

transición

N.º 16 - Año III - Revista Mensual - Enero 1980 - 125 ptas.



A.G. Frank
**Crisis del desarrollo /
desarrollo de la crisis**

**General Motors
en España**

Dossier
**Tecnología
y cambio social**

Informe
¿Estatuto de los trabajadores?

sumario

Internacional

Crisis del desarrollo y desarrollo de la crisis. II. Países del Este y Tercer Mundo, A. G. Frank, pág. 4
La estrategia energética de la Trilateral, J. Estefanía, pág. 23

Imperialismo / desarrollo desigual

La colonización de la periferia, J. L. Fandos, pág. 10
General Motors versus regadíos, A. J. Baigorri, pág. 14

Luchas y movimientos sociales

Grupo Mundo: la batalla de Auger, J. Torres, pág. 18
Feminismo y acción sindical (Entrevista con Nuria Casals), M. Bardavio y A. Colomines, pág. 21

Libros pág. 55

Tecnología y cambio social

La tecnología como mercancía, M. Etxezarreta, pág. 28
La izquierda ante el cambio tecnológico (mesa redonda con E. Curiel, L. Fernández Galiano, A. Kindelán y J. Maestre), M. Gil, pág. 34
¿Qué tecnología para qué desarrollo?, R. Tomás, pág. 39
Energía y tecnologías alternativas, S. Tomassi, pág. 42
Grandeza y miseria de la tecnología (textos de M. Bookchin, B. Commoner, D. Dickson, A. Gorz, H. Marcuse y A. Schumacher), pág. 45

Informe

¿Estatuto de los Trabajadores? E. Durán, pág. 50

Revista de Revistas pág. 57

Comité de dirección: Miguel A. Barroso, Miguel Gil, Pep Subirós, José A. Villamor.
Coordinación general: Pep Subirós.
Diseño gráfico: Jordi Taché.
Revista mensual: n.º 16, enero 1980, precio 125 ptas
Edita: 2001, S.A.
Redacción y Administración: Ramblas, 130, 4.º Barcelona-2.
Tels. 318 91 04/318 03 82
Director periodista: Cristina Dachs.
Publicidad: Francisco Delafuente (Madrid, Tel. 445 83 71) (Barcelona, Tel. 318 91 04)
Depósito legal: B-21.329-1978
Fotocomposición: DORDA, S.A.
Pje. de la Merced, 3, 1.º B
Impreso en España (Printed in Spain)
por N.I.G.S.A Travesía Industrial, 183 Hospitalet de Llobregat
Distribuye: Midesa

Redactores y colaboradores:
Pilar Alarcón, Jesús Albarracín, Samir Amin, Elmar Altvater, Jaime Aznar, Artemio J. Baigorri, Fernando Barreiro, Charles Bettelheim, Michel Bosquet, Enrique Bustamante, Agustí Colomines, Pedro Costa Morata, Joaquín Estefanía, Miren Etxezarreta, José Luis Fandos, Ignacio Fernández de Castro, Vicenç Fisas, Vittorio Foa, André Gunder Frank, Raul García Durán, Mario Gaviria, Miguel Gil, André Gorz, André Granou, Abraham Guillén, José Iglesias, Robert Linhart, Antoni Lucchetti, Ernest Mandel, Angel Melguizo, Joan Montserrat, Juan Muñoz, Juan Muro, Manuel Pérez Ledesma, Amadeu Petitbó, Jesús Regidor, Jorge M. Reverte, Ignacio Rodríguez Salcedo, Genoveva Rojo, Julio Segura, Rafael Silva, Javier Solana, Angel M. Tablas, Hillel H. Tickin, Robert Tomas, Antoni F. Tulla, Ernesto Unzurrunzaga, Joaquim Vergés, José A. Villamor.
Ilustración portada: R. Dufy (fragmento de un fresco de la Exposición Internacional de París).



