

EL MERCADO COMUN

Por JOSE LUIS ESCARIO,
Ingeniero de Caminos.

El autor examina, con una visión conjunta, los problemas que a nuestra economía plantearía la posible incorporación de España al concierto económico europeo, y expone cuáles habrían de ser, a su juicio, las orientaciones de la política de inversiones.

El Mercado Común está constituido por 6 de los 17 países que forman parte de la O.E.C.E. (*); es una realidad tangible que integra, por el tratado de Roma, a Francia, Italia, Alemania, Bélgica, Holanda y Luxemburgo; entre ellos se camina con decisión para, en plazo prudencial, ir a una integración total.

Por el tratado de Roma, el Mercado Común persigue:

a) La reducción paulatina para llegar, en un plazo determinado, a la desaparición de los aranceles y a la supresión, asimismo, de las restricciones de intercambio que suponen los contingentes.

b) Frontera económica común frente al exterior.

c) Coordinación de la política económica; será la comunidad la que habrá de ordenar y dirigir la política económica interior — salarios y legislación social — y exterior, comercio.

d) Libre circulación de servicios y mano de obra; completa libertad para la circulación de capitales dentro de la zona y de establecimiento de Sociedades filiales allí donde se desee.

Complemento fundamental de los puntos enunciados es la creación de un Banco de Inversiones para ayudar, sin fin de lucro, a las inversiones de sus miembros, de interés común o tendentes a fomentar la mejora de las zonas subdesarrolladas.

La esquemática enunciación de los fines indicados da idea clara de que, al final de los doce años (3 etapas de cuatro años), la integración económica de los 6 países que hoy constituyen el Mercado Común será una realidad.

El resto de los 11 países que integran la O.E.C.E. tratan, en el momento actual, de establecer las bases de la Zona de Libre Cambio; en ella, la diferencia fundamental con el Mercado Común consiste en que cada país conservará su libertad frente al mercado

exterior, con países distintos de los que constituyan la zona; es decir, que solamente quedarán obligados al libre intercambio los países que integren el pacto. No se ha llegado a un acuerdo, en el momento de escribir estas líneas, por la posición inglesa, que condiciona la entrada del Reino Unido a la exclusión del pacto de los productos agrícolas.

Aparte del hecho consumado del Mercado Común y de las posibilidades de la Zona de Libre Cambio, en los últimos meses se han producido acontecimientos que afectan profundamente a la economía española; la convertibilidad de las divisas de todos los países de la Europa Occidental, que lleva como consecuencia la posibilidad de transformar en dólares al producto de sus exportaciones y, como consecuencia, hace transferibles los saldos en moneda extranjera entre los países firmantes del acuerdo monetario europeo.

La devaluación del franco y el anuncio del "franco pesado", no puede menos de afectarnos profundamente, dado que nuestro comercio de exportación con el país vecino representa el 11,45 por 100 del total (año 1957). Si no mantenemos un valor realista de la peseta en nuestras operaciones, indudablemente hemos de ver reducido nuestro mercado con Francia, no sólo por la elevación de los precios de nuestros productos, sino, además, por la disminución de los precios de la competencia; así, Italia podría exportar a menor precio de origen, por un valor más real de su moneda y además por el pago de menores derechos por estar dentro del mercado común.

¿Cuál debe ser, ante esta serie de hechos consumados, la posición de España? No creo que haya nadie que opine debamos hacer de los Pirineos un muro que nos aisle del resto de Europa; porque a ella estamos ligados espiritualmente y profundamente unidos en nuestra economía, ya que, en nuestro comercio exterior, representa el 53,59 por 100 del total de las exportaciones (1957).

Pero, para asociarnos económicamente a Europa,

(*) Organización Europea de Cooperación Económica, antigua administradora del Plan Marshall, y posteriormente, al terminar éste, órgano permanente de ayuda técnica y económica entre los países que la forman.

