

LA ADMINISTRACION PUBLICA A TRAVES DE LA PRENSA

La mecanización del trabajo burocrático

Si se tiene en cuenta que la Administración ha de multiplicar progresivamente sus servicios y funciones en bien de la comunidad, la aplicación creciente de los cerebros electrónicos a los trabajos administrativos ha de suponer una descongestión en el trabajo de los funcionarios, a la vez que una mayor rapidez de ejecución de muchas tareas, sometidas hasta ahora a la lentitud del cerebro humano y a la resistencia que el ser inteligente opone a toda labor mecánica. Esta «robotización» ha de suponer, fundamentalmente, una considerable y necesaria agili-

zación de los actuales trámites administrativos (1).

Bachillerato europeo

Educadores europeos van a reunirse en Ginebra para tratar de ver las fórmulas para crear un bachillerato europeo valedero para todas las universidades y centros superiores. Estas reuniones las patrocina financieramente la universidad norteamericana de Harvard, que, junto con la británica de Oxford, están de acuerdo en el establecimiento de un tipo de bachillerato universal (2).

(1) *Pueblo*, 15 julio 1965.

(2) Narvi6n, en *Pueblo*, 31 julio 1965.

Un polígono industrial en Barcelona

Mediante la aplicación de la «Ley de integración en el puerto de Barcelona del puerto interior de la Zona Franca», va a darse solución a la ampliación del puerto barcelonés, va a reducir la delimitación de los terrenos de la Zona Franca, en su propio beneficio, y a permitir la urbanización de un amplio radio de suelo barcelonés que se transformará en zona industrial, que sin duda será muy solicitada por las facilidades de comunicación de su emplazamiento. He aquí un proyecto a diez años vista de un enorme volumen y que instalará en nuestros orillas el sin duda complejo industrial más importante de nuestra patria, con todo lo que ello signifique de peso específico en nuestra balanza comercial (3).

La OCDE: España puede acercarse a un régimen de economía abierta

La OCDE acaba de publicar un estudio sobre la economía española en el curso del año pasado, y sobre sus posibilidades de desarrollo.

«La producción total y la demanda han continuado aumentando rápidamente en 1964. Pese a las cosechas desfavorables, el crecimiento del producto nacional ha sido del orden del 7 por 100. El consumo privado, tanto como las inversiones fijas se han acrecentado de nuevo de manera apreciable, y el proceso de modernización de la economía española se ha proseguido claramente.»

Con este alentador balance se abre el estudio, el cual, por otra parte, no oculta que el rápido crecimiento

económico de España ha tropezado con fuertes presiones inflacionistas. El estudio estima que estas tensiones se han producido porque el Gobierno no ha sabido aplicar las medidas adoptadas con vistas a obtener un desarrollo equilibrado y a remediar los defectos estructurales de la economía. Si estas presiones inflacionistas subsistieran pondrían en peligro la subida del nivel de vida; por tanto, hay que adoptar con urgencia un conjunto de medidas. Sin duda, habrá que restringir la actividad de la construcción privada, limitar el acrecentamiento del consumo en el sector público, moderar temporalmente las inversiones públicas y también, tal vez, sin imponer no obstante restricciones generales de crédito, estrechar un poco la política monetaria.

Sea lo que fuere, España se encuentra desde ahora en el camino del desarrollo. Y el estudio de la OCDE anota como particularmente alentador «el satisfactorio crecimiento de las exportaciones de productos manufacturados registrados el pasado año, lo que es un ejemplo de la aptitud de España para acercarse a un régimen de economía abierta, en provecho de toda la economía» (4).

La Economía española según «Financial Times» (5)

El redactor de Asuntos Extranjeros de *Financial Times*, al analizar la situación económica española, encuentra que para aliviar la crisis agrícola se hace necesaria una mejora en métodos de producción, pero advierte que esto lleva su tiempo.

(3) *Solidaridad Nacional*, 3 agosto 1965.

(4) *La Croix*, 10 agosto 1965.

(5) *A B C y Arriba*, 29 julio 1965.

Sólo un programa cuidadosamente equilibrado podrá contener las diversas presiones que se hacen sentir, en opinión del articulista, pero frente a esos factores limitadores, el Gobierno español cuenta con amplias reservas y, más importante todavía, con la elasticidad que ha mostrado poseer la economía española desde que comenzó realmente su desarrollo. En conclusión, *Financial Times* dice que aunque no falten problemas y aunque el desarrollo económico español se haga un poco más lento, la expansión en España será por algún tiempo todavía más rápida que en la mayoría de las naciones europeas.

