

## DOCUMENTOS EXTRANJEROS

### LA ECONOMIA EUROPEA DE POSTGUERRA

Entre los fenómenos de la realidad económica actual pocos habrá con importancia tan grande como la que presenta la restauración de la economía de Europa, gravemente desorganizada y empobrecida a consecuencia de la última contienda armada.

Esfuerzos interiores y exteriores coadyuvan a partir del fin de las hostilidades para remozar el aparato y regularizar el funcionamiento económico de Europa. De una parte, las naciones europeas se afanan por recuperar y sobrepasar el nivel alcanzado en la anteguerra, y de otra la ayuda americana presta aliento y medios a este propósito, primero con medidas de urgencia, después con el llamado Plan Marshall (ECA), en estos momentos a través de la MSA.

Con ocasión de la guerra primero, y después a lo largo del proceso de recuperación, se producen en la economía europea cambios de estructura, alteraciones en los niveles de producción, consumo y tráfico que la historia económica desconocía hasta hoy. Estas modificaciones provocan la aparición de nuevos mecanismos de organización y de nuevas interpretaciones de la vida económica. La economía europea de postguerra es un gran taller de nuevas realidades, y a consecuencia de ello de nuevas aportaciones al acervo de la ciencia económica, que procura proveer de una explicación razonable y encuadrar en sus teorías a los recientes acontecimientos.

De aquí el superlativo interés, si no la obligada necesidad, que tienen tanto el economista profesional como el científico de estar atentos a la evolución de la economía europea.

Al servicio de esta finalidad nada mejor que los informes pu-

blicados a partir de 1948 por la Comisión Económica de Europa (ECE), que anualmente dan cuenta del desarrollo y las perspectivas de la economía europea. Por eso iniciamos en este número de la REVISTA DE ECONOMÍA POLÍTICA un extenso resumen de dichos informes, que se continuará en los sucesivos.

Dada la fecha del primer informe resumido\* cabría pensar que no merece la pena detenerse en él con la extensión que se hace. La razón de sus dimensiones está justificada, sin embargo, porque al material descriptivo une dicho trabajo una interpretación teórica cuya validez no decae con el paso del tiempo, constituyendo sin duda uno de los ejemplos más destacados de perfección y refinamiento en la interpretación de las realidades económicas. Esto no es extraño si se piensa que el trabajo, si bien colectivo, fué dirigido por un economista de la competencia de N. Kaldor, inmediatamente asistido por H. B. Lary y H. Stahle.

Los problemas de la economía europea pueden repartirse en tres grupos generales: el problema de producción, el de comercio y el de balanza de pagos europea. Se completa el examen con un análisis final de la reconstrucción de Europa, donde se expresan las dificultades principales con las que choca aquella, así como las vías que parece más adecuado seguir para eliminarlas. Reciben entonces especial consideración tres temas candentes de la economía europea: la inflación, el comercio intereuropeo y la producción de Europa.

Establecido el plan de exposición veamos un resumen extenso de sus diversas partes.

## RECUPERACION DE LA PRODUCCION EUROPEA

### 1. PRODUCCIÓN INDUSTRIAL

A pesar de las graves pérdidas ocasionadas por la guerra y la gran desorganización de la producción europea al terminar las hos-

---

\* United Nations. Department of Economic Affairs. Research and Planning Division. Economic Commission for Europe. *A Survey of the Economic Situation and Prospects of Europe*. Geneva, 1948, XVI-206 págs.; \$2.50.

tilidades, la recuperación en los dieciocho meses siguientes fué muy grande.

Tomando como producción industrial las manufacturas, minería e industrias de la construcción de quince países (Alemania, Bulgaria, Bélgica, Checoslovaquia, Dinamarca, Finlandia, Francia, Grecia, Holanda, Inglaterra, Irlanda, Italia, Noruega, Polonia y Suecia), que representaban en 1938 alrededor del 75 por 100 de la producción industrial de toda Europa, y haciendo el índice de producción de dicho año igual a 100, los índices de postguerra son los siguientes :

	Fin de 1945	Fin de 1946	Fin tercer trim. 1947
Incluyendo a las tres zonas de Alemania occidental.....	60	83	86
Excluyendo a Alemania (que significaba el 20 % de la producción industrial total de Europa en 1938).....		98	99

Como se ve, el ritmo de la recuperación en los nueve meses de 1947 ha disminuído considerablemente en relación con el período anterior. Las causas de esta detención no pueden ser sólo debidas al difícil invierno de 1947 y a la grave crisis del combustible, especialmente en Inglaterra, puesto que observando el índice por trimestres, el incremento en el tercero de 1947, en relación al segundo, es sólo de un punto (de 85 a 86), teniendo en cuenta a Alemania, y de pérdida de otro (de 100 a 99) cuando se la excluye. Si los factores citados hubieran sido los causantes de la detención, del segundo al tercer trimestre se debería haber producido una mejora más profunda. Deben añadirse, por taitto, a aquellas causas: a) una falta aguda de materias primas, probable consecuencia de haberse agotado las reservas disponibles a lo largo del año 1946, y que alimentaron la rápida recuperación durante el mismo; b) una desigualdad de desarrollo entre los procesos de producción más lejanos y más próximos al consumo, con la aparición de inevitables *embotellamientos*; c) el nivel de producción no era ya tan anormalmente bajo como al comienzo del período estudiado, por lo que el crecimiento había de ser menor.

Las informaciones a fines del trimestre tercero de 1947 parecían indicar una mejora en las reservas de capital circulante, por lo que se estimaba posible una reactivación de la recuperación, aunque nunca al ritmo de 1946, pues en definitiva —excepto en el caso especial de Alemania, cuyo índice en el dicho trimestre era todavía 37 en relación a 1938— el progreso en los restantes países europeos es ya muy alto, según hemos dicho.

Desglosada por países, la recuperación industrial reseñada es muy diversa. Se acaba de indicar cuál es el nivel más alto alcanzado por Alemania. De los otros países, ocho (Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, Inglaterra, Irlanda, Noruega, Polonia y Suecia), que representaban el 34 por 100 de la producción europea de 1938, han rebasado el índice de aquel año. Los seis restantes (Checoslovaquia, Finlandia, Francia, Grecia, Holanda e Italia), que representaban el 27 por 100 de la producción europea de 1938, han llegado a niveles que van desde un mínimo de 71 para Grecia (aunque debe observarse que para este país no ha sido posible computar la minería) hasta un máximo de 96 para Francia.

Desglosada por ramas industriales también hay una diversa gradación en la recuperación industrial europea. En tanto que Hierro-Acero, Maquinaria y Edificación (consideradas como las tres industrias productoras de bienes más alejados del consumo) mejoran —excluida Alemania— en un 32 por 100 desde el comienzo al final de 1946, el resto de las industrias (entre las que se hallan principalmente las productoras de artículos de consumo) sólo elevaron su índice en un 19 por 100, y en los nueve meses de 1947 hubo incluso un ligero descenso en estas últimas, mientras las tres primeras aún ganaron un 6 por 100. Con lo que a fines del trimestre tercero de 1947 las tres industrias base mencionadas, junto con la Química, se mantenían ya en un nivel que era un 6 por 100 más alto que el de 1938, en tanto que las restantes aún necesitaban un 5 por 100 para alcanzarlo. Debe advertirse, sin embargo, que el nivel de las industrias de bienes-capital en 1938 fué relativamente bajo.

## 2. PRODUCCIÓN AGRÍCOLA

La recuperación agrícola ha sido muy inferior a la industrial. Para 23 países (Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Checoslovaquia, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Holanda, Hungría, Inglaterra, Irlanda, Italia, Noruega, Polonia, Portugal, Rumania, Suecia, Suiza, Turquía y Yugoslavia), representativos del 90 por 100 de la total producción agrícola prebélica, y haciendo 1938 = 100, el índice del año agrícola 1945-46 fué sólo 63, y para el siguiente año, 75. Nada más que cuatro países: Inglaterra, Irlanda, Suecia y Turquía han rebasado el nivel de 1938. En los restantes se mantienen recuperaciones muy bajas, comparativamente menores para las antiguas áreas con superávit (Hungría, Polonia, Rumania, Yugoslavia) que para el resto del Occidente europeo, que fué siempre una zona deficitaria.

Las causas de este retraso agrícola pueden distribuirse en los siguientes cuatro grupos: a) carencia de fertilizantes; b) carencia de brazos; c) disminución de la ganadería y destrucción del equipo agrícola; d) sequía.

El examen de la recuperación agrícola por productos es tan desigual como por países. Carnes y grasas están muy por debajo de los dos tercios de 1938, mientras la manzana y los huevos alcanzan este nivel. Los índices de trigo, patatas y azúcar son, respectivamente, 81, 74 y 80. El único producto que mantiene su nivel de 1938 es el tabaco.

## 3. TRANSPORTE

El restablecimiento de la circulación ferroviaria ha sido muy rápido en la postguerra. Ya en el primer trimestre de 1946 los datos de 13 países (Alemania, Austria, Bélgica, Checoslovaquia, Dinamarca, Francia, Holanda, Hungría, Inglaterra, Irlanda, Noruega, Polonia y Suecia) dan un índice de 95 para el nivel de tráfico de 1938 = 100. Y en el tercer trimestre de 1947 el índice era superior en un 26 por 100 al de 1938.

Pero en esta recuperación hay dos hechos significativos, que conviene analizar:

a) El volumen de las mercancías cargadas por ferrocarril en la postguerra es más alto, en relación con el de 1938, que las diferencias respectivas en ambos períodos del índice de producción. Este fenómeno debe explicarse por la menor recuperación conseguida en el transporte por vías fluviales (y en algunos casos en el transporte por carretera), que ha repercutido en el aumento de tráfico ferroviario. En el caso, por ejemplo, de Francia, esto es absolutamente cierto.

b) En comparación con el volumen cargado el número de toneladas-kilómetro transportadas es más alto en todo 1946 y los nueve meses de 1947 que las cifras correspondientes en el período de anteguerra. Este aumento, dada su persistencia y su magnitud, no puede explicarse solamente por la deficiencia relativa de los transportes no ferroviarios en relación con los ferroviarios, aunque ésta sea una de las causas, por ser mayor la longitud media del tráfico fluvial que la del hecho por raíl. Es necesario, por consiguiente, para explicarse por entero el fenómeno, admitir que la guerra ha provocado cambios de estructura en el transporte. Un caso evidente nos lo ofrece el carbón, que hoy viaja, como media, mayores distancias ferroviarias que antes de la guerra, debido a las dificultades para muchos países de aprovisionarse en las fuentes de abastecimiento más próximas.

No es de esperar que el aumento visto tienda a disminuir conforme vaya progresando la mejora en los ferrocarriles europeos, pues ha ido creciendo a lo largo de 1947 en relación con 1946. El sistema ferroviario de Europa está sometido con ello a un duro esfuerzo. El número de vagones disponibles se estima en 2.400.000 unidades (10 por 100 menos que en 1938), pero el período medio de utilización es considerablemente más corto, debido a una organización menos eficiente que la de anteguerra.

#### 4. COMPARACIÓN CON LA SITUACIÓN DESPUÉS DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL.

Por lo que se refiere a la industria los resultados han sido mejores en la segunda postguerra que en la primera, aun teniendo en cuenta que 1913 fué un buen año y que no ocurrió así con 1938.

Pero incluso haciendo la comparación 1913 con 1920 y 1937 con 1946, la recuperación de la segunda es mejor. Después de 1920 las comparaciones son poco útiles, pues el descenso industrial que se produjo a partir de dicho año más fué debido a la depresión que a las consecuencias inmediatas de la contienda bélica.