General Motors versus regadíos

ARTEMIO J. BAIGORRI

Los tecnócratas de todos los colores llaman desequilibrios espaciales a lo que no es sino una *racional* ordenación del espacio en función de un fin *predeterminado*: el lucro capitalista. Y por la misma llaman desigualdades regionales a lo que no es sino desarrollo desigual, división espacial (más sutil que eso de "internacional") del trabajo e imperialismo. Todo ello sigue un proceso multidireccional y *lógico*, pero luego "descubren" que hay desorden donde hay, en fin, un orden preciso y casi milimétrico. Y todo ello va desde la estructuración de los usos del suelo en el más mísero valle pirenaico hasta el llamado "nuevo" orden económico internacional. Las relaciones de producción se reproducen y amplían, al decir de los clásicos.

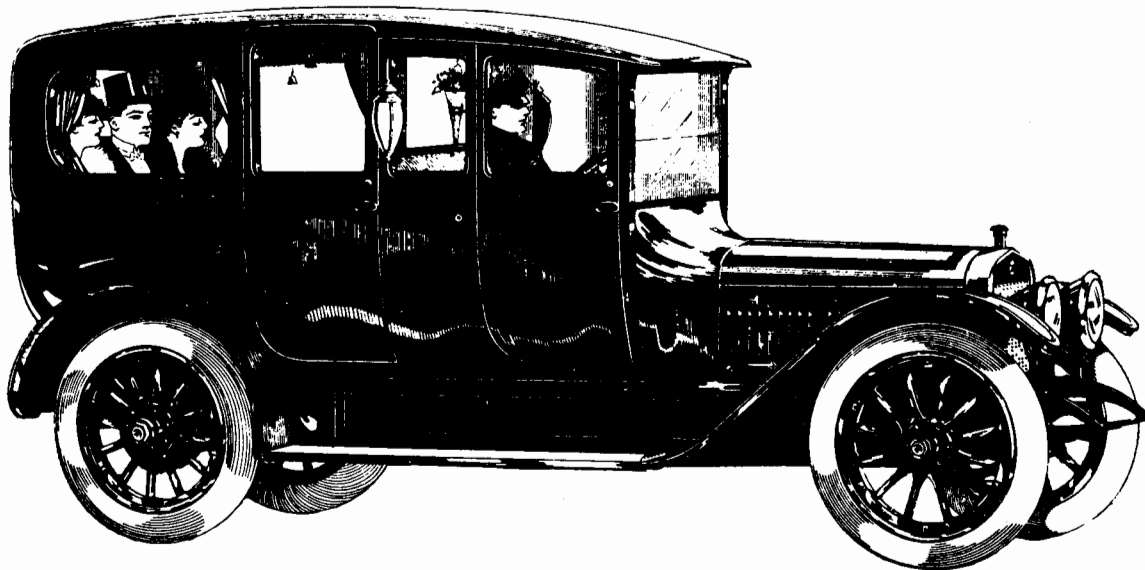
Tras ello, aunque sólo cuando es preciso —por ejemplo cuando existe democracia parlamentaria—, viene la ordenación territorial, expresión ideológica de la dominación espacial, abstracción justificativa que viene a poner nombres a las distintas partes que componen el *orden*, que se *ordenan*, o mejor *han sido ordenadas*. Aún tiene otro papel que cumplir la "ordenación territorial": descubrir nuevas fuentes posibles de explotación del espacio y de los habitantes que lo pueblan; dar valor de cambio al espacio que aún no lo poseía. No viene pues, en fin, a ordenar nada, sino a consolidar y justificar una ordenación anterior.

El caso de Aragón y la General Motors puede ser el ejemplo peripatéticamente

perfecto para entender todo lo anterior. En los últimos 30 o 40 años, los diversos espacios que componen Aragón se han venido especializando en la producción de cosas que eran precisas para el funcionamiento de los distintos *centros* de la península: Barcelona, Bilbao, Madrid... Así, el bajo Aragón ha ido convirtiéndose en una reserva energética, con sus embalses, sus minas de carbón y sus centrales térmicas

