

El problema del paro

Cuando, hace poco más de medio siglo, dominaban todavía en el mundo las puras teorías individualistas propugnadas por la Economía clásica, el problema de la miseria se presentaba ordinariamente como un problema de producción.

Si había necesidades que quedaban por satisfacer, era por limitaciones físicas, por la escasez de capitales, por insuficiencias de la técnica, que imponían un tope al rendimiento de las tierras cultivadas y a la explotación de los recursos naturales de todo género, resultando de aquí un déficit inevitable que ponían especialmente de relieve las desigualdades de la distribución.

El remedio sólo podía venir, dentro de lo posible, con el aumento de la riqueza y con los progresos de la industria; pero, aun en este caso, el alivio amenazaba con ser puramente transitorio, pues cuando la producción hubiera aumentado, al mismo tiempo, y a la larga con una rapidez mayor, crecerían también la población y, con ella, las exigencias del consumo. Malthus lo había proclamado así al formular su célebre ley, que, aun despojada de su arbitraria enunciación matemática, se admitía como expresión más o menos feliz, pero en el fondo exacta, de una tendencia general de la Naturaleza, como tal, incontrastable.

Tanto valía como declarar el problema insoluble, y por eso no faltó quien dijese que era la cuestión social en el dominio de la Economía lo que en Geometría la cuadratura del círculo o el movimiento continuo en Mecánica. Resignados ante la fatalidad, y siguiendo las inspiraciones de la Escuela, que todo lo fiaba a la libertad económica, nada había que hacer sino dejar seguir su curso a las cosas, que por sí mismas se desarrollarían *pour le mieux, dans le meilleur des mondes*. De este modo, el número de los sacrificados sería un mínimo; del mal, el menos.

El que a la luz de estas teorías pretendiera explicarse la situación actual del mundo, no podría menos de encontrarse perplejo. Y no ciertamente porque el problema de la miseria haya recibido al fin una solución satisfactoria, sino por la manera como le vemos plantearse hoy, en radical oposición con la antigua tesis y con las esperanzas precarias que de ella pudieran derivarse.

No ha dejado de crecer desde entonces la población del globo. Si nos limitamos a España, y a pesar de la emigración, el aumento en los últimos sesenta años es, aproximadamente, del 40 por 100, y no andará muy lejos de esta cifra en el resto de Europa. En los Estados Unidos ha llegado, durante el mismo período, al 200 por 100.

El capital ha crecido también, la técnica se ha perfeccionado; pero si se tienen en cuenta los enormes consumos improductivos ocasionados por la guerra mundial, sería verdadero milagro que una grave crisis económica no se hubiera producido como consecuencia de estos hechos. Y la crisis, efectivamente, existe, y se revela por la existencia de un número de obreros parados sin precedentes en la historia industrial, número que los más optimistas evalúan en 15 millones y que algunos hacen elevar hasta 20, sin contar más que con las naciones de Europa y América.

Hasta aquí la cosa no tiene nada de particular, y el fenómeno entraría dentro de la antigua explicación, si esos millones de parados, que sin duda sufren, con sus familias, los rigores de la escasez y muchos, seguramente, miseria y hambre, se encontraran en esa situación por falta de medios para producir; pero lo paradójico del caso es que esos hombres no encuentran ocupación para sus brazos ni pan para sus hijos porque se produce demasiado, porque están abarrotados los graneros, porque no se sabe qué hacer con los productos industriales. No es, pues, la escasez la causa de la crisis; es ésta, ¿quién lo diría?, la crisis de la abundancia.

¡Cuán extrañamente sonarían estas palabras, si pudiera oírlas, en los oídos de un Bastiat, que escribía en uno de sus últimos artículos destinado a un Diccionario de la Economía política:

«Esta ciencia tan vasta y tan elevada, como exposición, se encuentra casi reducida en la controversia y en su parte polémica a la ingrata labor de demostrar esta proposición, que parece pueril a fuerza de ser clara: *¡La abundancia vale más que la escasez!*»

Y tendría razón Bastiat para escandalizarse. No la tendría ya tanto si pretendiera, como todavía pretenden algunos hoy, que este contrasentido era efecto sólo de las trabas impuestas a la libertad económica, sagrado talismán que, en la medida de lo posible, habría de resolver todos los problemas.