Lo más importante del turismo

El ministro de Obras Públicas ha dicho que, entre sus proyectos, está el de construir autopistas concretas: la de Bilbao-Behovia y la de Barcelona-frontera. «Al concluir la pasada guerra, nos decía el director de Carreteras de Italia, se nos planteó el dilema de construir carreteras o escuelas y hospitales. No lo pensamos un solo momento: la solución está en contar con una buena red de autopistas. Luego el turismo nos traerá todo lo demás. Y así fué» (6).

Trabajo, salarios y productividad

Según datos de la Dirección General de Empleo, que constatan la importante transformación que ha experimentado la estructura económica del país, la distribución de la población activa española es la siguiente:

un 37 por 100, en agricultura; un 34 por 100, en industria, y un 29 por 100, en servicios. La creación de nuevos puestos en la industria se valora en 95.000. La creación de nuevos puestos en los servicios se valora en 40.000. El empleo en la construcción ha aumentado notablemente. El saldo neto de la emigración ha sido el de 90.000 trabajadores. El aumento de demanda de mano de obra, incluyendo el contingente de emigración, se sitúa entre 270 y 300.000 nuevos puestos de trabajo. En cuanto a la oferta de trabajo, el aumento vegetativo incorpora a la población activa más de 100.000 personas anuales. Continuamos con una situación que puede clasificarse de pleno empleo.

Los aumentos de productividad media por hora en la industria, en 1963 y con respecto a 1962, fueron del 5,9 por 100, pasando en 1964, y con respecto a 1963, a un 11,7 por 100. No parece que los incrementos salariales excedieran mucho con carácter general a los incrementos de la productividad de la industria; por tanto, el efecto sobre costes y precios de los aumentos salariales no debe ser considerado como el factor más importante del alza de precios observada en 1964. El comienzo de una política de salarios como parte de una política de rentas parece haberse iniciado en 1964 (7).

Atlas industrial de España

La Secretaría General Técnica del Ministerio de Industria acaba de terminar la confección de un atlas industrial de España, en el que se presentan las más importantes informaciones de tipo estructural de la

(6) *Diario de Barcelona*, 22 agosto 1965.

(7) A B C, 5 septiembre 1965.

industria española, que figuran en fuentes estadísticas diversas, a las que se han unido otras informaciones no publicadas hasta la fecha, procedentes de estudios realizados por el Ministerio (8).

El Estado, primer empresario en Francia (9)

El semanario francés *Empresa* recuerda que el Estado francés es el primer patrón del país, que cuenta con 506 sociedades y más de un millón de asalariados. Y que es, además, el primer industrial, el primer productor de carbón, de electricidad, de gas natural y de abonos potásicos. Todo esto le lleva, en definitiva, a controlar la vida económica del país de forma casi indiscutible. Y a ejercer idéntico control sobre, por lo menos, el 14 por 100 de la mano de obra industrial. El panorama se completa si tenemos en cuenta que, además, el Estado es, en el vecino país, el más importante constructor de aviones; el primer fabricante de cerrillas y cigarrillos; el primer transportista (ferrocarriles, la casi totalidad; líneas aéreas, los dos tercios; navegación comercial, los dos tercios); el primer banquero (con más del 70 por 100 de las cuentas), y el primer asegurador.

Un ministerio de Transportes

Según don Luis Nieto García, presidente del Sindicato Nacional de Transportes y Comunicaciones, «es urgente la creación de un organismo

que coordine debidamente la política de los transportes de España. Es uno de los pocos países de Europa que todavía no tienen un ministerio de Transportes» (10).

Distribución provincial de la renta

El Servicio de Estudios del Banco de Bilbao ha editado un estudio sobre la renta nacional y su distribución provincial para el año 1962. Tiene el interés de que versa sobre un año que ha sido el elegido por la Comisaría del Plan de Desarrollo para establecer sus programas y previsiones. Constituyen, pues, los datos un punto de partida que servirá en su día para demostrar la eficacia de la política regional del Plan.

El año 1960 la renta nacional *per capita* fué de 18.057 pesetas, y en la distribución por provincias la alcanzaron diecisiete. En las dieciséis últimas, los ingresos *per capita* distaban de la media nacional entre 6.000 y 8.500 pesetas. En los cálculos correspondientes al año 1962, el número de provincias que llegan o pasan de la renta nacional *per capita*, que es de 24.496 pesetas, es de quince. Es decir, tres provincias menos que dos años antes. En doce, el ingreso *per capita* es inferior en más de 4.000 sin pasar de las 8.000; en nueve, es superior a las 8.000 sin pasar de las 9.000 de diferencia; hay más de 9.000 pesetas de diferencia en otras ocho, y queda reducido a la mitad aproximadamente en la de Granada, para ser menos de la mitad de la media nacional en las dos de Almería y de Orense. Parece, pues, que en el proceso de 1960 a 1962 han tendido a intensificarse las diferencias y que aun

(8) *A B C*, *Arriba* y *Ya*, 5 septiembre 1965.