**Según los expertos de la
FAO, para el año 2.000
la producción de
alimentos deberá haberse
doblado en un 50 % si
no se quiere que el
hambre se generalice,
mientras que no está
nada claro que haya
necesidad de doblar la
producción de
automóviles.**

cas —y por ello, dentro de la ordenación más racional posible, la mayor parte de las centrales nucleares previstas en el curso del Ebro iban destinadas a aquel territorio, para completar su función—. Dentro de esta misma lógica, el resto de Teruel se ha ido convirtiendo en una mina de fuerza de trabajo, por cierto a punto de agotarse. Los Pirineos y zonas adyacentes se han convertido en espacios "productores" de ocio y agua —por ello la emigración no tiene, como en Teruel, el significado de *exportación* de fuerza de trabajo, sino que aquí la población es *expulsada*, en la medida en que pueda entorpecer los fines propuestos—. Otros espacios inferiores se han ido especializando en el mismo papel que el Pirineo, como es el caso del Moncayo y otras sierras. Zaragoza y su entorno más próximo cumple diversas funciones (que, repetimos, no es que estuviesen *planificadas*, planeadas, sino que se desarrollan según un orden lógico), en todo caso jerarquizadas: en primer lugar, como espacio urbano de primer orden, una de sus funciones es la de concentrar toda la riqueza que, extraída del resto de Aragón, no vaya directamente a los espacios centrales de la península; en este sentido, no es sino un eslabón más de la cadena que se inicia con toda la serie de pequeñas ciudades parasitarias de sus comarcas de influencia (Huesca, Teruel, Alcañiz, Borja, etc.) y que termina con Madrid, en una función que ejerce —y que le corresponde por el reparto del pastel— la burguesía local.



Una segunda función de Zaragoza —urbe es la de controlar que los espacios de Aragón no se des-ordenan, que no se salen del *plan*, previsto o improvisado. Este control lo lleva a cabo el aparato estatal, que es el encargado de defender y organizar el lucro capitalista. De ahí la gran cantidad de burocratas y funcionarios que pueblan no sólo Zaragoza-urbe sino todo Aragón.

Pero también Zaragoza cumple una función productiva en la que, como los otros espacios, se ha venido especializando en los últimos años. Esta especialización le ha ido llegando de su localización geográfica. Situada justo en el centro del triángulo formado por Barcelona, Bilbao y Madrid, y equidistante asimismo de otros centros siderometalúrgicos, es lógico que en Zaragoza surgiese una pujante industria de componentes y elementos precisos por la gran industria de Barcelona, Bilbao, Valencia o Madrid. En relación con esta especialización productiva(1) puede —y debe— entenderse el poder que tiene en Zaragoza-Aragón la llamada Pequeña y Mediana Empresa (PYME).

Y, dentro de este esquema básico, quedan el resto de los espacios que componen Aragón y que, a falta de una función más lucrativa para el capital, han seguido especializados en la producción de alimentos baratos.

Visto este retrato-robot, cualquier expertillo-en-ordenación-del-territorio de tres al cuarto podría ya anunciar solemne, sin necesidad de más averiguaciones: “¡Eureka!, ya lo tengo. Lo que a Aragón le falta son industrias, dos tipos de industrias básicamente. De un lado agroalimentarias, y sobre todo alguna gran industria puntual para Zaragoza-urbe. Veremos qué tenemos por ahí...”. Efectivamente, es lo que a Aragón le venía faltando para pasar a formar parte del grupo de nacionalidades “desarrolladas” del Estado español. Quienes de tal guisa hablaban no alcanzaban —y siguen sin alcanzar— a entender que la

esencia de ese “desarrollo” es el subdesarrollo, y que a Aragón, por determinaciones históricas —ah, pobre materialismo histórico, qué descolorido y arrinconado se te ve últimamente—, le toca cumplir un papel: el de lo que a escala mundial se llama un *país subimperialista* (“España, sin ir más lejos”). ¿Que qué tiene que ver todo esto con la General Motors y los radios? Continuemos, por favor.