hemos de poner nuestra economía y nuestras finanzas a su ritmo. España está en una coyuntura de profunda evolución económica; en un momento crítico, en el cual sería un crimen que un frenazo, no sensatamente medido, echase por tierra una serie de posibilidades tangibles, a las cuales la iniciativa privada se ha lanzado con fe y competencia; maquinaria agrícola, automóviles, material eléctrico, industrias químicas, etc.; fuera de nuestras producciones industriales clásicas, una serie de nuevas industrias están cambiando completamente nuestro panorama económico y demostrando que, tanto como en la agricultura, puede y debe la economía española apoyarse sobre una base industrial; el índice de producción industrial, que ha pasado de 100 en 1929-31 a 279 en 1957, es suficientemente elocuente. Ahora bien, el afianzamiento de nuestro desarrollo industrial exige, para luchar con la competencia exterior cuando los muros proteccionistas tiendan a ir desapareciendo, dos condiciones: calidad y precios. Ambas es posible lograrlas en aquellas industrias que tienen una base real; nuestro obrero es tan bueno como cualquiera... si es posible escogerlo; hay que pagarlo en función de su rendimiento, para que su aumento de ingresos signifique, no un engaño, sino un incremento real del poder adquisitivo; para aumentar el rendimiento hay que modernizar el utillaje de nuestra industria cuanto sea preciso, y hay que dar al patrono posibilidad legal de ajustar sus plantillas y escoger y mantener libremente su personal; y hay que vigilar rigurosamente la calidad de las materias primas, cuyo regular abastecimiento para las industrias básicas y exportadoras clásicas, debe ser principal atención de nuestras inversiones en divisas. Habrá, al caer la barrera proteccionista, industrias de ocasión, que no podrán mantener sus márgenes actuales o que incluso desaparecerán; evidente; pero en cambio hay una gama importantísima de industrias con solera y de nuevas industrias, racionalmente montadas, que podrán competir airosoamente en el exterior, sobre todo si cuentan con un suministro asegurado y regular de materias primas.

Base fundamental del desarrollo industrial ha de ser el incremento de nuestra energía disponible; aún estamos muy por bajo de la media europea en consumo por habitante, como puede verse por los datos siguientes:

Consumo por habitante.

| | Electricidad Kw./h. | Productos petrolíferos Kg. | Energía total Toneladas Equi- valente hulla |
|-------------------|------------------------|----------------------------------|---|
| Inglaterra | 1 846 | 419 | 4,98 |
| Alemania Oc. | 1 530 | 194 | 3,35 |
| Francia | 1 144 | 357 | 2,44 |
| Italia | 794 | 197 | 1,05 |
| España | 411 | 107 | 0,80 |

Fuente: C.E.S.N. Desarrollo industrial.

En este aspecto, hay que favorecer al máximo la iniciativa privada, para que pueda marchar al ritmo que pida el desarrollo industrial; si no se hace así, el progreso industrial se verá forzosamente frenado.

Es fundamental liberar el comercio todo lo posible, suprimiendo trámites inútiles y trabas absolutamente incompatibles con la práctica, que exige una agilidad que se ve frenada con el régimen actual. Hay que ir a la unificación de cambios; las primas que los cambios diferentes representan para ciertas operaciones comerciales de exportación pueden sustituirse, si así conviene, por ventajas fiscales.

La entrada en el concierto económico europeo habrá de permitir una aportación de capitales e iniciativas extranjeras que podrán contribuir a nuestro equilibrio industrial y comercial; en este aspecto hay que dar las máximas garantías, pues la aportación exterior podría ser decisiva para nuestro desarrollo; sin perjuicio de actuar con prudencia, para evitar una competencia desleal a nuestras industrias actuales, especialmente a aquellas que están en su fase de iniciación.

¿Y el Estado? ¿Cuál ha de ser su política económica ante una posible incorporación al conjunto europeo? Es clara la necesidad de una nivelación presupuestaria; con un aumento de ingresos que provenga, tal vez, más que de un aumento de cargas fiscales o del establecimiento de nuevos impuestos, del cobro eficaz de los existentes. En cuanto a los gastos públicos, está de moda el lema de "máxima austeridad"; yo creo que en nuestro caso lo que se precisa es "máxima ordenación" en ellos. En primer término, hay que ir dejando, poco a poco, fuera de la esfera estatal lo que puede realizar la economía privada; es evidente que el Estado, con su iniciativa, ha puesto en marcha una serie de empresas que hubiese sido difícil lo hiciese la iniciativa particular; no reconocerlo así sería una apasionada injusticia; pero una vez cumplida su trascendental misión, el Estado, cuya acción económica clásica debe ser la de volante regulador de la economía nacional, ha de ir dejando sitio a la empresa particular, cuya eficacia en la explotación es, en todos los países, muy superior a la estatal; este camino, ya iniciado, debe continuarse con pulso firme.