Tomando 11 países (Alemania, Bélgica, Checoslovaquia, Dinamarca, Finlandia, Francia, Inglaterra, Italia, Noruega, Polonia, Suecia), primero en el año 1920 y después en el que va desde julio de 1946 a junio de 1947 (a fin de formar dos períodos que estén a igual distancia del fin de las hostilidades en ambas guerras —catorce meses—), los índices dan los siguientes resultados:

	1920 (Base 1913=100)	1946-47 (Base 1938=100)	1946-47 (Base 1937=100)
Incluida Alemania.....	76	80	78
No incluída Alemania.....	83	95	90

Comparando por países, Alemania e Italia han corrido peor suerte ahora que antes, pero los demás (sobre todo Bélgica, Checoslovaquia, Francia, Inglaterra y Polonia) se han restablecido ahora mucho mejor. Conviene advertir que en la comparación 1913-1920 se ha tomado en cuenta sólo la manufactura, mientras que en la actual figuran también la minería e industrias de la construcción. Si suprimiéramos estas últimas y comparásemos sólo las diferencias en recuperación manufacturera después de ambas guerras, las cifras serían aún más favorables para el período actual.

La comparación entre dos industrias muy significativas, como carbón y hierro, reafirma las conclusiones establecidas. Después de la primera guerra Alemania se recuperó con mucha rapidez en su producción carbonífera, mientras que en el tercer trimestre de 1947 estaba todavía muy poco por encima de la mitad del índice de 1938. Pero los demás países han restablecido ahora su obtención de carbón mucho mejor que en la postguerra anterior, y de esta manera la situación de 1920 y la de 1947, en relación a sus respectivas preguerras, es casi la misma para este producto. El que en la actualidad se haga sentir la falta de carbón mucho más que en la postguerra anterior es debido a las siguientes causas:

a) el mayor consumo presente de los países europeos, debido a su más alto nivel industrial, siendo, además, excluida Alemania, países importadores del citado combustible; b) en 1913 disponía Europa de mucho más carbón exportable que en 1938, lo que mitigó bastante los efectos de la caída de producción ocasionada por la guerra. Por estas razones, mientras que antes de la primera contienda la importación neta de carbón a Europa nunca superó los ocho millones de toneladas, en 1947 hubieron de importarse 29 millones. Una variación relativa muy similar se aprecia para la industria del acero.

Considerando ahora la producción y el consumo agrícolas, la situación en las dos postguerras ha sido muy parecida. La declinación de la producción de grano en 1946-47, comparada con la de 1938, no ha sido mayor que la de 1920 en relación con 1913. Como entre ambas guerras ha crecido la población, el consumo actual por cabeza sería menor a paridad de volumen, mas la pequeña ventaja en éste ha compensado el incremento de la población. y la cifra de 161 kgs. por cabeza de 1946-47 se corresponde exactamente con la cifra que fué disponible en 1920-21. El año agrícola 1947-48 fué especialmente malo, y en él tanto absoluta como relativamente se alcanzaron niveles de producción más bajos que los peores de la primera postguerra.

Un cuadro de los índices de cereales panificables (trigo, centeno) en ambos períodos aclara el desarrollo mencionado:

EUROPA (excluidas Rusia y Turquía)

	Producción	Importación neta	Consumo	Población (m. llones)	Consumo (por cabeza)
1009-13 (media) .....	100	100	100	342	219 kgs.
1919 20.....	66	129	77	344	167 "
1920-21.....	64	123	74	345	161 "
1934-38 (media) .....	100	100	100	370	192 "
1940-47.....	72	178	86	380	161 "

En los cereales no panificables (cebada, avena, maíz) la comparación entre las dos guerras da posiciones muy similares, y únicamente en las patatas tanto las cifras absolutas como las relati-

vas de la segunda postguerra son superiores a las de la primera, pero con todo el índice de 1946-47 es sólo el 74 por 100 de 1938.

El descenso en las disponibilidades ganaderas ha sido superior ahora que en la primera postguerra. En vacuno, cerda y lanar se dispusieron (por cabeza de población) en 1946-47 el 80, 70 y 75 por 100, respectivamente, de las existencias en 1921. La recuperación relativa actual (media 1934-38 = 100) da los índices 88, 59 y 83 para 1946-47.

En conclusión, la recuperación agrícola después de la primera guerra fué más lenta que la industrial, y el nivel anterior a la contienda no fué alcanzado hasta después de ocho años de terminado el conflicto. Aunque ahora se espere alcanzar el nivel de 1934-38 en 1950-51, o sea cinco años después de finalizadas las hostilidades, este volumen de producción, atendiendo el incremento de la población, dará todavía un consumo por cabeza inferior en un 6 a 8 por 100 al de anteguerra.

##### 5. CAMBIOS EN EL VOLUMEN DE MERCANCÍAS DISPONIBLES

Hasta aquí el análisis de la recuperación europea se ha hecho fundamentalmente en términos de números índices, pero para apreciar de manera completa los cambios sufridos en la producción europea y en el total de mercancías disponibles para su utilización dentro del ámbito de una nación, es necesario observar las alteraciones en la producción, la importación y la exportación, refiriéndolas a precios invariables.

Para ello en el siguiente cuadro se expresan los valores de la producción, las importaciones y exportaciones en dólares de poder de compra 1938, y se tienen en cuenta 14 países que representaban en aquel año el 74 por 100 de la producción europea total (primaria —agricultura, bosques y pesca— y secundaria —industria, minas e industrias de la construcción—). Las industrias terciarias no se incluyen por la dificultad para estimarlas, aparte la escasa significación de los cambios reales en su producción, puesto que en algunas, como comercio y administración pública, su salida productiva es simplemente medida por el coste de su entrada.

**VALORES DE LA PRODUCCION, IMPORTACION Y EXPORTACION EUROPEA EN DOLARES DE 1938**

	Valor de la producción	Importaciones (c. i. f.)	Exportaciones (f. o. b.)	Mercancías disponibles	Población (en millones)	Mercancías disponibles por cabeza (dólares)
Alemania (3 zonas occidentales), Bélgica, Bulgaria, Checoslovaquia, Dinamarca, Finlandia, Francia, Holanda, Inglaterra, Irlanda, Italia, Noruega, Polonia y Suecia.	(1)	(2)	(3)	(4)=(1+2-3)	(5)	(6)=(4÷5)
<b>Año 1938</b>						
Excluidas las tres zonas occidentales de Alemania .....	31.854	9.789	6.967	34.676	225.2	154
Sin excluirlas .....	39.884	11.155	8.446	42.593	264.8	161
<b>Julio 1946 a junio 1947</b>						
Excluidas las tres zonas occidentales de Alemania .....	28.770	8.712	5.135	32.347	217.0	149
Sin excluirlas .....	31.698	9.052	5.265	35.485	261.4	135

Conviene observar que estas cifras no dan ni el valor del producto europeo bruto, puesto que incluyen sólo mercancías y no servicios, ni la renta nacional estimada en dinero, puesto que no tienen en cuenta depreciación y mantenimiento del capital fijo, renta neta de la inversión exterior, etc. Por lo que se refiere a las cifras de postguerra, basadas en índices cuya amplitud es diversa en varios países, sólo son comparables *grosso modo* con las demás. Con todo, el cuadro ofrece una indicación razonable de los cambios producidos por la contienda. Y puesto que estos cambios obedecen a la alteración en la producción europea, al cambio en la relación de importaciones a exportaciones y al movimiento de la po-

blación, transformando aquellas cifras en cambios porcentuales podemos obtener otro cuadro de visión inmediata más clara :

Año 1938=100

Julio 1946 a Junio 1947	Producción europea bruta de mercancías	Mercancías disponibles (*)	Mercancías disponibles por cabeza
Excluidas las tres zonas occidentales de Alemania .....	90	93	96
Sin excluirlas .....	79	83	83

\* Obsérvese que los índices de esta columna reflejan no el exceso de importaciones sobre exportaciones en relación a la producción bruta interna, sino el incremento en este exceso en relación con el de anteguerra, pues ya entonces hay un desnivel a favor de la importación europea, que aumentaba las existencias continentales en un 6,8 por 100. En 1946-47 este exceso dió lugar a una adición del 12 por 100 en la producción europea interna.

Aunque lo interesante para nosotros es la posición general de Europa, si desglosásemos por países los índices presentes veríamos que sólo cuatro muestran una producción bruta superior a la de anteguerra (Inglaterra, Irlanda, Suecia y Noruega), mientras los restantes oscilan entre el 65 y el 98 por 100 de aquella. En cambio, la situación de mercancías disponibles es absolutamente superior a la de 1938 en Bélgica, Dinamarca, Irlanda, Noruega y Suecia, y aunque inferior a la de anteguerra es superior a su producción bruta para todos los demás (salvo Finlandia e Inglaterra), lo que demuestra que sus exportaciones son inferiores a sus importaciones en relación al nivel comparativo de ellas en 1938. En la distribución de mercancías *per capita* los cambios en la población han afectado de manera diversa a cada uno de los países. Checoslovaquia y Polonia muestran un índice superior al de anteguerra, lo que visto sus bajos niveles de producción tiene que explicarse por disminución en sus poblaciones debido a pérdidas de guerra, cambios territoriales y emigración. En otros, como Bulgaria, Dinamarca, Holanda y las tres zonas de Alemania occidental, el fenómeno ha debido ser inverso, encontrándose comparativamente peor en la tercera columna que en alguna de las dos primeras.

El efecto combinado de los cambios de producción, de población y balanza comercial se aprecia mucho en Inglaterra, la que ocupando el primer lugar en la primera columna queda relegada al noveno en la última.

Los índices relativamente altos de la segunda columna no deben llevarnos a la precipitada conclusión de que el bienestar europeo de postguerra es sólo moderadamente inferior al de 1938. *pueda la disponibilidad de mercancías es un fondo que puede alimentar en proporciones muy variables tanto el consumo privado como el uso público, la reposición o la creación de capital. Una estimación del reparto del producto nacional bruto entre sus diferentes aplicaciones ofrecería un índice del bienestar europeo mucho más concluyente; en primer lugar por tomar en cuenta los servicios (no sólo las mercancías, como hasta ahora se ha hecho), que en algunos países representan más de la mitad de la producción nacional, y en segundo por darnos la efectiva participación del consumo privado, el gasto público y la capitalización de la renta de cada economía nacional. Pero el panorama europeo sólo se apreciaría si pudiésemos disponer de datos relativos a bastantes países, siendo así que hay información nada más que para Inglaterra, Dinamarca, Francia, Noruega y Suecia. Tomando el producto nacional bruto de los cinco mencionados (a precios de mercado) en los años 1938, 1946 y 1947, y observando su reparto porcentual entre los tipos generales de su empleo (formación bruta de capital interior, gasto público, consumo privado) y añadiendo el saldo neto de la importación y exportación de capitales, se percibe el aumento en la postguerra de las cuotas relativas que las dos primeras atenciones absorbían en 1938 (excepto para Dinamarca en la formación de capital), mientras que la participación del consumo privado disminuye (también excepto para Dinamarca, donde permanece estable la proporción), aumentando asimismo la posición deudora de todos ellos con el exterior. Y si aplicamos los cambios relativos que en las magnitudes del producto nacional bruto empleado en la formación bruta de capital y en el consumo interno se han producido desde la anteguerra a la postguerra a los datos del cuadro de índices últimamente inserto, nos resulta que las mercancías disponibles *per capita* para el consumo privado fueron el 88 por 100 del nivel de anteguerra para Francia, el 89 por 100 para In-*

glaterra, el 94 por 100 para Noruega, el 101 por 100 para Dinamarca y el 102 por 100 para Suecia.

La última conclusión que puede extraerse del cuadro que estamos comentando, teniendo en cuenta las necesidades imperiosas y extensas de la reconstrucción europea y el desnivel indicado al comienzo entre la producción de bienes de capital y de consumo, mueve a pensar que los índices de 96 y 83 (respectivamente, sin y con Alemania) de mercancías disponibles por cabeza son los topes superiores a que puede llegar por ahora el consumo privado europeo; pero los porcentajes efectivos son sin duda apreciablemente más bajos (lo que no excluye que algunos pocos países de Europa tengan hoy un consumo superior al de preguerra). El nivel de consumo de alimentos de Europa para 1946-47 puede fijarse —atendida la producción agrícola y las estimaciones aproximadas en cuanto al exceso de las importaciones sobre las exportaciones de comestibles— en un nivel de 78-80 por 100 del de 1938. En otros tipos de bienes de consumo privado se carece de datos bastantes para señalar conclusiones.