EL CORREDOR DEL EBRO ADQUIERE VALOR DE CAMBIO

Como veíamos más arriba, el espacio se va estructurando con cierta lógica, según la dinámica del sistema, y en función de ese fin último que es el lucro capitalista. Luego decíamos, llegan los planificadores, los expertos, y utilizan la llamada ordenación del territorio para legitimar el orden impuestos y descubrir nuevos espacios que hayan adquirido *valor de cambio*. La Ribera, el amplio corredor Zaragoza-Alagón-Gallur-Mallén, Cortes-Tudela, Alfaro-Calahorra, quizás hasta Haro, que se resume y concentra en el eje Zaragoza-Tudela, es uno de esos espacios resultantes.(2) Sin que estuviese planeado, por obra y gracia del desarrollismo, se ha convertido en uno de los espacios más lujosos de Europa, sin competencia posible.

El corredor del Ebro, entre Zaragoza y Tudela, es un rectángulo de 80 km de largo por unos 8 de anchura media con las siguientes infraestructuras naturales y artificiales:

— Tierra y agua abundantes, soportes de contaminación sólida y líquida.

— Fortísimo viento la mayor parte del año, el “cierzo”, para transporte y disolución de la contaminación atmosférica.

— Un río longitudinal (el Ebro), varios transversales (Queiles, Huecha, Jalón, Huerva, Gállego, Arba...) y tres canales (Imperial de Aragón, Lodosa y Tauste).

Unos 8.000 Hm³ anuales de media lleva el Ebro de agua.

— No menos de 300 kilómetros de carreteras de diversa categoría, dos de ellas longitudinales, una a cada margen del Ebro.

— Autovía libre de peaje entre Alagón y Zaragoza (20 km).

— Autopista de peaje entre Zaragoza y Tudela, con acceso directo a Europa a través de Catalunya o Euskadi.

— Ferrocarril electrificado de doble vía, con estación cada 6 km de media.

— Teléfono automatizado.

— Telégrafos.

— Telex.

— Una línea eléctrica longitudinal de 220 KV y varias otras de entre 45 y 100 KV. Está proyectada una de 380 KV en la margen izquierda del Ebro.

— Gaseoducto.

— Abundante mano de obra *verde* y ansiosa de trabajar “en la industria”.

— Centros de formación de técnicos medios y superiores en Zaragoza, y de capacitación profesional no agraria en Tudela, Magallón y Tauste.

— Delegaciones ministeriales y consulados de algunos países en Zaragoza.

— Gran disponibilidad crediticia. Exenciones fiscales seguras en la parte navarra y posibles en la parte aragonesa.

— Varias áreas de esparcimiento popular a menos de 100 km de la zona.

— Aeropuerto.

— Base yanqui.

Pocos espacios de la Europa capitalista pueden ofrecer todas estas ventajas. Y aunque a los planificadores este espacio les había salido, como el toque de flauta al burro del cuento, por casualidad, se aprestaron a sacarle el máximo provecho, el máximo lucro.(3) Veamos primero cómo surge uno de estos territorios “resultantes”. La localización geográfica de Zaragoza y su especialización funcional ha venido haciendo precisas unas buenas redes de comunicaciones, preferentemente con Catalunya y

Euskadi, y de forma secundaria con Madrid y Valencia. Esta red comprende las carreteras, ferrocarriles, líneas telefónicas y telegráficas... Estos elementos, sin embargo, no convierten por sí solos a la Ribera en un espacio más privilegiado que, por ejemplo, los Monegros. Pero cuando se proyecta la autopista del Ebro, mientras entre Zaragoza y Catalunya se proyecta por el desierto monegrino por cuestiones de economía de distancias, al pasar Zaragoza no sigue la misma línea, cruzando las Bardenas hacia Navarra-Euskadi —con lo que se hubiesen ahorrado unos 100 km de trazado, muchos conflictos y cientos de millones de indemnizaciones—, sino que se adentra en la Ribera, en los regadíos, donde hay abundante población y por tanto fuerza de trabajo barata para las obras, y cuyos suelos, más blandos y trabajados que los bardeneros, obligan a discurrir menos a los ingenieros. En nuestra opinión, con la llegada de la autopista los planificadores del Estado y las grandes compañías tienen la primera percepción de la importancia de la Ribera. Luego llegaría el gaseoducto, diseñado para llevar el gas natural argelino y libio desde Tarragona a Barcelona, Valencia y Bilbao.