En los planes de "obras públicas", y entendiendo por tales "las que son de interés general y se destinan al uso público", una ordenación, para que se pueda, con ellas, absorber todo el excedente de mano de obra que ha de producir el reajuste de plantillas que exija la puesta a máximo rendimiento de nuestra producción industrial, y para que, inexorablemente, se terminen en plazos lógicos aquellas que sean económicamente más rentables; obras rentables, hay en España muchas por hacer. Tenemos un sistema de

transporte terrestre con grandes deficiencias; dentro de la red ferroviaria hay que ir, como se va en el mundo entero, a un saneamiento a fondo. No es posible que nuestros ferrocarriles cuesten al Estado sumas ingentes; el problema no se arregla solamente modernizando; hay que poner, es evidente, nuestros ferrocarriles en condiciones económicas de explotación: la mejora de la vía, el cambio de tracción, la señalización, etc., ha de permitir, indudablemente, una considerable reducción de gastos de explotación; pero... hay tramos que no tienen, ni pueden tener, tráfico para ser rentables; una política lógica de transportes debe ir valientemente a su levante; así se está haciendo en el mundo entero; el tráfico por carretera, en los casos de líneas sin tonelaje suficiente a transportar, sustituye con ventaja económica al ferrocarril. En cambio cuando éste tiene, o puede tener, tráfico, hay que gastar todo lo preciso para que la explotación sea rentable.

En carreteras, el 90 por 100 del tráfico se soporta por el 10 por 100 de nuestra red; en este 10 por 100 hay que concentrar el esfuerzo económico, haciendo las modificaciones definitivas que sean necesarias. Muchas veces he hecho resaltar el despilfarro que supone tener unas malas carreteras; la piedra de nuestras canteras puede ahorrar muchos millones de litros de gasolina, que tenemos que importar. Ahora bien, hacer las obras de carreteras sin ir a una solución de firme definitivo, en un momento en que las características del tráfico automóvil está cambiando totalmente, es un gravísimo error económico; en carreteras hay que gastar de una vez, aunque para ello haya que ir a un empréstito, que puede cubrirse con los ingresos que la carretera da al Tesoro. El criterio de que el Estado debe hacer el "balance económico de la carretera", se va imponiendo en el mundo. El transporte por carretera representa un gasto que, en Europa, oscila entre el 8 y el 12 por 100 de la renta nacional. En el estudio estadístico que hicimos en el año 1957, llegamos, en España, a una cifra para el valor del gasto de transporte por carretera superior a los 17 000 millones de pesetas, sin tener en cuenta los accidentes; hoy, a pesar de que nuestro parque es muy inferior al que corresponde a nuestra renta *per capita*, seguramente excede de los 25 000 millones de pesetas al año. El transporte por carretera contribuye, en forma eficacísima, a la descentralización industrial, pues los modernos camiones y los conjuntos de camión y remolque tienen una capacidad de transporte que permite utilizar zonas del territorio nacional que antes eran inexplotables; pero ello exige una modificación a fondo de nuestra red y una renovación de nuestro parque de camiones que, por su antigüedad, va malgastando miles y miles de litros de combustible.

Factor fundamental de nuestro sistema de transporte, que debe merecer una atención cuidada, es la navegación marítima y, por tanto, nuestro sistema de puertos; de los 5 037,5 kilómetros de perímetro de la Península, 3 144 corresponden a costas, aparte de las de provincias insulares Baleares y Canarias; nuestras costas sustituyen a las arterias interiores de comunicación fluvial, y así, nuestros puertos sirven, aparte del 98 por 100 del abastecimiento exterior y cerca de 15 millones de toneladas de cabotaje a precios mucho más reducidos que el transporte terrestre. Hay que acondicionar nuestros puertos, y más que nada, multiplicar y mejorar su utillaje de carga y descarga, para evitar pérdidas de tiempo y, por tanto, gastos inútiles del transporte marítimo.