## 6. FUERZA DE TRABAJO Y PRODUCTIVIDAD

Las estadísticas disponibles no permiten un análisis satisfactorio de los cambios en el volumen y la distribución de la fuerza de trabajo en Europa en relación con la preguerra. Las siguientes conclusiones pueden considerarse sólo aproximadas:

1.<sup>a</sup> La población total europea (sin Rusia ni Turquía) ha decrecido desde 399 millones a fines de 1938 hasta 385 a fines de 1946 (incluidos los prisioneros de guerra todavía no repatriados). Pero para un área fija, determinada por las fronteras europeas de postguerra (sin Rusia ni Turquía), la población ha aumentado, sin embargo, desde 376 millones de anteguerra a 385 millones. De estos nueve millones de incremento cinco deben ser el resultado neto del crecimiento de la población, es decir, tenidas en cuenta las graves pérdidas de la guerra, y cuatro de la inmigración.

2.<sup>a</sup> La población en edad de trabajar ha aumentado proporcionalmente menos que la población total. Para diez países europeos (Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Holanda, Inglate-

rra, Italia, Noruega, Suecia y Suiza), cuya población ha subido en un 3,1 por 100 desde antes de la guerra, la población en edad de trabajar sólo asciende en un 2,6 por 100.

3.ª Cifras para comparar la población que trabaja con la total en edad de trabajar existen sólo para seis países (Francia, Holanda, Inglaterra, Noruega, Suecia y Suiza), y muestran que la primera (incluidos los parados) ha aumentado en proporción a la segunda. A su vez la proporción de mujeres ha aumentado en la población que trabaja.

4.ª La distribución de la población por industrias muestra fuerte incremento del volumen ocupado en las actividades productoras de servicios (en especial funcionarios públicos, y con menos certidumbre comercio), disminución de la agricultura (con excepción de Inglaterra), que equivale aproximadamente al aumento señalado para los servicios, y permanencia del nivel de anteguerra en la industria.

6.ª Disminuye el paro y aumenta en general la jornada de trabajo en comparación con la situación anterior a la guerra. Para un grupo de 12 países que casi suponen la mitad de la población total de Europa las cifras de parados pasan de 3,6 millones en 1938 a 0,9 millones en el primer trimestre de 1946 y a 0,5 millones en el tercero de 1947.

Con una producción industrial de 10 a 15 por 100 más baja que la de 1938 y una población trabajadora industrial más utilizada que en aquella fecha, la productividad por hombre-hora es ahora más baja para Europa en su conjunto que antes del conflicto bélico. Se dispone de índices de producción y de ocupación sólo para cinco países (Bélgica, Finlandia, Francia, Holanda y Noruega), y dividiendo los primeros índices por los segundos se puede obtener un índice de productividad (sometido siempre a las reservas de un amplio error tanto en su nivel absoluto como en la importancia de sus cambios en particulares meses o trimestres, debido a las variaciones estacionales en la ocupación). Tomando para los tres índices (producción, ocupación y productividad) la base 100 en 1938, se observa durante todo 1946 y 1947 (nueve meses) que —al menos para los países que no han llegado o excedido con mucho el nivel de producción de anteguerra— la ocupación se ha elevado más que la producción, con lo que el índice de productividad es

más bajo que en 1938. Calculando a su vez la altura percentual de las oscilaciones de los índices se observa una correlación estrecha entre producción y productividad: cuando la primera crece desde bajos niveles sigue la segunda el paso, aunque más moderadamente. Cuando la producción aumenta mucho menos deprisa a partir de un nivel ya alto la productividad lo hace también así, e incluso disminuye.

La explicación de esto puede ser que cuando la limitación de la producción proviene de faltas de materias primas y combustibles más que de disminuciones en la demanda, los empresarios prefieren mantener la fuerza de trabajo aunque no la empleen por entero —lo que supone un paro encubierto, que disminuye al aumentar la oferta de los otros factores escasos—, y al mantenerse el índice de ocupación y bajar el de producción desciende el de productividad. Esta causa debió operar mucho más en 1946 que en el siguiente año, por lo que manteniéndose en éste la baja productividad hay que acudir a otros factores explicativos concomitantes, tales como la deterioración en el equipo de capital y los dependientes de la organización económica, por ejemplo, la inflación. No es posible determinar en qué parte el descenso de la productividad debe atribuirse a la ineficacia del capital y en cuál a los defectos de la organización económica, lo que permitiría saber si serían más ventajosas para resolver este problema las medidas de capitalización o las de saneamiento monetario. En vista de los altos niveles que generalmente tiene la ocupación europea de la postguerra —aparte las carencias de brazos en particulares industrias—, parece razonable concluir que el incremento en la producción más debe esperarse de la mejora en la productividad que de nuevas adiciones a la fuerza de trabajo.

## LA RECUPERACION DEL COMERCIO EUROPEO

### 1. EL NIVEL ACTUAL DEL COMERCIO DE EUROPA

A los precios actuales el comercio europeo, tanto intraeuropeo como con los países no europeos, ha llegado a niveles superiores a los de guerra. Pero dados los fenómenos, hoy universales, de

inflación y ruptura de las relaciones entre precios interiores y tipos de cambio exterior es inadecuado tomar como instrumento de medida los precios presentes. Haciendo la estimación a los precios de 1938 resulta el siguiente cuadro:

Año 1938 = 100

AÑOS	Comercio con países no europeos	Comercio inter-europeo	Total
<b>1946</b>			
Importaciones (f. o. b.).....	91.9	45.3	66.5
Exportaciones (f. o. b.).....	61.7	45.3	51.0
<b>1947</b>			
Importaciones (f. o. b.).....	106.5	56.0	79.0
Exportaciones (f. o. b.).....	77.7	56.0	63.6

El comercio europeo está, por consiguiente, bastante por debajo del nivel de 1938, con las exportaciones relativamente mucho más bajas que las importaciones y con una declinación mayor en su comercio interior que en el realizado con el resto del mundo, lo que supone un gran cambio después de la guerra en la estructura total, pues antes pesaba más el comercio intraeuropeo y hoy pesa más el extraeuropeo. El año 1947 muestra una expansión sustancial del comercio europeo, pero el aumento en el valor de las importaciones fué mucho mayor que el de las exportaciones, con el resultado final de un mayor desequilibrio que en 1946.

La mayor parte de la recuperación del comercio europeo se produjo durante 1946, después la tendencia se debilita y parece que la rápida recuperación a partir de niveles muy bajos operada en 1946 encuentra dificultades para proseguir al mismo ritmo.

Si se desglosa la recuperación total por países las situaciones de cada uno son muy diferentes. En un extremo encontramos a Alemania, con el más bajo nivel de todos ellos, lo que deprime mucho la situación general dado el peso fundamental del comer-

cio germánico en el total europeo. En el otro se halla Inglaterra, cuyas exportaciones han conseguido exceder las de 1938, mientras ha reducido drásticamente sus importaciones, siendo el único país para el que durante los nueve primeros meses de 1947 el índice de exportación supera al de importación. Los índices respectivos son (haciendo el nivel 1938 = 100):

Nueve primeros meses de 1947

	Importaciones	Exportaciones
Toda Europa.....	79	63
Alemania.....	18	9
Inglaterra.....	77	106

El peso del comercio de Alemania en el total —antes y después de la guerra— podría descubrirse suprimiendo en ambos casos el tráfico con ella de los restantes países de Europa y el suyo con el resto del mundo. Aunque este cálculo sólo se puede hacer de manera aproximada daría estos índices para los nueve primeros meses de 1947 (1938 = 100): Toda Europa (excluido el comercio de o con Alemania): importaciones = 102; exportaciones = 88.

## 2. EL COMERCIO EN RELACIÓN A LA PRODUCCIÓN

Siendo la característica esencial del comercio europeo actual el exceso de importaciones sobre exportaciones conviene poner estas últimas en relación con su principal factor limitativo, a saber: la producción. Pero la relación es difícil de establecer, pues no se dispone de datos para los productos agrícolas de exportación. Al reducir la comparación a los productos industriales se comete una omisión disculpable hasta cierto punto, ya que el peso de la agricultura en la exportación europea no es de gran importancia.

Refiriéndose a 14 países (Alemania, Bélgica, Bulgaria, Checos-

lovaquia, Dinamarca, Finlandia, Francia, Holanda, Hungría, Inglaterra, Irlanda, Noruega, Suecia y Turquía), para 1938 = 100. los datos son :

	Primer trimestre 1946	Cuarto trimestre 1946	Tercer trimestre 1947
Índice de la producción industrial (a).....	80	98	99
Índice de la exportación total (b).....	49	81	85
Relación b/a.....	61	83	86

De los que se deduce que las exportaciones estuvieron aún más comprimidas que la producción cuando ambas permanecían en niveles muy bajos, aumentando después las primeras a ritmo más acelerado que la última hasta fines de 1946. Con posterioridad el progreso ha sido muy escaso en ambos índices, quedando aún el nivel de exportaciones en relación con la producción por debajo de su posición antes de la guerra.

El examen de la importación, exportación y producción por países ofrece resultados muy parecidos a los de la recuperación comercial vista antes. Sólo Inglaterra ha sido capaz de restablecer su nivel de exportación a la altura para mantener con su producción la relación de anteguerra. Lo más sorprendente es que ciertos países con escasas pérdidas materiales debidas a la guerra y volumen de producción como el de 1938 o superior a él, mantienen sus exportaciones en relación a la producción aproximadamente en dos tercios o menos del nivel de preguerra, mientras sus importaciones están por encima de las de aquella fecha.

### 3. EL MODELO GEOGRÁFICO DEL COMERCIO DE EUROPA

El examen del comercio europeo desde cuatro ángulos distintos permite percibir mejor las transformaciones generales operadas en él por la guerra, que han sido apuntadas en los párrafos anteriores.

#### a) Comercio intraeuropeo:

Se ha dicho al comienzo de este análisis sobre el comercio europeo que dentro de las fronteras de Europa la contracción comercial ha sido aún mayor que la sufrida por el comercio extraeuropeo. Las áreas geográficas responsables de esta aminoración son:

1.º *Alemania*.—A precios de 1938 se puede calcular que unos 1.000 millones de dólares en exportaciones germanas a Europa y otros tantos en importaciones alemanas de Europa han desaparecido en 1947.

2.º *Países europeos centroorientales* (Checoslovaquia, Austria, Polonia, Rumania, Hungría, Yugoslavia y Bulgaria).—Exportaciones a Europa contraídas en unos 800 millones de dólares, a precios de 1938, e importaciones mucho menores en 1947 que en el 1938, aunque los datos sean incompletos para evaluarlas con exactitud.

3.º *Inglaterra (y otros países no continentales: Irlanda e Islandia principalmente)*.—En precios de 1938 Inglaterra importó de Europa en 1947 unos 600 millones de dólares menos que antes de la guerra, mientras que sus exportaciones al continente fueron sólo un poco menores que en 1938. Esto coloca al Reino Unido en una posición acreedora con Europa, en contraste con la situación tradicional de anteguerra, caracterizada por un fuerte exceso de las importaciones europeas a la isla. La tendencia a volver el antiguo esquema es, no obstante, muy fuerte en 1947, debido al aumento de importaciones inglesas procedentes de los países mediterráneos y escandinavos.

4.º *Países mediterráneos* (Italia, Grecia, España, Portugal, Turquía).—Sus exportaciones al resto de Europa en 1947 se han reducido algo en comparación con 1938, pero sus importaciones de Europa en el mismo año son aproximadamente la mitad de las de 1938, siendo la causa esencial de esta reducción la baja del comercio con Alemania y los países europeos centroorientales.