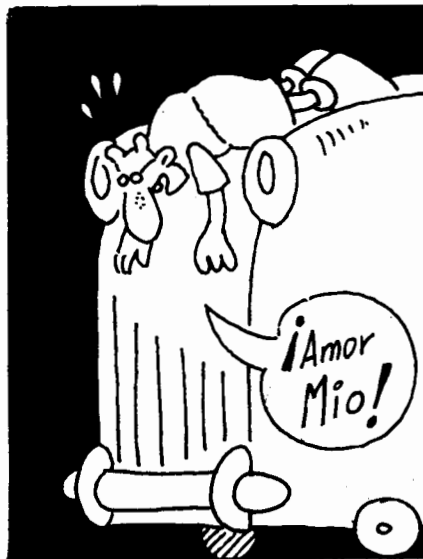
En último término, resulta que la causa de que haya sido la Ribera y no la Bárdena o los Monegros el "espacio-resultante" que ha adquirido valor de cambio, han sido los regadíos, su acción sostenedora de población, y generadora de un dinamismo y una actividad económica que terminan precisando infraestructuras.

LA IMPOSIBILIDAD DE LOS REGADÍOS EN LA RIBERA DEL EBRO

Pero la acumulación de infraestructuras en un espacio "limpio" acaba generando la *urbanización* del mismo, un cambio sustancial en sus usos y aprovechamientos, siempre en función de obtener el máximo lucro capitalista, y ahí radica la imposibilidad de ampliación de nuevos regadíos en la Ribera, no el que estos no sean "rentables" —¿para quién tienen que ser rentables?—. Si la ordenación territorial fuese lo que los tecnócratas dicen que es, esto es, una estructuración racional del espacio en función de alcanzar la máxima utilidad para sus habitantes sin destruir el propio territorio ni otros adyacentes, debería entonces pensarse que el mejor uso que puede darse a la Ribera es el agroalimentario.(4) Hacer regadíos es, hoy, la mejor inversión que puede hacerse en España, donde tenemos que andar malvendiendo el cemento y el acero que producimos en exceso, donde el paro comienza a ser verdaderamente preocupante, donde por culpa de la construcción de autopistas y superpuertos tenemos un impresionante parque de maquinaria de obras públicas infrautilizado. Según los expertos de la FAO, para

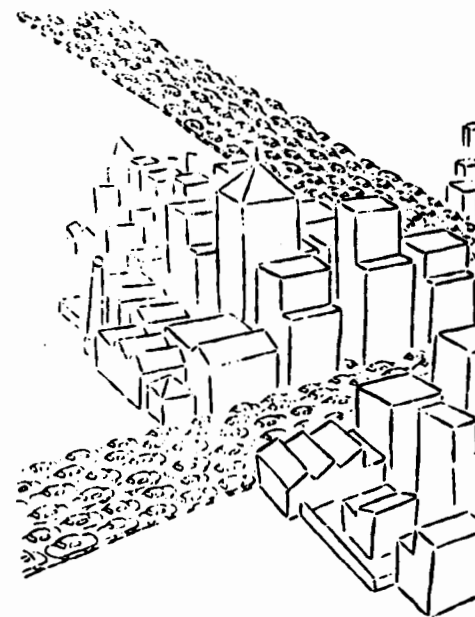
el año 2000 la producción de alimentos deberá haberse doblado en un 50 %, si no se quiere que el hambre se generalice, mientras que no está nada claro que haya *necesidad* de doblar la producción de automóviles. Las gentes de aquel territorio saben mejor hacer buenos maíces y pimientos que coches. Y, con los regadíos, pequeñas industrias transformadoras de los productos agrícolas, de los cuales las importaciones de 1979 sobrepasarán sin duda los 300.000 millones de pesetas.