No habrá país donde esa libertad alcance más desarrollo que en los Estados Unidos, y es, sin embargo, uno de los que con más intensidad padecen la crisis. Se dirá, tal vez, que no basta la libertad interior, si no va unida a la del tráfico exterior, embarazado hoy por crecientes barreras arancelarias; pero también debían ser los Estados Unidos los menos afectados por esta circunstancia.

Se comprende que Inglaterra, país pequeño y excesivamente poblado, cuya agricultura es incapaz de satisfacer al propio consumo, necesite, para colmar el déficit, exportar en grande escala los productos de su industria; natural es también que Alemania, recargada de impuestos y de deudas, a que la condenó su derrota, no pueda cumplir sus compromisos sino dando salida al exceso de su producción; pero los Estados Unidos, con una extensión territorial que es los tres cuartos de la de Europa entera (o vez y media, si se exceptúa a Rusia, prácticamente separada hoy de su economía), con una densidad media de población que es tres veces y media menor que la de España, y que no alcanza en la región más poblada (Estados del Atlántico medio: Nueva York, Nueva Jersey, Pensilvania) ni la mitad de la media de nuestras provincias de Barcelona, Vizcaya y Guipúzcoa, con una diversidad de climas y producciones que permite satisfacer toda clase de necesidades, con una técnica desarrollada y brillante y con plétora de capitales manejados por una banca que apenas si encuentra rival para imponer su ley en el mundo financiero, ¿qué necesidad tienen del comercio exterior para vivir prósperos y felices? ¿Qué les falta? ¿No son ellos mismos los que cierran sus mercados a los productos extraños con derechos casi prohibitivos y sus puertas

a la emigración con restricciones inicuas? No, no es el vivir lo que persiguen; consciente o inconscientemente, bajo la inspiración de sus gobernantes o por la fuerza de su organización industrial, marchan hacia un objetivo, que es el imperialismo económico, y a través de él, si eso fuera posible, la dominación universal.

En el fondo, es esa misma aspiración la que late en todas las grandes naciones industriales; no es, pues, extraño que las pequeñas se defiendan, sobre todo hoy, en que la industria no reconoce ya más fronteras que las de la capacidad técnica; y es así como ha surgido esta guerra aduanera, que es efecto más que causa (aunque venga también a agravarla) de la crisis general.

Encerrada cada nación dentro de sí misma, para prevenir ajenas intrusiones, sin perjuicio de forzar

siempre que pueda las posiciones extrañas, los productos se acumulan, los precios se envilecen y los ejércitos del trabajo deben sufrir sucesivos licenciamientos, que no significan ya aquí la alegre vuelta al hogar tranquilo, sino la escasez de hoy y la incertidumbre de mañana.

Es la funesta consecuencia de una organización económica fundada más sobre la creación de valores que sobre la satisfacción de necesidades, términos que, aunque al parecer sinónimos, distan mucho de ser equivalentes.

Estas consideraciones se agolpaban en mi pensamiento al leer, hace pocos días, un extracto del dictamen de la Oficina Internacional del Trabajo sobre el problema del paro. Desarrollarlas y sacar consecuencias no podría ser materia para un solo artículo.

Pedro M. GONZÁLEZ QUIJANO

Los peraltes en las carreteras

Por demás interesante es el artículo publicado con este título en el número de la REVISTA correspondiente al 15 de enero, y felicitaciones merece su autor; pero hay un punto para el que se solicita la *complicidad* del Cuerpo de Caminos, y pecaríamos por omisión contribuyendo a que el público no profesional elevara a la categoría de inconcusa verdad avalada por la masa de aquél, lo que sólo es una opinión, tal vez no tan absoluta en el autor del artículo como en éste resulta consignada.

