

## **Crimen en el expreso del capitalismo español**

La actividad de la burguesía tras la tragedia ferroviaria en Angrois es la propia de una sociedad que hace demasiado que no puede ofrecer nada más que sacrificios al altar de su propio desarrollo y sostén. La muerte, cuando aparece en la escena pública oficial, sirve a la clase dominante de elemento agregador en torno a su proyecto vital arrastrando hacia el mismo común denominador del pésame y la consternación a todas las clases sociales. Como si la muerte pudiese ser en alguna ocasión un acto apolítico, una circunstancia fortuita en cuyas causas no mediasen las contradicciones que rigen a toda sociedad de clases y por el contrario, estuviesen determinadas por algún demiurgo ajeno a lo social, sea la diosa Fortuna o el libre albedrío.

Así, ante los proletarios, desprovistos de nuestro movimiento político independiente, se nos presenta la ciudadana tarea de replegarnos en silencio en torno a las instituciones y las empresas concesionarias. Todo sea por las víctimas, nos dicen los criminales.

### **El perfil criminal del capitalismo monopolista**

Las doctrinas burguesas, tanto de la ciencia natural como de la social, constriñen los complejos procesos materiales y los cambios cualitativos que permiten su movimiento y transformación, en una simple sucesión de actos aislados. De esta suerte que los focos del espectáculo se centren en la personalidad del maquinista, en sus amigos y compañeros, en la posibilidad de que tuviese una conducta punitiva desde el punto de vista de la moral dominante. Tratan de dibujar el perfil de un individuo, cuando de lo que se trata es de dibujar el perfil del sistema, la interrelación contradictoria entre el conjunto de intereses que se integran en un mismo y único proceso que va desde la apuesta de una parte de la burguesía española por la alta velocidad hasta la inauguración electoral de uno u otro tramo de ferrocarril.

Como se sabe, por el torrente de información que hemos recibido estos días, el recorrido de la línea Madrid-Ferrol (como, en general, el sistema ferroviario español), está salpicado de tramos de alta velocidad y línea convencional. Vías distintas recorridas por un mismo tren y que, técnicamente, requieren una seguridad distinta (el ERTMS de alta velocidad, que posibilita el frenado automático del tren<sup>1</sup>; y el ASFA Digital, de línea convencional, que requiere de la acción manual), pero que coexisten pacíficamente.

La encargada de garantizar la implantación del sistema de seguridad ERTMS, que no es obligatorio para las líneas convencionales aunque las transiten trenes de alta velocidad, es la Agencia Ferroviaria Europea (AFE)<sup>2</sup>. Es decir, los criterios de aplicación del mismo, la “necesidad objetiva” de que este o aquel sistema opere o no en las vías convencionales no es más que un acuerdo subjetivo entre los distintos actores que tienen intereses económicos y disponen de capacidad política para imponer su criterio al participar en el desarrollo del transporte ferroviario en Europa.

---

<sup>1</sup> JOSÉ MANUEL MERA, CARLOS VERA. “Introducción al ERTMS/ECTS” ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE INGENIEROS INDUSTRIALES, MADRID, MARZO 2003.

<sup>2</sup> La AFE es encargada de velar por la puesta en marcha del ERTMS en los distintos países. Fue la Comisión Europea la que fijó dicho mecanismo interestatal en acuerdo con las distintas patronales del sector: la Comunidad de Ferrocarriles Europeos y Compañías de Infraestructura (CER), la Asociación de la Industria Ferroviaria Europea (Unife), la Unión Internacional de Propietarios de Vagones (UIP) y la Asociación de Administradores Ferroviarios Europeos (EIM).

**“Comunicado de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el despliegue del sistema europeo de señalización ferroviaria ERTMS/ETCS” BRUSELAS, 04/07/2005**  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0298:FIN:ES:PDF>

Las relaciones democráticas en el seno de la clase dominante se dirimen bajo forma parlamentaria. El cuerpo de la alianza interimperialista europea está repleto de “pequeños” espacios en los que cada sección nacional de la burguesía de la UE enfrenta sus intereses al resto. El órgano político para los ferrocarriles, la AFE, está formado por un Consejo de Administración en el cual, amén de un representante de cada Estado, hay varios representantes de la Comisión, de las empresas ferroviarias, de las administradoras de infraestructuras, de la industria ferroviaria, de los sindicatos y de asociaciones de consumidores. Es decir, el esquema democrático parlamentario de la actual correlación de fuerzas en Europa occidental: burguesía monopolista con la complementación, cada vez más testimonial, de aristocracia obrera y pequeña burguesía. En definitiva, los dueños de los medios de producción decidiendo como se coordinan para maximizar beneficios.