Esa alternativa tienen un nombre: canal de la margen derecha del Ebro,(5) tiene unos costos económicos —prácticamente no tiene costos sociales—; y tiene unos beneficios económicos y sociales. Básicamente, el canal tendría unos 500 km de longitud, y regaría unas 250.000 has de 118 pueblos y ciudades de Rioja (30.000 Has), Na-



varra (30.000) y Aragón (190.000 Has). Si según los expertos del MOPU hacer un canal viene a costar por término medio en torno a 20 millones de pesetas por kilómetro (una autopista cuesta más de 100 millones/km), la construcción del gran canal detraería a lo sumo 10.000 millones de pesetas. A ello habría que añadir, para el caso de Aragón, unos 30.000 millones más para las obras auxiliares (esto es, para que el agua llegue del canal al campo y éste pueda regarse perfectamente), a razón de unas 200.000 pesetas por hectárea; y no hay que olvidar que las obras de regulación precisas para suministrar agua al Gran Canal costarían entre 2.000 y 3.000 millones (calculando a un costo de aproximadamente 1,5 ptas. por m³ de agua regulada, y previendo un consumo anual de unos 8.000 m³/Ha).

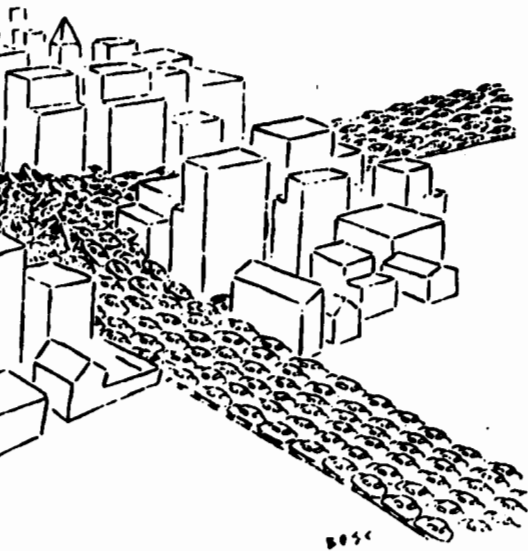
Por menos de 50.000 millones de pesetas se habrían puesto en riego casi 200.000 hectáreas en Aragón. Aunque la actuación colonizadora no alcanzase a más del 60 % de los nuevos regadíos, nos encontraríamos con unas 12.000 nuevas explotaciones dándoles un tamaño medio de 10



Has, es decir, 12.000 nuevos puestos de trabajo. Esos nuevos agricultores generarían al menos otros 12.000 trabajadores más, de los cuales aproximadamente la mitad lo serían en nuevas industrias agroalimentarias surgidas al calor del regadío,(6) por lo que a los costos de regadíos habría que añadir 2,5 millones por cada nuevo puesto de trabajo agroindustrial, esto es 15.000 millones más.

Así, por unos 60.000 millones (menos de lo que, entre subvenciones, créditos baratos y adquisición de obligaciones, se le va a regalar a la General Motors) habríamos creado no menos de 24.000 nuevos puestos de trabajo, habríamos convertido la Ribera en uno de los territorios más sólidos del Estado, eliminaríamos parte del grueso déficit comercial alimentario, y no pasaríamos la vergüenza de ver convertirse al corredor del Ebro en el paraíso de las multinacionales.

Hay aún otro argumento, para los que en último término, cuando todos sus argumentos han caído, arguyen que la GM es "la única solución a corto plazo". Veamos qué generaría el regadío a plazo *inmediato*. Si, como viene siendo usualmente aceptado, la transformación en regadío implica que un tercio de las inversiones lo son en mano de obra, y las obras las hacemos en tres años (pues hay recursos económicos, técnicos y humanos para ello) con salarios medios anuales de 700.000 ptas. —Seguridad Social incluida—, podríamos contar desde ya con unos 14.000 puestos de trabajo durante esos tres años de construcción. Pero hay una imposibilidad práctica de que este plan de riegos se lleve a efecto por ahora, y esa imposibilidad parte precisamente de ese concepto de ordenación territorial del que quieren echar mano para



“paliar” los “posibles” (!) efectos negativos de la GM. Los regadíos no se harán porque, aunque el beneficio que de ellos se obtiene también es hoy lucro capitalista y sigue parecidos canales a los que vayan a seguir los beneficios de la GM, el *lucro* del regadío es un lucro *disperso*: y a más largo plazo una parte sustancial del mismo se queda en el territorio, otra parte importante va a los espacios centrales del Estado donde se aloja, y sólo una pequeña parte acaba yendo a parar a las arcas del gran capital multinacional. Por eso el regadío no es, hoy, lo que más posibilidades tiene de verse llevado a efecto en la Ribera.