(9) José A. Somoza, en *El Alcázar*, 7 septiembre 1965.

(10) *Ya*, 8 septiembre 1965.

cuando en todas las provincias ha habido aumento, las desviaciones entre las provincias se mantienen.

Sin embargo, la estructura de la lista ordenada por ingresos, de mayor a menor, ha experimentado una acusada alteración. Han variado los primeros puestos y se ha producido en el resto de la ordenación una profunda variación. Limitándonos a aquellas variaciones que supongan al menos cinco lugares en la lista de orden, podemos decir que ha habido doce provincias que han conseguido una progresión mayor en cuanto respecta a aumentos en los ingresos *per capita*: Gerona, Alava, Logroño, Baleares, León, Teruel, Soria, Salamanca, Guadalajara, Cuenca, Albacete y Lugo. Otras catorce han bajado en el orden: Santander, Valencia, Oviedo, Sevilla, Las Palmas, Cádiz, Huelva, La Coruña, Jaén, Tenerife, Córdoba, Badajoz, Málaga y Pontevedra.

Causas de las variaciones. Ante todo, es necesario recordar que se trata de dos años de fuerte contraste, el primero como caracterizado por la recesión económica, que reflejó el Plan de Estabilización; el segundo como el año de la reacción evidente tras dicho estancamiento. Buenos resultados agrícolas e influencias del turismo han sido causa de la alteración manifestada en el orden de ingresos provinciales. Pero ha existido todavía un nuevo factor importante y ha sido el de la emigración.

Ha habido aumento de la plantilla laboral industrial, sin detrimento por ello de la agrícola, que se mantiene, y casi se ha duplicado en servicios.

1. Vizcaya (2) con 38.717 en 1962 y 30.724 en 1960. 2. Madrid (4), 36.796 en 1962 y 27.350 en 1960; 3. Guipúzcoa (1), 35.902 en 1962 y 31.270 en 1960; 4. Barcelona (3), 35.288 en

1962 y 27.564 en 1960; 48. Granada (48), 12.553 en 1962 y 9.591 en 1960; 49. Almería (49), 11.933 en 1962 y 9.575 en 1960; 50. Orense (50), 11.127 en 1962 y 9.416 en 1960 (la cifra entre paréntesis indica el orden ocupado en la lista de 1960) (11).

Declaraciones del Ministro de Obras Públicas (12)

Las necesidades de la infraestructura de nuestro país son en estos momentos inmensas y el desarrollo económico y social se está produciendo a tal ritmo que difícilmente pueden seguirlo las obras públicas. Señaló que la política de obras públicas tiene un doble condicionamiento; el de ajustarse a los planes ya aprobados y, al mismo tiempo, a las posibilidades financieras.

En materia de abastecimientos de agua están en marcha y se pondrán en curso inmediatamente las mejoras y ampliaciones de las que suministran a nuestras grandes poblaciones, hasta llegar a todos aquellos lugares en que las disponibilidades financieras lo permitan.

Por lo que se refiere a carreteras, el propósito de mi departamento es el de realizar el refuerzo de los firmes de las carreteras actuales, pero más singularmente el de la red azul. A esta política de carácter general se añadirán otras obras básicas: un acceso a Galicia y otro a Málaga. También dentro de estos planes figuran otros dos proyectos: el de la autopista de Barcelona a La Junquera y el de Behobia a Bilbao. Hay

(11) *Ya*, 8 septiembre 1965.

(12) *Arriba y Ya*, entre otros, 10 septiembre 1965.

también dos proyectos de acceso a Asturias para salvar el puerto de Pajares.

Por lo que se refiere a las líneas férreas, el ministro dijo que tendrán prioridad en la ejecución las ya comenzadas, y dentro de ellas, el ferrocarril Madrid-Burgos, ya que en poco más de cinco horas se podrá salvar la distancia que media entre Madrid y la frontera por Irún o de Madrid a Bilbao, hasta el punto de que si se llega a un sistema técnico de ejes intercambiables se pueda llegar en

su día a hacer el viaje de Madrid a París en trece horas.

En cuanto a puertos, dijo que en el futuro se dedicará especial atención a la terminación de las obras de los cuatro puertos españoles comprendidos en el préstamo del Banco Mundial: los de Barcelona, Huelva, Pasajes y La Luz. Esto no quiere decir que estén preteridas u olvidadas otras obras también importantes como la solución Sur, de Valencia; el canal Sevilla-Bonanza; la avenida del Abroñigal, de Madrid, y otras.