Si nos centramos en el Estado español estos intereses de clase se concretan en los organismos que gestionan y administran la dictadura del capital (en este caso, la Xunta, el Gobierno Central, Adif, Renfe); los monopolios privados de infraestructuras (ACS, Abertis, OHL, etc.); y los que fabrican los distintos elementos del transporte ferroviario, locomotoras, elementos de telecomunicaciones y señalización, incluidas las famosas balizas de seguridad (ALSTOM, CAF, Talgo, Siemens, etc.). Son todas estas fuerzas las que, principalmente, gestionan y dirimen democráticamente sobre cómo y cuándo se construye una línea ferroviaria, cuál será su base técnica y desde que instancia jurídica se velará porque los intereses de todos ellos se preservan.

El presidente de Adif, empresa estatal de la que dependen las líneas, es Gonzalo Ferre Moltó. Antes también mandó en diversas instituciones. Pero Ferre Moltó no se queda ahí. Es el prohombre multifacético de nuestro tiempo y siguiendo la histórica estela emprendedora de la *marca España*, antes de acusar al maquinista como causante único de la tragedia ferroviaria, estuvo haciendo *las Américas*, siendo director general de autopistas en Sudamérica para el grupo Abertis. Don Gonzalo también ha volado alto con Itínere y Sacyr-Vallehermoso<sup>3</sup>. Estamos pues ante el perfil de un hombre muy bien relacionado, a través del cual se complementan, como las piezas de un puzzle, todos los estertores del capitalismo español<sup>4</sup>: La banca y la construcción, los organismos estatales que sacan a concurso contratos millonarios y los consorcios monopolísticos que acceden a los mismos.

La ligazón entre la democracia parlamentaria y el capital financiero está determinada por el propio desarrollo de las relaciones capitalistas, las cuales lo atraviesan todo. En la fase imperialista del capitalismo queda, aún más claro que en la etapa previa, que los individuos no son más que la personificación de categorías económicas, portadores de unas relaciones de clase y, por tanto, que están ligados a determinados intereses de clase.

No hay que olvidar además el carácter protagónico que el capital financiero ligado a las infraestructuras y el transporte tiene en el Estado español. Nos lo recordó la prensa y más de un cargo electo al advertir que resolver la causa del accidente en suelo *galego* no tenía nada de jurídico, sino de económico pues la burguesía española acude en todo el planeta a licitaciones

---

<sup>3</sup> Abertis es uno de los grandes monopolios del Estado español que cuenta entre sus principales accionistas con OHL (propiedad de Villar Mir, conocido de Bárcenas) o La Caixa (que controla el 13% de Repsol, el 36% de Gas Natural, etc.). Por su lado Itínere y el grupo Sacyr tienen detrás a una ingente cantidad de especuladores, entre los primeros lo que hoy es Novagalicia Banco, pendiente de subasta en el trastero del FROB y pendiente de miles de causas judiciales reunidas en el *tocomocho* de las *preferentes*.

<sup>4</sup> Podríamos decir lo mismo de Marcel Verslype, director de la AFE, que previamente dirigió la SNBC/NMBS (Sociedad Nacional de Ferrocarriles Belgas), antiguo monopolio estatal, ya privatizado, que a su vez integra el consorcio belga “Bemoex” formado por 22 empresas del sector ferroviario para la exportación.

sobre infraestructuras multimillonarias<sup>5</sup>, que podrían peligrar (caso del contrato del TAV de Río de Janeiro, al que finalmente Renfe no ha podido acudir) si se relacionaba a los muertos de Santiago con las multinacionales españolas.

Para la *marca España* la seguridad ferroviaria es una característica de mercado que sirve para hacer atractivo su producto, de modo que la prestación de la seguridad no responde a esos *elementos técnicos* sino al acuerdo de mínimos del que se dotan las distintas facciones del capital monopolista en cada operación mercantil. Así las muertes son asumibles en tanto el *producto* no se resiente en el mercado, pero merecen toda la atención si el capital no es capaz de absorber la sangre que engrasa su funcionamiento. Tal es así que la burguesía logra pasar por *naturales* o por *accidentales* las miles de muertes que cada año se producen en las carreteras. Como si la red de transporte por carretera, basada en que pequeños amasijos de hierro circulen anárquicamente de un lado para otro, no formase parte de un plan político, no fuese el resultado directo de la vertebración de las relaciones capitalistas de producción.