5.º *Los demás países* (Francia, Holanda, Bélgica-Luxemburgo, Suiza).—Han sufrido una contracción moderada y casi igual en las exportaciones que en las importaciones en comparación con las de antes de la guerra.

b) *Exportaciones europeas a ultramar.*

La reducción en las mismas se debe esencialmente a Alemania, que exportaba en 1938 cerca de 700 millones de dólares, que bajaron casi a cero en 1947. El cetro de la exportación lo tiene Inglaterra (y los otros países insulares citados antes con ella), que en 1947 envió a ultramar mercancías por 3.100 millones de dólares, o sea el 48 por 100 de la exportación total europea de 6.400 millones. Los países destinatarios de esta exportación reducida han cambiado sus cuotas, mostrando un incremento los volúmenes recibidos por los países ligados a sistemas monetarios europeos (área de la esterlina) y una disminución que no muestra recobro, puesto que se contrae en 1947 aún más que en 1946, la exportación europea a Estados Unidos.

c) *Importaciones europeas de ultramar.*

Hemos visto ya en el cuadro inserto al comienzo de este estudio del comercio europeo que las importaciones desde países no europeos a Europa en 1947 fueron algo mayores que en 1938. Pero su reparto en el viejo mundo fué muy desigual: Alemania recibió menos que la mitad de su cuota de anteguerra; Inglaterra (y los otros insulares), aproximadamente lo mismo que en 1938, mientras los restantes países europeos vieron muy aumentada su importación prebélica. Si analizamos los países de donde procede la importación se observa que aquellos ligados a países europeos por su régimen de pagos y otros que no son Estados Unidos, enviaban casi el 80 por 100 del comercio de 1938, mientras que los Estados Unidos envían ahora el doble de anteguerra, aumentando, por tanto, su importancia como fuente de compras europeas.

d) *Comercio de Europa y comercio mundial.*

Aunque los datos para hacer esta comparación son poco completos algunas conclusiones generales pueden extraerse:

1.ª El comercio intraeuropeo significaba el 30 por 100 del mundial en 1928 y 1938, mientras sólo el 17 por 100 en 1946 y 1947.

2.<sup>a</sup> La competencia en ultramar entre Europa y Estados Unidos ha cambiado. En 1938 Europa exportó por 3.150 millones de dólares a ultramar y Oriente, mientras Estados Unidos lo hacía por 1.750 millones. En 1947 las cifras respectivas fueron 5.250 y 9.200 millones (sin ajustar por los precios de 1938), lo que para Europa significa una disminución en términos reales. Esta tendencia de Estados Unidos a conquistar los mercados es aún más extensa, pues antes de la guerra las exportaciones totales de Europa al resto del mundo eran tres veces las de Estados Unidos (respectivamente, 10.663 y 3.094 millones de dólares), en tanto que para 1947 (sin ajustar por los precios de 1938) los valores son 14.281 y 15.100 millones.

3.<sup>a</sup> La balanza comercial de Europa en 1947 muestra un déficit conjunto con las áreas ultramarinas de 6.880 millones de dólares, de los cuales 4.900 son a favor de Estados Unidos, mientras que éstos poseen un superávit de exportaciones a ultramar de 4.460 millones de dólares (o sea casi otro tanto de la deuda europea).

#### 4. CAMBIOS EN LAS MERCANCIAS DEL COMERCIO EUROPEO

La estimación de las alteraciones sufridas en las mercancías constitutivas del comercio europeo es difícil de hacer por las diferencias nacionales en la clasificación de las mismas, la imposibilidad de establecer cifras con absoluta certeza tanto en el origen como en el destino de muchas, etc.

Tomando en consideración 24 productos, clasificados en tres grandes apartados: alimentos, materias primas y semiproductos y productos manufacturados, que suponían dos tercios de la importación europea de anteguerra y casi dos tercios de su exportación, aunque con amplias diferencias en la importancia de cada una de las mercancías, según se trate de una u otra de las dos direcciones de la corriente comercial, podemos obtener una visión de las alteraciones fundamentales sufridas. Pero conviene para apreciarlas mejor dar una idea de la composición del comercio europeo de anteguerra. Las importaciones de Europa desde fuera de ella eran ciertas materias primas y alimentos (trigo, azúcar, semillas oleaginosas, té y café, frutas, tabaco, petróleo, madera de cons-

trucción, algodón y cobre). Su exportación al resto del mundo de alimentos y materias primas no tenía casi importancia, aunque era muy fuerte en el comercio intraeuropeo el peso de los alimentos y algunas materias primas como carbón, hierro, acero y madera de construcción. Los bienes manufacturados significaban alrededor del 80 por 100 de la exportación a ultramar y del 50 por 100 del comercio intraeuropeo. Los textiles eran el grupo más importante en ambos casos. La importación europea de manufacturas no europeas suponía un 12 por 100 de la total (fertilizantes, textiles, productos químicos, manufacturas de hierro y acero, maquinaria, navíos y vehículos, estos dos últimos de Estados Unidos). A pesar de sus fuertes exportaciones Europa tenía un déficit comercial por importaciones de Estados Unidos en las manufacturas más importantes.

Los cambios esenciales en las importaciones han sido los siguientes: carbón, trigo y algunas manufacturas han venido de Estados Unidos a Europa después de la guerra en mayores proporciones que antes. Los huevos, leche condensada, queso, jugos de frutas, etc., son nuevos objetos de tráfico. En contra de la impresión general, el aumento en las importaciones desde Estados Unidos por carencia de ciertos productos de ultramar tiene poca monta, reduciéndose a los cereales. La reducción en importaciones de otros países que no son Norteamérica se refiere en esencia a alimentos, en parte por insuficiencias de oferta (cereales), por causas políticas (como semillas oleosas asiáticas) o debido a los programas de austeridad en el consumo europeo (té y café). Este tipo de reducciones tiende a ser temporal. El volumen general de importaciones desde países que no son Norteamérica se mantiene ahora casi como antes de la guerra (tomando en cuenta todos los bienes transferidos), pero cambia la composición. Se reduce la traída de madera de construcción, algodón, productos químicos y fertilizantes; pero se aumenta mucho el petróleo (también el venido de Estados Unidos).

Si examinamos ahora los cambios en las exportaciones europeas de alimentos y primeras materias veremos que a pesar de la escasez, y obligada por necesidades de las colonias o por convenios de compra rusos, Europa ha exportado alimentos (Dinamarca) y materias primas como carbón (Polonia) a Rusia, mientras que tan-

to unos como otras han bajado a niveles muy pequeños en el tráfico intraeuropeo.

En las exportaciones de manufacturas el volumen de preguerra en maquinaria se ha recuperado en 1947 y superado el de vehículos, pero otros productos manufacturados aún están por bajo del nivel de 1938, fundamentalmente los textiles. El peso de las manufacturas en el comercio intraeuropeo ha descendido aún más que en la exportación a fuera de Europa, y ello no por cambios de orientación, dirigiéndose a países no europeos, sino por el hundimiento comercial de Alemania, que colocaba la mayoría de sus manufacturas en el viejo mundo. Como también Alemania importaba manufacturas de otros países europeos se produce hoy el sorprendente resultado de que eliminando a ésta tanto antes como después de la guerra el volumen comercial que queda es aproximadamente igual en ambas fechas e incluso superior en la última. La incapacidad de Alemania ha sido en parte suplida en el comercio intraeuropeo de manufacturas por los esfuerzos de otros países. Pero en las manufacturas de hierro, acero y productos químicos la sustitución del comercio alemán apenas sobrepasa el 50 por 100 del volumen germano de preguerra. La contracción en las textiles es también enorme, debido a la escasez y a la tendencia actual a dirigir mayores cantidades a la exportación para ultramar que hacia países de Europa.

### LA BALANZA DE PAGOS EUROPEA

El déficit de la balanza de pagos europea con el resto del mundo junto a la esperada disminución en las disponibilidades de monedas fuertes necesarias para mantener las importaciones de Europa constituyen el aspecto más crítico de la situación económica europea. Este problema se puede examinar en tres sucesivos apartados, que responderán a estas interrogaciones: ¿Cómo ha alcanzado tan enormes proporciones el déficit europeo y por qué se halla tan concentrado en los intercambios con los Estados Unidos? ¿Cómo se ha financiado el déficit? ¿Qué posibilidades existen de una mayor nivelación en el futuro?

## 1. FACTORES DETERMINANTES DEL DÉFICIT

La guerra y la postguerra han causado una transformación en las «partidas invisibles» de la balanza de pagos de Europa (renta de inversión exterior, fletes, turismo, etc.), que permitían a Europa pagar un fuerte saldo en contra por importación de mercancías. A esta corriente de rentas exteriores se habían adaptado la estructura económica de Europa, su esquema comercial interno y sus relaciones financieras.

El cuadro siguiente nos da el resumen de la balanza de pagos de Europa (incluida Rusia) en miles de millones de dólares (las cifras de 1947 son en algunos casos estimaciones basadas en datos parciales):

	1938			1946			1947		
	Estados Unidos	Otros países no europeos	Total	Estados Unidos	Otros países no europeos	Total	Estados Unidos	Otros países no europeos	Total
Importaciones europeas (f. o. b.)....	1.3	4.5	5.8	4.4	5.0	9.4	5.9	7.1	13.0
Exportaciones europeas (f. o. b.)....	0.6	3.1	3.7	0.9	3.4	4.3	0.9	5.2	6.1
Balanza de comercio	-0.7	-1.4	-2.1	-3.5	-1.6	-5.1	-5.0	-1.9	-6.9
Renta neta de inversiones en el exterior.....	+0.1	+1.3	+1.4	+0.1	+0.4	+0.5	+0.1	+0.3	+0.4
Otros ingresos (fletes, viajes, películas, gastos militares, etc.) neto....	+0.2	+0.5	+0.7	-0.8	-0.4	-1.2	-0.5	-0.5	-1.0
Balanza de pagos..	-0.4	+0.4	=	-4.2	-1.6	-5.8	-5.4	-2.1	-7.5

Sólo la renta de las inversiones europeas en el exterior, que producía antes de la guerra 1,4 miles de millones de dólares, ha quedado reducida a menos de su tercera parte. De 700 millones de dólares procedentes de «otros ingresos» en 1938 se ha pasado a una deuda de 1.000 millones en 1947, de la que son responsa-

bles: a) la falta de tonelaje europeo perdido durante la guerra y los mayores transportes desde ultramar consecuencia de las importaciones de postguerra, cubiertos en parte esencial por los Estados Unidos, y b) los aumentos de gastos militares europeos en el cercano Oriente y sureste asiático. Todos estos factores, unidos al descenso de los ingresos por turismo, ocasionan una deterioración neta de la balanza por razón de los cambios en sus «partidas invisibles», que puede calcularse en 2.700 millones de dólares en 1947.

Los restantes 4.800 millones del déficit total de 7.500 proceden de la balanza de comercio, y obedecen a: a) cambios en el volumen real de bienes importados y exportados, y b) cambios en los precios a que dichos bienes se han comerciado.

Con respecto a la variación en el volumen de bienes el siguiente cuadro del comercio de Europa con el resto del mundo (valores que antes expresamos en índices al comienzo del análisis del comercio europeo) permite evaluarla así:

	1938	1946		1947	
	Precios corrientes	Precios corrientes	Precios 1938	Precios corrientes	Precios 1938
	(En millones de dólares)				
Importaciones (f. o. b.)...	5.820	9.400	5.350	13.000	6.200
Exportaciones (f. o. b.)...	3.730	4.300	2.300	6.100	2.900
<b>Déficit comercial...</b>	<b>- 2.090</b>	<b>- 5.100</b>	<b>- 3.030</b>	<b>- 6.900</b>	<b>- 3.300</b>

Es decir, que si no hubiese habido cambio en las «partidas invisibles» de la balanza de pagos y los precios hubieran permanecido al nivel de 1938, las alteraciones en el volumen real de bienes comerciados sólo habrían provocado un déficit de 1.210 millones de dólares en 1947, de los que dos tercios serían atribuibles a descenso de la exportación europea y un tercio al aumento de importación.

El resto del déficit de la balanza del comercio europeo en 1947 (deduciendo estos 3.300 millones del cuadro anterior del descubierto total de 6.900 millones), esto es, 3.600 millones, procede del aumento de precios (es decir, de la diferencia en 1947 entre pre-

cios corrientes y precios 1938). Si las importaciones y exportaciones se igualasen, alteraciones de los precios de amplitud semejante en ambos lados no alterarían la balanza de pagos. Dado, sin embargo, que existía ya un déficit de anteguerra y que las importaciones han subido mientras descendían las exportaciones, los efectos del alza de precios en la guerra y postguerra han determinado un saldo más adverso de la balanza. En la medida en que los precios de la importación suben más (o menos) que los de la exportación, el resultado es acentuar (o moderar) los efectos de la elevación, salvo en la medida en que la variación absoluta de los precios produce reacciones compensadoras, disminuyendo la cantidad de bienes efectivamente comerciales.

