos días, y los distintos niveles de concentración económica que existen en el rubro, donde, a nivel de transporte marítimo, solo 7 empresas controlan más del 75% de la flota mundial, organizadas además en tres alianzas que elevan sensiblemente los niveles de concentración económica.

Situación que se expande a las terminales portuarias: según datos del 2019 las primeras diez administradoras de terminales concentraban el 66,1% del mercado, enganchados a su vez en alianzas estratégicas con las grandes navieras, quienes a su vez vienen concentrando operaciones en puertos para bajar costos logísticos.

Con estos niveles de concentración económica y con una política de reducción de terminales portuarias en uso para optimizar costos de producción, no llama la atención la crisis internacional de transporte marítimo que hay en curso: se trata de otra burbuja pinchada de la crisis de superproducción.★