Tan decididamente se pronuncia el distinguido ingeniero firmante contra los carros y tan segura considera su total desaparición, que lamenta que el Cuerpo de Caminos, a falta de labor decisiva en los Poderes públicos, no haya acelerado la transformación aprovechando la construcción de peraltes para intercalar alguno prohibitivo en tramos no mayores de 15 km, de efecto tan contundente que diera en la cuneta interior de la curva, sin duda con las ruedas al aire, de aventurarse algunos de tales vehículos a traspasarla.

Bien está San Pedro en Roma, y bien está en los Poderes públicos la facultad de resolver los problemas nacionales sin que los organismos técnicos usurpen sus atribuciones, ni tan siquiera solapadamente y creídos con absoluta certeza de hallarse en posesión de la verdad. Siempre nuestro campo visual ha de ser reducido mientras no rebase nuestra profesión, y son múltiples y varios los intereses a que han de atender aquellos Poderes, a los que, en suma, corresponde la dirección, como les alcanza la responsabilidad.

La desaparición de los carros, si llegara a verificarse, no sería rápida. Recordemos que llevamos un siglo de navegación a vapor, y los barcos de vela continúan surcando los mares, sin tanta razón para su existencia como los carros, que llegan a los más apartados rincones de los bosques y los cultivos, donde no se llegará nunca con carreteras o caminos de firmes especiales. Durante mucho tiempo, y más en terrenos quebrados, el agricultor tendrá ganado propio para labrar las tierras, y con él transportará sus abonos y cosechas por los campos, bosques y caminos rurales, que no descargará al llegar a la carretera para

transbordar al camión automóvil, si la casa de labor o el mercado están próximos. Frente a nuevas máquinas y mecanismos de elevado coste, el agricultor verá en el carro y la caballería o la yunta un menor gasto de primer establecimiento, y tanto más fuerza tendrá esta economía cuanto más allá se llegue en la división de la propiedad que preconizan las más avanzadas escuelas, y a la que no se oponen con fuerza proporcionada al ataque las más conservadoras. Actualmente, la *resistencia* por este concepto a los peraltes prohibitivos alcanza, en la provincia de tercer orden que más conocemos, a más de 25 000 unidades, o sean 25 000 carros, que moderadamente valorados a mil pesetas unidad, carro y caballería, representan para la provincia, veinticinco millones de pesetas, y 1 225 millones de pesetas la total de España, si tomamos nuestra provincia como media, millar y cuarto de millones de pesetas, que no es riqueza para volcarla como inútil en la cuneta de una carretera.

Por otra parte, si todo ha de ser subordinado a la rapidez, entre los 3 km por hora marcha del carro y los 60 como promedio del automóvil, hay menor diferencia que entre ésta y los 180 km del aeroplano, que, además, supuesta la máxima calma en el ambiente, recorre una trayectoria recta entre los puntos de salida y llegada. Por lo que ya vemos, podemos deducir con toda lógica que en corto espacio de tiempo avionetas, autogiros, aeroplanos y dirigibles sustituirán a los automóviles de turismo y de lujo y camiones para transporte de correspondencia y mercancías que convenga sean llevadas a la máxima velocidad. Las Compañías de ferrocarriles se aprestan a la defensa de la enorme riqueza—aun mayor que la del total de carros—que representan, y del estudio comparativo hecho en reciente artículo de *Ingeniería y Construcción*, resulta, para 550 000 toneladas anuales transportadas por las dos grandes Compañías ferroviarias, que la conducción en camiones costaría el doble en cuanto a material y tracción, y el cuádruple por lo que respecta a conservación y reparación de la vía, lo que supone la imposibilidad de todo negocio de transporte automóvil sin especiales circunstancias, en cuanto directamente se obligara