En obras hidráulicas, la transformación de nuestros campos puede ser profundísima; el agua, con nuestro clima, en gran parte del territorio nacional, puede aumentar enormemente el rendimiento agrícola del campo; pero... prudencia. El Estado no debe invertir, cuando hay mucha tarea rentable inmediatamente, más que en aquellas obras que lo sean; en la conversión en regadío hay que actuar, como en todo, con un sentido económico; regar una zona representa no sólo agua, sino brazos, muchos brazos especialistas, aunque se mecanicen las labores, y abonos en grandes cantidades; hay que hacer las obras fundamentales por orden de rentabilidad, e ir poco a poco en las otras, para que sea posible utilizarlas inmediatamente. ¡¡ Que el Estado, como el particular, no debe nunca perder de vista el valor del interés intercalario del capital!! No hacerlo, puede significar convertir en ruinoso un buen negocio.

La vivienda es una necesidad social y cristiana ineludible; pero nos produce gran desasosiego ver cómo huye la gente del pueblo y del campo para acudir al espejuelo de las grandes ciudades, alrededor de las cuales va creciendo una enorme masa de casas a vender por pisos, mal construídas, porque se han hecho de prisa y sin garantías técnicas, la mayor parte de las veces; estas casas serán difíciles y caras de conservación, y existe el peligro de que se conviertan, en muy poco tiempo, en un suburbio de pisos. No; a nuestro juicio, antes que a las capitales hay que ir a los pueblos; llevar a ellos las industrias y hacerlos habitables; la tarea es larga; pero en política económica hay que ir muchas veces en contra de la opinión, con la vista puesta en el porvenir; ligar el hombre al campo y al pueblo es una labor social trascendente; hacerle propietario en los suburbios de la gran ciudad, puede ser un error irreparable. Por otra parte, hay que modernizar la construcción para hacerla mejor y más barata; seguir poniendo a mano ladrillo a ladrillo, con jornales reales superiores a 100 pesetas, es una equivocación.

Hay, por último, un renglón que debemos cuidar con el máximo cariño: el turismo. Es nuestra Patria un país de enorme variedad, de atractivos sin igual; tiene en el turismo unas posibilidades insospechadas. Hay que dar al viajero el máximo de facilidades, suprimiendo molestias inútiles (¡ya se ha suprimido el arcaico visado!), y ayudando con ahinco a todas las iniciativas que tiendan a atraer y fijar en nuestro suelo a los extranjeros; las cifras de divisas que así podrían lograrse habrían de influir, decisivamente, en nuestra balanza de pagos. En este aspecto tiene una gran importancia nuestro sistema de comunicaciones aéreas; hay que tener en cuenta que España es la puerta de Europa; la navegación aérea para grandes distancias se va imponiendo cada día más; el número de los pasajeros en los aeropuertos españoles en 1957 fué de 1 116 674, frente a 35 998 en 1944. La entrada en el transporte aéreo de los aparatos de reacción "achicará" aún más el Mundo, poniendo los otros Continentes a muy pocas horas de Europa; además, no se olvide, en condiciones mucho mayores de seguridad y comodidad, siempre que se cuente con una red de aeropuertos bien proyectada y dotada de todos los elementos precisos de protección de vuelo. Si España está preparada, podrá recibir no sólo el tráfico de

América, sino, lo que tal vez es más importante, en dos o tres horas de vuelo como máximo, el de los países del Norte de Europa, que vendrán a disfrutar en invierno del clima del Sur de España. El tráfico aéreo tiene una característica especial, desde el punto de vista económico: dando el aeropuerto, las líneas extranjeras, que serán mayoría, producen divisas, sin contrapartida, además de aquéllas que el turismo deja.

Todo ello obliga a moverse dentro de un plan de desarrollo económico a largo plazo; flexible, pero suficientemente ordenado para que sea guía que ponga al gobernante a cubierto de presiones o de veleidades; y desarrollar este plan a un ritmo tal, que pueda adaptarse al viejo y conocido concepto de la obra pública, *volante regulador* de la economía nacional.

En definitiva, creemos firmemente que la incorporación de España al concierto económico europeo, inevitable por ser un hecho consumado que no podemos esquivar, traerá, a la larga, beneficios para nuestro desarrollo económico; como en toda transformación profunda, y ésta lo es grande, habrá dificultades y algún daño sensible. Pero si vamos a la nueva situación con un sentido y un orden económico, no debemos ser más que profundamente optimistas.