Y lo mismo si los muertos son en una fábrica de Bangladesh. La posición que ocupa el proletariado de las naciones oprimidas en la división internacional del trabajo, no hace temblar el pulso de los mercados internacionales y la seguridad *laboral* no se necesita allí como un reclamo publicitario. Si a ello añadimos la correlación de fuerzas entre la burguesía y el proletariado, a nivel internacional, el desfavorable estado de la lucha de clases incluso convierte a nuestros hermanos de clase mutilados y asesinados en el altar de la tasa de ganancia en protagonistas de alguna sesuda campaña de *responsabilidad social corporativa*, en la que Inditex o El Corte Inglés, en colaboración con Unicef<sup>6</sup>, podrán añadir unos euros al precio de su mercancía; resultando así que bajo el imperialismo la fuerza de trabajo ha adquirido la inusitada habilidad de transferir valor con su uso ;hasta después de muerta y enterrada!

## Un asunto entre capital y trabajo

Entre las toneladas de hierro desfiguradas por el brutal impacto todavía los peritos de las aseguradoras, junto a policías y periodistas, se enfrentan por robar protagonismo al fiscal y al ministro de interior, buscando el último detalle que lleve a la crucifixión al maquinista y exonere al sacrosanto sistema ferroviario de alta velocidad español. Para los representantes de la burguesía el litigio para determinar la causalidad del descarrilamiento está entre “factor humano” y “factor tecnológico”, de tal modo que al no accionar el freno de la máquina, el asalariado, es considerado un homicida.

Al situar al maquinista frente a la máquina, la burguesía aísla a uno de los últimos eslabones del conjunto de las relaciones sociales objetivas que se suceden en el proceso productivo capitalista mucho antes de que el conductor se suba al tren.

De un plumazo la falsa dicotomía entre hombre y máquina derriba el *jeroglífico social* que permite que el maquinista traduzca su fuerza de trabajo en mercancía, en trabajo útil socialmente para el entramado productivo capitalista que, en esta ocasión, tomaba la forma

---

<sup>5</sup> El TAV entre Medina y la Meca, cuya contratación asciende a más de seis mil millones de euros, será construido por un consorcio español comandado por ACS y OHL; OHL también participa, por casi mil millones, en la construcción del túnel subterráneo en el estrecho del Bósforo; El TAV entre Estambul y Ankara cuenta con la tecnología de CAF; Otro consorcio monopolista español, liderado por SACYR, será el que remodele el Canal de Panamá por el módico precio de 2.250 millones; etc.

<sup>6</sup> La emprendedora Rosalía Mera, ex mujer de Amancio Ortega, colabora con Unicef y es una abnegada y comprometida ciudadana. A la par es propietaria del 6% de la textil Inditex (Beneficio neto en 2012: 2.360 millones €). En la fábrica de una filial de Inditex en Bangladesh morían, sólo en noviembre de 2012, más de cien trabajadoras en medio de las llamas. En el derrumbe de un edificio repleto de fábricas (filiales del grupo irlandés Primark o de las españolas El Corte Inglés y Mango) en mayo de 2013, murieron otros mil proletarios, también en Bangladesh.

acabada de un viaje ferroviario entre Madrid y Ferrol. Para el cual incluso hasta en el último momento es necesaria la concatenación de una multifacética fuerza de trabajo que se interconecta para que en un solo impulso el conductor se torne en protagonista final de la función.

Pero hay que retrotraerse aún más en las relaciones que se establecen bajo el modo de producción capitalista para dar a la situación la proyección que merece.

Si asumiésemos el dogma burgués por el cual la complejidad de la producción se reduce al fallo de un obrero no sólo estaríamos formando parte del juego de los *robinsonianos* de nuestra época (que en el Estado español, cosas del desigual desarrollo del capitalismo, encuentran su representación en los sucesores democráticos de aquellos que ganaron una guerra civil al grito de *muera la inteligencia*) sino que estaríamos enterrando todas las enseñanzas que nos brinda el desarrollo histórico de la lucha de clases y de la conformación misma del proletariado como clase social.