Los efectos de la alteración de los precios se ven en los datos disponibles para 14 países (Bélgica-Luxemburgo, Bélgica, Checoslovaquia, Dinamarca, Finlandia, Francia, Holanda, Hungría, Inglaterra, Irlanda, Noruega, Suecia, Suiza y Turquía), y dan los siguientes cambios en los valores medios<sup>1</sup> en dólares para las exportaciones e importaciones europeas, suponiendo 1938 = 100 y ponderando los índices de cada país por su peso relativo en el comercio total de Europa con el resto del mundo:

1946		1947		Coste medio de las importaciones en exportaciones	
Importación (1)	Exportación (2)	Importación (3)	Exportación (4)	1946 (5)	1947 (6)
180	186	213	208	(1) ÷ (2) 97	(3) ÷ (4) 102

<sup>1</sup> Se habla de los cambios en los valores medios más bien que de los cambios en los precios, porque los factores usados para desinflar los valores actuales en relación a los precios de 1938 no han sido índices de precios en el sentido de cambios medios en los precios de importaciones y exportaciones de preguerra, sino cambios en los valores medios de los bienes realmente importados y exportados en 1946 y 1947 en comparación con sus valores medios en 1938. En resumen se toman en cuenta los cambios en los precios de los bienes efectivamente comerciados, y no los de cierto volumen de bienes que ha podido ser comercializado o no.

De estos índices se deduce que los cambios de precios han tendido a elevar el coste de las importaciones y exportaciones aproximadamente igual desde 1938 a 1947, es decir, que la «relación real de intercambio» (*Terms of Trade*) permanece inalterable. Por países, no obstante, mientras la «relación real de intercambio» se ha hecho más *desfavorable* para Inglaterra (el precio de sus importaciones ha subido más que el de sus exportaciones), en los demás países continentales se ha hecho más *favorable*, cancelándose mutuamente ambas tendencias opuestas cuando se toma toda Europa, aunque de 1946 a 1947 haya habido un pequeño empeoramiento. Esta conclusión es importante en vista de la extendida opinión de que la «relación real de intercambio» se ha movido en sentido *adverso* para Europa como un total después de la guerra, opinión que descansa en el hecho, no negado por aquel aserto, de que las exportaciones europeas han encontrado debido a la inflación fuertes dificultades para colocarse en mercados competitivos de monedas fuertes —que se resisten a comprar caro—, tendiendo a reducirse y trasladarse a mercados de dinero débil protegidos de las alzas de precios por medio del control de cambios. De esto se deduce también una importante advertencia para evitar errores en la estimación de la futura evolución de los precios. Si bajan los precios de las importaciones en relación a los de las exportaciones el problema de la balanza de pagos europeos se simplificará, pero teniendo que aumentar el volumen de bienes a exportar y siendo para ello necesario rebajar sus precios debe pensarse que esta baja absorberá toda otra de los precios de la importación, con lo que la solución ha de proceder de aumentar las exportaciones o disminuir las importaciones más que de cambios favorables para Europa en la «relación real de intercambio».

Si se compara la situación actual con la producida en la anterior postguerra sorprende una similitud entre ambas, y al tiempo una notable diferencia.

Comparando los dos años 1919-20 con 1946-47 el déficit de la balanza comercial fué en ambos casos de 12.000 millones de dólares, aunque reduciendo a precios fijos sea en 1.000 millones mayor el de la segunda postguerra. Esto no impide que las exportaciones durante ésta pagasen el 45 por 100 de las importaciones, mientras sólo compensaran el 39 por 100 de ellas en la primera. La dispa-

ridad consiste en que los ingresos europeos durante la primera postguerra procedentes de «partidas invisibles» de la balanza de pagos, aunque disminuidos, fueron un renglón importante para aminorar el saldo adverso de aquélla, mientras que su desaparición en la presente añade un elemento más de desequilibrio. Esta diferencia entre las dos guerras se aprecia aún más comparando el caso de Inglaterra, que era el mayor receptor de rentas de invisibles y que a través de su exceso de importaciones con el continente proveía a éste de medios de pago para el resto del mundo. Las rentas exteriores inglesas, que aún pagaron su déficit comercial en la primera postguerra, han añadido en ésta —con su casi desaparición y el aumento en los gastos (militares, por fletes, etc.) exteriores— 500 millones de libras al saldo adverso de su balanza comercial.

Esta incapacidad actual —general de Europa y particular de Inglaterra— para enjugar su déficit, de importaciones con ingresos de invisibles, explica por qué el incremento en aquéllas desde la primera a la segunda postguerra no ha sido tan alto como podría suponerse, manteniéndose ahora alrededor de 30 por 100 del volumen real en 1919-20. Es notable asimismo que el peso soportado por Estados Unidos en esta segunda postguerra (aunque superior en cifras absolutas al de la primera) es mucho menor en la última comparado con su producción en ambos períodos.

Las exportaciones norteamericanas a Europa en 1919-20 significaron el 4,4 por 100 de su producción, mientras sólo el 2 por 100 en 1946-47. Debe también reseñarse que después de la primera guerra el exceso de exportaciones de Estados Unidos a Europa se compensaba, en parte, con su exceso de importaciones desde el resto del mundo, en tanto que ahora el mundo no europeo es un importador de Norteamérica.

La proporción de las importaciones norteamericanas con su producción interior descende así continuamente, sin poder saberse en qué parte se debe esto a autosuficiencia y en cuál a las limitadas posibilidades de exportación de Europa y el Lejano Oriente. Lo cierto es que Estados Unidos depende ahora mucho menos de sus importaciones que antes de la guerra, en tanto para la mayoría de Europa sucede lo contrario.

## 2. FINANCIACIÓN DEL DÉFICIT

Aunque ciertos países ofrecen información sobre sus balanzas de pagos no es sencillo contestar a la pregunta de cómo se financia el déficit de la balanza de pagos para Europa en su conjunto. No obstante, se llega con el material disponible a ciertas conclusiones.

En primer lugar es necesario tener en cuenta junto al peso del déficit por transacciones corrientes los pagos de capital (importantes en 1946 y mucho más en 1947) procedentes de la reducción de saldos en libras de ciertos países del área de la libra y nuevas colocaciones de capital inglés en el exterior. En segundo lugar las cuotas de los países europeos —oro o dólares— satisfechas a las instituciones de Bretton Woods (I. M. F. e I. B. R. D.). Por último, pequeños pagos —que aumentarán en el futuro— de amortización e intereses de deudas europeas exteriores. Puede calcularse un total de 2.000 millones de dólares para la nueva colocación de capitales de Europa en el resto del mundo durante 1946 y 1947.

La liquidación del déficit de 1946 ofrece el siguiente aspecto:

	Millones de dólares
U. N. R. A. y otras contribuciones públicas y privadas ..	2.300
Préstamos (netos).....	2.500
Liquidación de oro, dólares y otros activos en el exterior. .	1.000
TOTAL.....	5.800

La liquidación de 1947 (para la que sólo se cuenta con datos provisionales) supone probablemente un débito (operaciones corrientes y cuenta de capital) por encima de 9.000 millones de dólares. Al nuevo agobio de los pagos de capital se une este año la terminación de la ayuda de la U. N. R. A. y la debilitación de

los préstamos exteriores. Puede estimarse liquidado el 60 por 100 del déficit con cargo a tres fuentes :

	Millones de dólares
Liquidación en oro y dólares (datos incompletos) . . . . .	1.800
Oiros contra I. M. F. (de marzo 1947 a enero 1948) . . . . .	441
Empleo británico de sus créditos de E.E. U.U. y Canadá. . . . .	3.270
TOTAL . . . . .	5.511

Como se sabe, el aumento a lo largo de 1947 de la escasez de dólares provocó el planeamiento de una ayuda de largo plazo a Europa (E. C. A.).

### 3. POSIBILIDADES DE RESTAURAR EL EQUILIBRIO

El tamaño del problema a resolver puede comprenderse si se advierte de antemano que ninguna resurrección milagrosa debe esperarse en el futuro para las «partidas invisibles» de la balanza de pagos europea. Una estimación prudente no debe fijar un ingreso exterior anual por encima de los 500 millones de dólares, que servirá para los pagos de la cuenta de capital (devolución de los préstamos de reconstrucción europea, etc.). Lo que significa —prescindiendo de admitir una ayuda financiera exterior permanente para Europa— la necesidad de ajustar la balanza de comercio europeo, suprimiendo la diferencia de 2.000 millones de dólares en 1946 y de 3.300 en 1947 entre exportaciones e importaciones. Ello puede lograrse aumentando la exportación o disminuyendo la importación en porcentajes (en relación al volumen comercial de 1938) que son 56 por 100 de expansión de las exportaciones o 36 por 100 de reducción en las importaciones, para cubrir el déficit de 1946. Las cifras respectivas son, para 1947, 114 por 100 o 53 por 100.

Participan de esta obligación todos los países europeos —aunque en variables proporciones—, y la parte esencial de Inglaterra

no queda resuelta por nivelar su balanza de pagos mediante un exceso de exportaciones en el continente, pues es entonces éste quien recibe la carga y sólo ha habido una transferencia del problema. Dado el volumen del mismo no puede pensarse en resolverlo sino a largo plazo y mediante un cambio en la estructura económica de Europa. Tampoco es razonable que sea sólo el aumento de exportación o la disminución de importación los que liquiden el atasco. Habrá de buscarse una cierta expansión de la primera y una adecuada restricción de la segunda. Y como tales políticas dependen, respectivamente, de la capacidad de producción europea y de absorción de los mercados exteriores, y de la naturaleza de las mercancías traídas de fuera, y las posibilidades de sustitución por otras europeas, a la luz de tales factores las veremos a continuación.

Las perspectivas de aumento de las exportaciones vienen condicionadas por el fuerte peso que Estados Unidos tiene en la importación europea. Las cifras son para 1947 —según hemos visto— 5.900 millones de dólares, compensados por 900 millones de exportación europea a Norteamérica, es decir, un 15 por 100 de lo recibido. Con el resto de los países de ultramar la situación es mejor: 7.100 y 5.200 millones de dólares, respectivamente, suponen un pago con la exportación del 73 por 100 de la importación.

Las soluciones pueden ser dos: a) aumento de la exportación a otros países para con el saldo liquidar a los Estados Unidos, y b) aumento muy grande de la exportación a Estados Unidos. La primera solución no parece muy viable. El saldo favorable de la exportación de Norteamérica a los países no europeos es en 1947 de 4.500 millones de dólares. Europa podría forzar un exceso de exportaciones a dichos países, pero ellos parece dudoso que puedan transformar su débito en crédito contra Estados Unidos, aumentando su exportación a este país. Aunque no hay duda que esta exportación se mejorará, la apetencia de comprar a Norteamérica es tan fuerte que será difícil transformar el saldo negativo en positivo por mucho que progrese la política de ventas. Queda entonces la segunda vía: aumentar la exportación directa a los Estados Unidos. El bajo nivel actual de ella, e incluso su tendencia a declinar, proceden en parte del alza de precios de los productos europeos, como demuestra que Inglaterra y los países

escandinavos, cuyos precios no han subido como los restantes de Europa, han aumentado su exportación a América. De esto se desprende que la eliminación de la inflación europea puede ser un factor importante en la solución de su problema de exportación. Las posibilidades prácticas de extender la venta de productos europeos en Norteamérica es difícil de calcular. La principal rama de exportación son las manufacturas para la industria ligera, y las esperanzas de aumentar este mercado son escasas. La industria de lujo y especialidades, que podrían encontrar mayor demanda, cuentan con pocas facilidades financieras y se hallan repartidas en demasiadas empresas pequeñas en Europa para abrirse paso en los mercados de Estados Unidos.