LA GENERAL MOTORS SI ES RENTABLE... PARA ELLOS

Por el contrario, una instalación del tipo de la GM sí es “racional” pensarla en la Ribera. Aprovechará al máximo —explotará— las infraestructuras existentes y las gentes del territorio, y, sobre todo, producirá mayor cantidad, y más concentrada, de lucro capitalista, en circulación directa hacia las arcas a las que antes hacíamos referencia. Por ahí sí que nos hubieran convencido a todos tanto el gobierno como la oposición que no se opone. Nos hubiésemos quedado tranquilos si nos hubiesen dicho desde un principio: “Aragoneses todos, riberos todos, vamos a traer aquí una factoría de la GM porque a esta multinacional le interesa, y por ello también nos interesa a nosotros, sacar el máximo lucro en el mínimo tiempo, sin importarle nada de los costos sociales”. Así sí, y si no nos hubiesen convencido por lo menos las cosas estarían más claras, y la población sabría quién es quien en ese maldito negocio.

Efectivamente, traer la GM va a suponer unos costes sociales que no podemos permitirnos pagar, entre ellos no el menos importante será la aceleración de la crisis económica española a partir de finales de los 80. No tenemos que convencer a casi nadie de la “perversidad intrínseca” de las multinacionales, pero sí conviene hablar un poco de lo que en concreto se nos viene encima.(7) En el tercer trimestre de 1979, las tres grandes multinacionales del automóvil (GM, Ford, Chrysler) vieron descender sus ventas en un 20 %; a la Chrysler el gobierno USA ha tenido que prestarle 1.500 millones de dólares para no ir a la quiebra, y la GM terminará el año 79 con balance negativo. Esta misma empresa ha despedido a 14.000 trabajadores en Detroit. Otra multinacional, la British Leyland, va a despedir a 25.000 trabajadores en Inglaterra (¡aprobado por los sindicatos!). En España todas las firmas han visto descender sus ventas a lo largo de 1979, y sobre todo las exportaciones. Lo único que se observa que aumenta son las importaciones y las ventas de coches de ocasión. Mientras aquí se sigue tomando a chirigota la escasez de petróleo, las importaciones españolas de este recurso van a acercarse en 1980 al billón de pesetas, y los expertos de la OPEP está asustados porque los pozos no pueden seguir produciendo al ritmo actual durante mucho tiempo.(8)

Una vez más, a través de USA nos llega una crisis en fermento. Con la década de los 60, siguiendo las recomendaciones yanquis, España se lanza a dos o tres sectores industriales básicamente: cemento, siderometalurgia y construcción naval, abandonando, por recomendación yanqui también, la política de regadíos. Mientras, los USA ponían en riego el millón y medio de hectáreas que aquí no se ha puesto, y abandonaban esos sectores. Como consecuencia de todo ello, ahora cemento, construcción naval y siderometalurgia nos cuestan casi 100.000 millones de pesetas anuales, y más de 300.000 millones de pesetas los alimentos que de haber hecho regadíos no tendríamos que importar. Permitir instalarse a la GM en España supone seguir en la misma línea de estulticia económica.

Además de todo ello, resulta que ni siquiera va a *crear* prácticamente puestos de trabajo. Lo que va a hacer es trasvasar trabajadores del campo a la cadena de montaje y técnicos de las pequeñas y medianas empresas aragonesas a sus oficinas de Figueruelas. O sea que, a plazo medio, ni siquiera va a solucionar el paro.