Precisamente es en la primigenia fase de constitución del proletariado como clase *en sí* cuando el proletariado ya se va a enfrentar, inconscientemente, al problema de su posición con respecto a los medios de producción. La clase obrera en formación verá a inicios del siglo XIX, cuando apenas ha acumulado experiencia política en su lucha contra el burgués, a su enemigo en el *rey de vapor*. La introducción de maquinaria moderna en la producción capitalista desplaza a la joven clase de los asalariados, que ve descender sus condiciones de vida<sup>7</sup>. El movimiento espontáneo que surge en este tramo de la historia será en buena parte infructuoso, pero la gesta de los hijos del *Capitán Ludd*, cuyos métodos de resistencia se extenderían allí donde se iban imponiendo las nuevas relaciones de producción, fue necesaria para que la clase obrera en formación probase que no eran los medios de producción los que lo subyugaban sino la clase propietaria de los mismos, la burguesía.

Claro está que la temprana resolución (como decimos, espontánea, inconsciente) de esta disyuntiva por parte del proletariado no implica que desaparezca de una vez y para siempre, sino que, en tanto que la observación de la relación entre el hombre y sus medios de vida se hace bajo la tutela de las condiciones materiales y prácticas de la sociedad burguesa, ésta se transfiere al terreno ideológico de la lucha de clases presentándose a lo largo de toda la historia del movimiento revolucionario, bajo distintas máscaras, como lucha de dos líneas en el seno de la vanguardia proletaria: Entre quienes, con el comunismo revolucionario, defienden el carácter central que ocupa el sujeto consciente, es decir, la clase constituida en partido de nuevo tipo como único motor posible de todo el proceso revolucionario, también cuando ya se ha conquistado el Poder; y quienes, envueltos y amparados en las dinámicas de la sociedad de clases, entronan a las *fuerzas productivas* y su natural y espontáneo desarrollo como liberador último de la humanidad.

## Sentencias antagónicas dictadas de antemano

De vuelta a la curva de A Grandeira, donde las plañideras a sueldo de la burguesía enmarañan la realidad, la relación entre hombre y tecnología es ya una relación entre los dueños de los medios de producción y los que carecen de los mismos. Una relación antagónica entre capital y trabajo, entre burguesía y proletariado. El maquinista, como tal, no es un hombre

---

<sup>7</sup> “Como cualquier desarrollo de la fuerza productiva del trabajo, debe abaratar [el desarrollo de la maquinaria] las mercancías y reducir la parte de jornada laboral que el obrero necesita para sí, a fin de prolongar la otra parte en que trabaja gratuitamente para el capitalista. **Es un medio para la producción de plusvalía**” K. MARX. EL CAPITAL, AKAL, 1976. LIBRO I, TOMO II, Pg. 79. El paréntesis y la negrita son nuestras. N. de la R.

abstracto que se enfrenta a una fuerza tecnológica desconocida, sino un asalariado explotado dispuesto en el engranaje del sistema como forma de capital variable y que junto al capital constante, actúa dentro de los parámetros señalados palmo a palmo por los intereses de la clase capitalista.

Sin embargo la burguesía ya ha dictado sentencia para el trabajador poniendo en tensión a toda su *división de poderes*. Con la misma ligereza que los voceros de la patronal identifican la muerte en el puesto de trabajo de un proletario con el descuido, el alcohol o, a lo sumo, la *responsabilidad compartida*, las ruedas de prensa y comparecencias parlamentarias han juzgado ya en público al asalariado reduciendo las 79 muertes al despropósito laboral de un asalariado.

Pero frente a ésta caduca concepción de la justicia se alza sincera y justa la sentencia histórica que el proletariado revolucionario ha dictado ya contra la burguesía y todo su entramado de relaciones sociales. Una sentencia que, sin embargo, necesitará de la reconstitución de los instrumentos revolucionarios del proletariado, desde la ideología y el Partido, al Ejército Popular y las Bases de Apoyo del Nuevo Poder, encargado de enviar a la burguesía, como la mayor criminal encarnación de la explotación del hombre por el hombre, al basurero de la historia, al grito de ¡Guerra Popular hasta el Comunismo!

***Movimiento Anti-Imperialista***  
***Agosto 2013***