Las posibilidades de disminución de la importación europea deben enfrentarse con una triple clasificación de ésta: a) *normal* (alimentos y materias primas que Europa importa tradicionalmente); b) *de socorro*, para paliar el descenso productivo de Europa (carbón, trigo —en las cantidades por encima de la importación *normal*—, leche condensada, huevos, etc.), y c) *de reconstrucción*, para restablecer el equipo de capital europeo destruido por la guerra (productos químicos, abonos, maquinaria, vehículos, etc.). Las importaciones *normales* después de la guerra —excluida Alemania— son aproximadamente las mismas que antes de ella, y los mismos también sus lugares de procedencia. El gran aumento de la importación de postguerra procede de los grupos *de socorro* y *reconstrucción*, en los que Estados Unidos es el proveedor esencial. Esto significa que el volumen de la importación europea futura deberá disminuir a casi su volumen de anteguerra cuando el restablecimiento de Europa permita prescindir de los dos últimos grupos de importación citados. Esto, que simplifica mucho el problema, no lo resuelve enteramente, pues toda reducción en la importación *normal* es difícil de efectuar sin grave riesgo para la economía europea. A ello debe añadirse el aumento considerable en la importación de petróleo<sup>1</sup> (único producto *normal* que no ha seguido el ritmo de preguerra) y también algún incremen-

---

<sup>1</sup> El caso del petróleo es de disentir, pues a despecho de sus ventajas técnicas, resulta dudosa la política de sustituir por este combustible, escaso en Europa, su carbón abundante, cuya escasez presente durará menos que la de medios de pagos exteriores para comprar el petróleo.

to en la traida de primeras materias para atender a la nueva industria europea y quizá algunos comestibles. Con todo lo cual al primitivo desajuste de 2.100 millones en 1938 será necesario sumar de 300 a 400 millones más. La casi única posibilidad de ahorro en las importaciones se halla en la sustitución de ciertas manufacturas exteriores (en particular productos de la industria pesada) por sus correspondientes europeos, y en vista de los cambios en la demanda mundial es también la expansión de esas industrias la que afrontará el grueso del aumento de la exportación europea.

A la vista de las anteriores consideraciones la nivelación de la balanza europea necesitará una expansión de las industrias pesadas del orden de los 2.000 millones (a precios 1938), tanto para ahorrar importaciones como para incrementar sus exportaciones. El resto del ajuste deberá proceder de aumentar la exportación de productos de lujo e industria ligera y las muy limitadas posibilidades de reducción en importaciones de ciertos productos primarios.

Todo ello presupone el recobro de la productividad europea de preguerra, lo que depende a su vez de la reducción de la inestabilidad monetaria de Europa, la restauración del comercio intraeuropeo y la expansión de la producción en los límites necesarios para mantener dicho comercio más la exportación a ultramar. Lo que nos lleva a estudiar, dividido en estos tres grupos, el problema general de la reconstrucción europea.

## PROBLEMAS DE LA RECONSTRUCCION EUROPEA

### 1. EL PROBLEMA DE LA INFLACIÓN

No hay prácticamente un país en Europa que —en grados diferentes— no sufra inflación (o amenaza de ella). Esto dificulta la recuperación económica, porque eleva el consumo por encima de las posibilidades existentes, rompe la estructura de los precios, ocasionando el desarrollo de producciones menos urgentemente necesitadas; aumenta la importación y disminuye la exportación y fomenta el empleo de métodos productivos antieconómicos.

Durante la guerra se contuvo la inflación, a pesar de las difíciles circunstancias, gracias a adecuadas reglamentaciones, y aunque éstas han sido mantenidas en la postguerra, el colapso de la *maquinaria administrativa en los países ocupados por el enemigo* ha hecho difícil que los controles operasen con efectividad. Las reformas monetarias, el bloqueo del crédito, etc., han sido armas sólo eficientes en parte, debido a no haberse dado las condiciones para una estabilidad monetaria. Estas pueden resumirse diciendo que al nivel de precios dado los gastos de capital (gasto público cubierto con deuda, capitalización privada e incremento de las reservas de productos —*stocks*—) no deben exceder del volumen de ahorro disponible. Por ello las causas esenciales de presión inflacionaria son : a) gastos públicos por encima de los ingresos ordinarios ; b) *reducción de la inclinación a ahorrar* como consecuencia de la disminución en el tenor de vida y la acumulación de ahorros de guerra en formas más o menos líquidas ; c) altos requerimientos de capitalización para la reconstrucción ; d) en países donde la inflación ha debilitado la confianza en el dinero, aquélla se incrementa aún más con la tendencia al acopio de mercancías, dinero extranjero u oro, bien con fines especulativos o como medio de preservar el valor real de los ahorros.

Una de las condiciones esenciales para conseguir la estabilidad monetaria es, por tanto, el equilibrio presupuestario. Pero incluso la supresión de los déficit puede no ser suficiente donde por ser el ahorro voluntario inferior al deseo de inversión es necesario suplementar el primero con el ahorro forzoso de los superávit del presupuesto. En países donde el ahorro falta, por desconfianza provocada por anteriores desvalorizaciones del dinero o porque la inflación ha desarrollado inflaciones especulativas, pueden ser indispensables medidas quirúrgicas, con el riesgo de que restablecida la confianza en el dinero conduzcan a deflación y paro.

#### 1. *La situación presupuestaria.*

Una comparación del nivel del gasto público en los diferentes países europeos antes y después de la guerra (previa desinflación por el índice del coste de vida), muestra que su volumen real estu-

vo en 1946 y 1947 (para el último se usan cifras preventivas y no consuntivas) muy por encima del de preguerra. En Holanda el aumento fué de tres veces, y de dos en Inglaterra, Suecia y Dinamarca. En algunos casos —Francia, Grecia, Italia, Polonia— el volumen real de gasto fué relativamente bajo por la aguda inflación sufrida.

El aumento de los ingresos ordinarios fué mucho más pequeño que el de los gastos, de manera que han sido corrientes déficit del orden del 40 a 60 por 100 del gasto de preguerra, con excepciones para tres países: Dinamarca (que todavía tuvo fuerte déficit en 1945-46), Suecia (1947) e Inglaterra. Con todo, frente a lo ocurrido en la primera postguerra, en la que se hundió la tributación, en esta segunda se ha mantenido mucho mejor, y los déficit proceden más de aumento de gastos que de disminución de ingresos. La presión inflacionaria del gasto es superior a las altas cifras a que ha llegado éste, pues los ingresos han procedido en parte de fuentes que el contribuyente no considera como limitadoras de su capacidad de consumo (impuesto extraordinario sobre el patrimonio, sobre las ganancias, etc.), y los gastos han supuesto a veces adiciones netas a la renta disponible para gastos privados (subsidijs al consumo).

## 2. *Inflaciones abiertas y reprimidas.*

La mayoría de los países europeos ha tratado de preservar su estabilidad mediante severo control de precios, racionamiento del consumo y de los medios de producción escasos, etc. Donde esta política ha tenido éxito el sistema de precios no se ha dislocado, y ha surgido la sensación de una gran escasez de mercancías, manteniéndose un alto nivel de liquidez. Donde ha fallado, los precios subieron, la escasez sentida es de dinero y crédito y el nivel de liquidez es muy bajo, declinando de continuo según progresa la inflación, por mantenerse cada vez reservas de caja menores.

Formando un índice de la variación de la circulación en cada país europeo (donde salvo para Inglaterra no ha sido posible hacer figurar junto al papel moneda los depósitos a la vista), otro de los precios al por menor y dividiendo uno por otro, se obtiene un ín-

dice del «valor real de las disponibilidades de caja», que puede considerarse como una medida del grado de inflación, sin olvidar que el índice sube sin necesidad alguna de inflación, moviéndose *pari passu* con el crecimiento de la renta real (como parece observarse en Portugal, Suiza y Turquía). Cuando el índice es muy alto (la circulación ha aumentado mucho más que los precios) estamos ante inflaciones reprimidas, como en los casos de Noruega, Checoslovaquia y Holanda, cuyo índice sube continuamente desde 1945, indicando una presión inflacionaria creciente y reprimida. Cuando es muy bajo (los precios suben más deprisa que la circulación) aparecen inflaciones abiertas como las de España, Francia, Italia y Rumania.

La situación monetaria no puede ser comprendida, sin embargo, confiando sólo en estos datos, porque precios altos pueden significar no sólo una inflación abierta, sino también el retorno a una mayor normalidad (el caso de Austria, donde tras una enorme inflación reprimida se adoptó a mediados de 1946 la política deliberada de subir los precios).

Un alto grado de liquidez puede ser indicador de una presión inflacionaria latente, pero también de prosperidad y confianza monetaria (Portugal, Turquía), e incluso siendo muy alto, con tendencia a declinar, puede ser el síntoma de tránsito de una inflación reprimida a otra abierta (Finlandia). Por el contrario, un grado muy bajo de liquidez es tanto una muestra de inflación progresiva como quizá la reliquia de una inflación superada (Bélgica, Hungría).

La distinción entre inflación reprimida y abierta es, además, una distinción de matiz, ya que descansa en la existencia o no de control de precios, y ningún país europeo —aunque con variadísimos aspectos de amplitud y fortuna— se ha librado de él. Pero es útil esta clasificación, pues permite separar los diferentes efectos de cada tipo de inflación en los particulares sectores económicos que veremos a continuación:

a) *Distribución de la renta.*—La inflación abierta conduce a un nuevo tipo de distribución, en perjuicio de salarios, sueldos y rentas fijas y mejora de los beneficios a través de una reducción de la demanda real de bienes de consumo. Esto provoca una tendencia al aumento progresivo de los salarios, sueldos, etc., nomi-

nales, lo que supone nuevas alzas en los precios, sin que el desarrollo del proceso cambie el nuevo esquema de distribución (incluso reforzándole). El aumento de beneficios fomenta la producción de bienes de lujo, lo que aparte sus malos efectos en la estabilidad social impide la adecuada reconstrucción de los países. Otros traslados de las corrientes antiguas de renta se provocan también entre los diferentes tipos de beneficios; por ejemplo, desde la industria a la agricultura. Y aunque esta modificación proviene más de la escasez natural de bienes agrícolas que de causas monetarias, se agudiza por la falta de controles.

En Inglaterra, Suecia y Holanda, donde el grado de inflación ha sido menor, la diferencia entre precios industriales y agrícolas no existe, en tanto que se manifiesta allí donde han surgido inflaciones muy fuertes, como en Francia. En los sectores urbanos el tránsito se produce de los beneficios industriales a los comerciales, con el consiguiente exceso de personas ocupadas en la distribución del producto nacional.

Donde la inflación ha sido reprimida la distribución de la renta ha cambiado más de acuerdo con criterios de justicia social, hasta el extremo de ser incluso más equilibrada que antes de la guerra gracias a la política de racionamiento, subsidios al consumo y fuertes aumentos de la imposición directa.

b) *Deformación del sistema de precios.*—En los casos de inflación abierta no es raro encontrar algunas medidas de control que se mantienen hasta el último momento, y que ocasionan graves trastornos en los precios y la distribución de los factores de producción. Una tasa sobre el trigo cuando los demás productos agrícolas están ya libres de reglamentación conduce a la producción de alimentos menos importantes. El mantenimiento de los alquileres urbanos bloqueados o el bajo precio de los servicios públicos o de bienes como carbón y acero, con relación a sus costes reales, implica traslados de renta desde la ciudad al campo o subsidiación de empresas, con peligrosa repercusión en su eficiencia.