¡HALA!... Y AHORA A ORDENAR EL TERRITORIO

Una vez instalada la factoría de la GM en Figueruelas (de ningún modo antes) vendrá esa ordenación territorial que según

los pesoecialistas aragoneses va a arreglarlo todo. ¿No ven o no quieren ver que a lo que van a ir los *ordenadores* va a ser a legitimar ideológicamente la barbaridad, a estructurar el resto del territorio en función de que la factoría le sea más rentable a los amos, y a ver si descubren algún espacio resultante que con todo este cambio haya adquirido valor? Cuando la ordenación territorial, como aquí, no es sino ideología, lo mejor que puede hacerse es metérsela por entre ambas masas glúteas a los ordenadores.

Notas

(1) Desde luego que no es esta la única función productiva de Zaragoza, como no son las funciones reseñadas las únicas que cumple la capital de Aragón. Pero las limitaciones del espacio impreso obligan a simplificaciones y generalizaciones que no tendría perdón confundir con frivolidad en el análisis.

(2) Puede resultar interesante releer ahora dos artículos de A. J. Baigorri y M. Gaviria: “La Ribera contra la autopista” (ANDALAN n.º 81, enero 1976) y “Tudela, algo huele a podrido: una multinacional papelera quiere participar en la degradación del Ebro” (ESFUERZO COMUN, n.º 239, sept. 1976). Hace ya tiempo que las multinacionales y otras grandes empresas (Rohmm & Hass, SKF, Sanyo, Piher, Roca...) han ido descubriendo el valor del corredor del Ebro. En aquellos momentos percibíamos que el eje Zaragoza-Tudela estaba suficientemente dotado, y por ello en el primer artículo citado proponíamos que la autopista llegase a Navarra a través de las Bardenas, con lo que el Ebro se hubiese descongestionado y se hubiera podido redimir posiblemente parte de la Bardenas. Veíamos venir entonces la urbanización-industrialización acelerada de la Ribera... pero el Sistema llevaba su propia lógica, imparable al parecer. Ver también el ya clásico “Zaragoza contra Aragón”, de M. Gaviria y E. Grilló.

(3) Quizá debido al valor estratégico de la Ribera pudo ganarse tan fácilmente como se ganó la batalla contra la proyectada central nuclear de Tudela. Prácticamente bastó con la oposición del Ayuntamiento y la presentación de varias alegaciones (de las que normalmente suelen reirse) para paralizar el proyecto, hoy olvidado.

(4) La única pega que “la oposición que no se opone” —como han denominado al PSOE-UGT hasta en ANDALAN— ha puesto a la llegada de la GM es “que no se haya hecho previamente un plan de ordenación territorial”, no con el fin de evitar su llegada, sino “para paliar los posibles efectos negativos”. Ello los coloca descaradamente al lado de los tecnócratas que plantean la ordenación territorial en función del lucro capitalista y no de la máxima felicidad social. El apoyo fáctico del PSOE a la GM supone su actuación más sucia en los últimos años, y habrá que denunciarla en su justa medida. Los dirigentes aragoneses del PCE han tenido al menos el detalle de callarse.

(5) Ver A. J. Baigorri: “Notas urgentes sobre el Gran canal...” en el volumen colectivo de ARRE (Alternativas radicales para la Ribera del Ebro) “Vivir del Ebro”, Hórdago 1979. Ver también el informe del CESIE sobre regadíos (1970) y los numerosos trabajos de D. Francisco de los Ríos, entre ellos “La lucha por el agua en Aragón” y “Aprovechamiento Integral del Ebro”.

(6) En nuestros análisis colectivos sobre el terreno de los más importantes planes de riego del Estado español hemos podido comprobar cómo cada nuevo puesto de trabajo agrario genera en su entorno entre uno y dos puestos más, en la industria y los servicios.

(7) Para más información, ver el libro de ARRE “Debate contra la General Motors”, que contiene el debate celebrado en septiembre en Zaragoza, así como artículos de Gaviria, Ilich, Nader y otros. Puede verse también nuestro artículo “General Motors contra todos” (BICICLETA, n.º 21), donde intentamos trazar una interpretación de las razones de orden mundial que aconsejaron a la GM su venida a España.