Donde la inflación se reprime las deformaciones del sistema de precios son menos espectaculares, pero no desaparecen por entero. Existen quejas de que la mano de obra y materias primas se trasladan de empresas grandes y antiguas a otras nuevas y pequeñas, donde el control es menos riguroso. Por último, el mercado negro

aparece (aunque en grados muy diversos según los países). Los subsidios a los bienes de consumo, no perjudicando la eficacia productiva por consistir generalmente en cantidades fijas por unidad de producto, son mejores que el abono directo de los déficit en que incurren las empresas públicas.

c) *Modificación de las existencias («stocks»).*— Con inflación reprimida allí donde no llegan los controles (o llegan sin lograr disminuir suficientemente la demanda) se sigue una política de liquidación de reservas y existencias, cuyos precios no pueden aumentarse, ocasionando paralización en la producción. En cambio, donde prevalece una inflación abierta existe la tendencia a reservar bienes para beneficiarse de las alzas de precios, y este enrarecimiento de las mercancías provoca agravación de la inflación.

d) *Incentivos a la producción.*— Se dice que la inflación reprimida, reduciendo el deseo de ganar dinero, mata el incentivo para producir y dificulta la recuperación económica, en tanto que las inflaciones abiertas mantienen vivo aquel deseo y aun lo refuerzan, dado que el valor real de las ganancias disminuye. Pero ambas formas son perjudiciales, puesto que la inflación abierta hace difícil un cálculo racional de los costes y altera la distribución de los factores de producción, llevándolos a usos menos productivos.

Conviene advertir, por último, que la experiencia monetaria en la Alemania de postguerra no cuadra bien en ninguno de los dos modelos de inflación analizados. La destrucción y paralización económica han sido tales, que el sistema económico ha retrocedido a formas atávicas de la economía de simple trueque.

### 3. *Inflación y comercio exterior.*

La experiencia de las graves inflaciones de la primera postguerra enseñó que la caída del valor exterior del dinero era menos rápida que la del valor interior del mismo, lo que impulsó la exportación y redujo la importación, aunque a costa de acelerar la inflación. El período de tiempo entre ambas guerras enseñó también a perfeccionar el control de cambios dirigiendo con él, si no toda, la mayor parte del comercio exterior.

En los países con inflación abierta los tipos oficiales de cambio

han sido corregidos periódicamente —aunque siempre con retraso— determinando fuertes sobrevaloraciones de los medios de cambio nacionales, sobre todo en relación al dólar. Donde la inflación ha sido reprimida la sobrevaloración ha sido también menos marcada, pero la presión de la demanda monetaria interior insatisfecha ha aumentado. En ambos casos, la inflación ha favorecido la importación y disminuido la exportación. En el primero, porque la sobrevaloración mantiene altos los precios interiores en relación a los exteriores; en el segundo, porque la presión de la demanda fomenta la importación y tiende a absorber los sobrantes de bienes que pudieran exportarse.

El control de importaciones —empleado en la mayoría de países— ha contenido éstas, salvo cuando la propia inflación retirando mercancías de los mercados interiores (acaparamiento de productos agrícolas por los campesinos) ha obligado a importar bienes imprescindibles para el consumo. Las exportaciones, donde la moneda aparece sobrevalorada, han tomado el camino de los países de dinero débil, y huido de los de moneda fuerte, y cuando la inflación reprimida ha impedido la sobrevaloración, se han impuesto medidas de limitación de venta en el mercado nacional a fin de liberar bienes de la presión de la demanda interior y exportarlos (Inglaterra).

No hay un instrumento satisfactorio para medir el grado de sobrevaloración de las diferentes monedas europeas. La comparación de los índices de precios al por mayor de los países europeos con los de Estados Unidos o de sus índices de precios de exportación y los de Estados Unidos, pueden ser dos caminos para observarla; pero ambos inseguros por la propia estructura de los índices y, en algún caso, por sus deficiencias estadísticas. Pero de ambas comparaciones se extrae la consecuencia —con excepción de Inglaterra— que los precios de Europa han subido más que los de América, después de tener en cuenta las variaciones en los tipos de cambio oficiales. También en la mayoría de los casos los precios de exportación han subido más que los del índice al por mayor. Al comparar en especial los precios de exportación europea con los de Estados Unidos (lo que casi equivale a compararlos con los de la importación de Europa) se comprueba lo ya dicho de una elevación comparativa mayor en los de exportación que en los de im-

portación (si se exceptúa Inglaterra, Irlanda y un par de países continentales), con lo que la sobrevaloración monetaria ha permitido a la mayoría de las naciones de Europa compensar el empeoramiento potencial de sus relaciones reales de intercambio (*Terms of Trade*) —consecuencia del aumento en los mercados mundiales de los precios de alimentos y materias primas en relación a los de manufacturas— a costa de un bajo nivel de exportación en relación a la importación. Los precios de exportación de Estados Unidos pueden considerarse además como los del más fuerte competidor de Europa para colocar manufacturas en los mercados mundiales, por lo que —como se dijo al estudiar la balanza de pagos— es erróneo suponer una mejora futura del déficit de dicha balanza europea gracias a una caída de los precios de su importación en relación a los de su exportación, y lo necesario es más bien rebajar los de sus exportaciones hasta el nivel mundial. Estas consideraciones han hecho que a partir de mediado el año 1947 algunos países europeos adopten medidas de desvalorización y creen mercados libres, aunque limitados, para el cambio exterior, sin que de sus efectos posibles sobre el comercio internacional se pueda juzgar aún.

## II. EL PROBLEMA DEL COMERCIO INTEREUROPEO

Se ha visto ya que en la recuperación europea su comercio interior ocupa un último puesto, y aunque la restauración de éste implica la de la producción de Europa —que examinaremos después—, hay otras limitaciones a su auge, que proceden de la manera en que es conducido y que deben analizarse aquí.

### 1. *Características del comercio europeo de preguerra.*

Aunque el sistema comercial de anteguerra no tenga por qué considerarse como un modelo a recuperar ahora —entre otras razones por la carencia de un período que pudiera llamarse normal entre las dos guerras—, su análisis puede ayudar a comprender las

perturbaciones presentes y a forjar un nuevo esquema de funcionamiento.

Conviene empezar por la presentación de un cuadro general del movimiento de mercancías, separándolas por grupos:

En cuanto a los alimentos había dos corrientes importantes: una de cereales, desde Polonia, Hungría, Rumania, Yugoslavia y otras naciones del Sureste europeo, hacia Europa central y occidental (Inglaterra, Alemania, Austria, Dinamarca e Italia), y otra de concentración en Inglaterra de muy variados alimentos del resto del continente (carne, manteca, huevos, frutas, vegetales, vinos, etcétera). Un centro en segunda línea era Alemania para frutas italianas, manteca danesa, ganado, queso y vegetales holandeses. La primera corriente suponía el 20 por 100 de las necesidades europeas de granos en 1935, y la segunda un 19 por 100 de la importación británica total de alimentos en 1938. El resto de los cereales para Europa y de las provisiones inglesas venía de ultramar.

Para las materias primas y productos semimanufacturados el comercio europeo contaba con tres bienes de alta especialización: carbón (con pequeña exportación a otros continentes), procedente en su mayor parte de Inglaterra y Alemania; hierro y acero (países de Europa occidental y central) y madera de construcción (países escandinavos), importada en primer lugar por Inglaterra. Algodón, lana y petróleo venían principalmente de ultramar (aunque del último Rumania suplía un 20 por 100 de la importación requerida). Lo mismo sucedía con los metales no férricos (salvo pequeñas cantidades procedentes de Bélgica, Noruega, España, etc.).

Los productos manufacturados eran el contenido esencial del comercio de Europa, y una fina especialización permitía incluso intercambios de los mismos bienes; así, Inglaterra y Bélgica se exportaban mutuamente acero, hierro, maquinaria y productos químicos. Alemania era el centro distribuidor de manufacturas al resto de Europa, y aunque la producción inglesa era aún mayor ésta surtía más a ultramar que al continente, no superando en éste —para cinco grandes manufacturas: textiles, químicas, hierro y acero, maquinaria y vehículos— la mitad de lo vendido por Alemania.

Es ahora conveniente examinar cuál era el sistema de pagos de este comercio. Su esquema esencial fué el siguiente: Inglaterra

pagaba su exceso de importación de Europa con el producto de sus inversiones, fletes, etc., en ultramar, con el que el resto de Europa pagaba a su vez a Alemania las importaciones que de ella recibía, fondos que Alemania utilizaba para liquidar a sus proveedores ultramarinos de materias primas. En la actualidad tanto las disponibilidades inglesas cuanto el exceso de exportaciones alemanas han desaparecido.

## 2. *El sistema comercial de postguerra.*

La guerra ha determinado cambios fundamentales en el modelo descrito.

En lo que se refiere a los alimentos el comercio de granos europeos se limita a pequeñas cantidades exportadas por Turquía y otras para la fabricación de cerveza exportadas por Dinamarca. La exportación europea a Inglaterra es la mitad o menos que la de preguerra, salvo frutas y vegetales, suplidos en exceso respecto a 1938, pero con cambio en los proveedores (Italia envía ahora a Inglaterra casi el 45 por 100 de las frutas y verduras de la importación inglesa, frente al 20 por 100 en 1938). Para las materias primas y semiproductos el descenso en el comercio del carbón, hierro, acero y madera de construcción ha sido muy grande, imponiendo graves limitaciones a la recuperación de la producción europea. Con relación a las manufacturas, país por país, excluyendo a Alemania, se han aproximado a los niveles comerciales de anteguerra, pero los productos de la industria pesada disponibles para los países occidentales y centroeuropeos en 1947, procedentes de Alemania, Inglaterra, Francia, Holanda y Checoslovaquia, eran sólo un 25 por 100 del volumen de 1937, y para los de hierro y acero sólo el 11 por 100. En el aumento de los artículos de lujo y no esenciales se muestra otra debilidad del comercio de Europa. Ya la proporción de los vehículos en el conjunto de la industria pesada (la exportación total de ellos en el comercio intereuropeo es el único índice más alto en 1947 que en 1937) apunta aquella debilidad, pero a ella se unen vinos, perfumes, etcétera. Las razones del exceso en el comercio de lujo proceden en parte de la inflación (que crea una fuerte demanda para el mis-

mo, ofreciendo también mayores beneficios al fabricante, por estar menos reglamentada la producción de estos artículos) y además de las formas peculiares del comercio bilateral de postguerra, que utiliza dichos bienes como contrapartida para negociar. Es así frecuente que la obtención de un producto escaso obligue al país a aceptar también una masa de bienes no esenciales, sin la que el producto deseado no se le facilita. La generalización de estas prácticas provoca un comercio exterior irracional y en oposición con el interior. Un ejemplo entre muchos es el de Suecia y Dinamarca, que limitando estrechamente la adquisición interior de aspiradores para la limpieza, a fin de dar prioridad al acero para otras manufacturas más necesarias, se cambian, no obstante, mutuamente cierta cantidad de dichos aparatos. Sin negar la importancia que el comercio de lujo puede tener en sí mismo, no es menos cierto que su importancia relativa en el europeo actual indica que éste contribuye menos de lo que pudiera a la reconstrucción europea.

### 3. *El sistema de pagos del comercio de postguerra.*

Los convenios bilaterales de comercio y de pagos —de los que en 1947 se contaban 200 o más en Europa— han sido el instrumento de postguerra para efectuar y liquidar el comercio europeo. Gracias a ellos, y dadas las escaseces de bienes y de medios de pago exterior de las naciones del viejo mundo, han podido éstas comerciar procurando no agravar sus disponibilidades. Sin ellos la recuperación comercial hubiera sido mucho menor, pero a medida que ésta avanza, en vez de aparecer una mayor flexibilidad, se refuerza la tendencia a confiar en la liquidación bilateral, con positivo entorpecimiento para conseguir una plena recuperación del tráfico. Debemos examinar cuáles son las razones para el predominio de esta tendencia y las desventajas que lleva aparejadas.

Dichos acuerdos de comercio y pagos suponen la aceptación bilateral de listas de mercancías en cantidades (y a veces en precio) determinados, que pueden intercambiar los países contratantes durante un período, junto con un sistema de compensación

mutua que elimine la necesidad de utilizar oro, dólares u otro medio de pago escaso para saldar el tráfico efectivamente realizado.

A pesar de que desde la guerra viene funcionando el comercio europeo a base de estos acuerdos bilaterales, no ha tendido a convertirse en comercio bilateral estricto —las exportaciones limitan las importaciones— hasta muy recientemente. Ello fué debido a la desigualdad en el grado de recuperación de cada país, lo que determinó superávit para unos y déficit para otros. Aunque estas situaciones deudoras y acreedoras no se presentaron en condiciones de compensarse, creando un sistema multilateral de pagos, lo cierto es que en parte a través de entrega de oro y dólares por los deudores, y en parte por concesión de créditos por los acreedores, se evitó una terminante compensación bilateral de exportaciones con importaciones.

Una de las tentativas más importantes a favor de la mayor flexibilidad comercial fué el desarrollo del sistema de «cuentas transferibles» (*Transferable Accounts*), organizado por Inglaterra en función de las cláusulas del «acuerdo financiero angloamericano», sistema que englobó a Bélgica, Checoslovaquia, Finlandia, Italia, Holanda, Noruega, Portugal, España y Suecia, y mediante el cual la libra esterlina circuló libremente y se estableció su convertibilidad en dólares a partir de cierta fecha. Iniciada ésta con poca fortuna, el Reino Unido no pudo soportar la pérdida de dólares, y hubo de suspenderse.

Otro intento más reciente ha sido el «acuerdo de compensación multilateral», puesto en ejecución en 1 de enero 1948, que incluyó Bélgica-Luxemburgo, Francia, Italia y Holanda, y al que se unieron después las zonas inglesa y americana de Alemania, Austria, Dinamarca, Noruega, Suecia, Inglaterra, Grecia, Portugal y la zona francesa de Alemania, aunque estos últimos, salvo la zona y Austria, se hayan adherido sólo temporalmente.

Para comprender por qué el sistema comercial europeo presente no ha sido capaz de crear un mecanismo de compensación multilateral que le permita salir del creciente endurecimiento de la técnica bilateral convendrá recordar las condiciones esenciales para que funcione un modelo de compensación triangular. En primer lugar, una parte de las corrientes de exportación se salda naturalmente en forma bilateral con otra de las de importación, incluso

cuando el comercio internacional no se reglamenta deliberadamente a través de acuerdos por pares de países. Esta es la parte del tráfico que puede llamarse «bilateralmente compensable». En segundo lugar, en la medida que un país Z tiene un exceso de exportación sobre X, y éste sobre Y, quien a su vez lo tiene sobre Z, el círculo se completa, y los créditos y débitos de los tres países quedan mutuamente compensados hasta el importe del más pequeño de los excesos de exportación poseído por una de las naciones del círculo. Este es el comercio «multilateralmente compensable». Por último, alguno o algunos países pueden tener excesos de exportación o de importación en relación con otros no compensables por ninguno de los dos sistemas anteriores. Esta parte del comercio es la «no compensable dentro del sistema», pudiendo serlo a través de ingresos o pagos que el país o países tienen con otro sistema comercial (el caso de los ingresos de «partidas invisibles» de Inglaterra antes de la guerra, que servían para liquidar su importación del continente). Si esto no es posible la parte no compensable debe liquidarse o con oro o divisas que posea el importador o concediendo créditos al deudor —si resuelve el exportador—, o ser financiada por un tercer país dentro o fuera del sistema.

Provisos de este modelo veamos ahora la situación europea. Un grupo de países (grupo A), entre los que figura destacada Bélgica, han conseguido excesos de exportación sobre muchos otros países europeos. Deudas que éstos han liquidado en parte con transferencias de oro o dólares, pero cuyo volumen esencial figura como créditos concedidos a los deudores a través de las provisiones que para tales extremos contienen los acuerdos bilaterales de comercio. Otro grupo de naciones (grupo B), entre las cuales, por ejemplo, se cuentan Francia, Suecia, Noruega y Holanda, son deudoras importantes del grupo A, pero tienen saldos favorables por su exportación a otros. Un corto número de países (grupo C) —en esencia, Inglaterra— poseen grandes saldos adversos con los grupos A y B. Por último un cuarto grupo (grupo D), con escasas facilidades de crédito en sus acuerdos comerciales, ha apurado la compensación bilateral y usado oro y dólares para saldar diferencias.

Está claro que la existencia del grupo C impide la compensación multilateral del sistema y que éste no puede funcionar más

que: a) si los países deficitarios obtienen oro y dólares bastantes para ir liquidando, o b) si las naciones acreedoras continúan acumulando créditos contra aquéllos. Ninguna de estas dos soluciones parece viable: ni hay perspectivas para los deudores de poder procurarse continuamente medios de pago ni parece haber voluntad por los acreedores (o capacidad) para seguir concediendo créditos.

De todo ello se deduce que el esquema comercial construido en Europa durante 1946-47 carece de condiciones de estabilidad y continuidad y habrá de sufrir cambios fundamentales. Se explica también que la tendencia al bilateralismo se refuerce y que muchos países, entre ellos Inglaterra —vista la imposibilidad de disponer de los instrumentos de pago para liquidar sus déficit—, hayan iniciado con nuevo brío las compensaciones bilaterales estrictas.

#### *4. Los problemas de la restauración del comercio intereuropeo.*

Los convenios comerciales bilaterales han favorecido el comercio europeo, según hemos visto, pero su progresiva rigidez tiene serias desventajas, algunas de las cuales se han examinado. Otras son: a) la imposibilidad de vender o comprar cada país en los términos más favorables; b) que quien necesita con urgencia un bien no puede lograrlo por carecer de la adecuada contrapartida, mientras otros obtienen más de lo que por la escasez del producto les correspondería. Sólo extendiendo la liquidación a un periodo de tiempo muy largo podría el sistema bilateral ayudar a países muy necesitados, pero incapaces hoy de ofrecer un cambio ventajoso de mercancías.

Las dificultades de los pagos en el sistema bilateral se consideran muchas veces problemas monetarios (el «problema de las monedas débiles»), con lo que se apunta que su solución provendrá de una mayor convertibilidad entre las monedas europeas. Pero tanto el diagnóstico como la terapéutica parecen erróneos.

El que las monedas de muchos países europeos sean débiles refleja simplemente su falta de equilibrio comercial, debido, bien a

baja producción, que no deja exportar y favorece importar, o a inflación, que conduce a iguales efectos. Además ambos —bajo nivel productivo e inflación— se favorecen mutuamente, y una política de crédito que ayude al país a reconstruir su producción —en el primer caso— o de amputación de la inflada capacidad de compra —en el segundo— son medidas que pueden favorecer a las monedas débiles más que la libre convertibilidad. Con ésta, sin otras modificaciones, la consecuencia sería una restricción mayor del volumen comercial, por intentar todos los países reducir sus importaciones para conseguir aliviar su situación. Convertibilidad sólo europea tampoco puede resolver nada, pues dentro de Europa el grado de debilidad monetaria es diverso en cada país, y aparecerían los «fuertes» y los «débiles», o si se quiere los menos y más débiles, con nuevas reducciones del tráfico provocadas por los últimos.

Las monedas débiles son no la causa, sino el efecto del desequilibrio comercial, y la convertibilidad sólo serviría para algo si se lograra una nivelación comercial efectiva o si los países acreedores consintiesen una política de créditos que aplacase temporalmente la demanda de monedas fuertes, hasta que la recuperación posterior permitiese la equilibración del tráfico. Esto último exigiría también una rígida organización comercial de fomento de exportación de los débiles, puesto que la política de crédito, facilitando el juego a corto plazo, es a largo plazo un factor de persistencia y ampliación del desequilibrio de la balanza comercial.

La imposibilidad de llegar a puerto con una política general de expansión de exportaciones y limitación de importaciones no quiere decir que para ciertos países deje de ser absolutamente necesario un ajuste de su comercio tradicional. El caso de Inglaterra —según se ha dicho ya— es significativo por su gran volumen comercial, pero otros países europeos se encuentran en situación análoga. Perdidas sus fuentes de ingresos exteriores, Inglaterra tendrá que ajustar su importación de Europa. Los resultados del ajuste serán diversos si lo logra mediante un aumento de sus exportaciones al continente que si meramente corta sus compras en él, porque esto último puramente transfiere —según también vimos— el problema al resto de Europa.

De todo lo dicho se desprende que el comercio europeo estará

todavía sometido varios años a severas limitaciones. De ellas deben procurar eliminarse dos: que la lucha por las monedas fuertes conduzca a una reducción del volumen del comercio total y que la carencia de una política de créditos lleve al bilateralismo más cerrado y a la misma consecuencia última de reducción del tráfico. El mejor funcionamiento del sistema de acuerdos bilaterales exigirá para eliminar sus graves rigideces favorecer la compensación multilateral mediante acuerdos de esta clase —aunque no afecten al total volumen comercial de los contratantes— y permitir la compensación de los excesos de importación de hoy con excesos contrarios de mañana, política cuya amplitud depende en puridad del problema del capital disponible.

### III. EL PROBLEMA DE LA PRODUCCIÓN EUROPEA

#### 1. *Dimensiones del problema.*

Conforme vimos en el análisis de la balanza de pagos europea, su nivelación exigirá un aumento en la producción de las industrias pesadas del orden de los 2.000 millones de dólares (en precios 1938). Este cálculo da por sentado: a) que la recuperación agrícola europea sea de tal grado como para no exigir importaciones de alimentos superiores a las de anteguerra, y b) que la producción industrial del viejo mundo se habrá restaurado lo bastante para no exigir las crecidas importaciones actuales de socorro y de *reconstrucción*, manteniéndose, no obstante, el tenor de vida de antes del conflicto.

El logro de estos objetivos exige una expansión industrial en todos sus sectores, y no exclusivamente en las industrias pesadas; sin embargo, la atención se fijará en éstas (hierro, acero, industria mecánica —incluidos vehículos y navíos— e industria química), pues de ellas depende la posibilidad de crecimiento de las demás. Para discutir el problema con mayor claridad se dejará fuera también la cuestión de Alemania. Cualquiera sea la solución del caso germano no afecta a los demás países europeos —desde el punto de vista aquí considerado— más que en el nivel de disponibilida-

des de carbón y manufacturas que recibirán de Alemania, y cuya estimación haremos en seguida.

Planteada así la discusión los 2.000 millones de dólares de expansión de la producción europea significan de un 15 a 20 por 100 del valor de la producción de las industrias pesadas de anteguerra. Por países esta proporción puede ser muy diferente; por ejemplo, ha sido estimada para Inglaterra en un 75 por 100 del nivel de 1938. A esta cifra debe añadirse lo necesario para suplir el volumen de comercio europeo determinado por la ausencia de las exportaciones alemanas de industria pesada. Aunque difícil de calcular con precisión puede estimarse en 300 o 400 millones de dólares. Sumadas ambas cantidades dan una expansión del 20 al 25 por 100 de 1938. Por último, las necesidades adicionales que se presentarán una vez terminado el proceso de reconstrucción industrial europea para permitir la continuidad del más alto nivel de producción y la amortización, deben calcularse en otro 20 a 25 por 100 de 1938. En conjunto, por consiguiente, y sin que esto sea más que una estimación aproximada, las industrias pesadas europeas deben pasar a un nivel del 40 al 50 por 100 más alto que el de 1938.

## *2. Las metas de la reconstrucción de los países europeos.*

Para las industrias pesadas antes citadas el nivel europeo había llegado como media en el tercer trimestre de 1947 a un 12 por 100 más que en 1938, y la mayoría de los países europeos había fijado planes para la expansión de dichas industrias en los años subsiguientes. No es posible, sin embargo, hacer una estimación unificada de estas previsiones, pero sí de la producción de acero, energía eléctrica y carbón, de cuyas disponibilidades dependerá el crecimiento de las industrias pesadas. Tomando la fecha de 1951 la obtención de acero se ha estimado (nivel mínimo) en 54 por 100 sobre 1938, y la de acero en productos en 60 por 100 por encima del mismo nivel. Estas cifras y las de energía eléctrica parecen suficientes para permitir el desarrollo necesario en las industrias pesadas (aunque no debe olvidarse la expansión en el consumo de

electricidad para otros usos). En cambio parece reducida la cifra prevista para el carbón (17 por 100 más que en 1938), aunque la obtención de éste calculada para Alemania es excesiva en atención a la cifra estimada en la misma para su producción de acero, lo que supone posibilidad de exportar carbón alemán a otros países europeos y suplementar la dotación citada. La conclusión es, por tanto, que, si se cumplen las previsiones, Europa podrá conseguir el incremento fijado para sus industrias pesadas en los comienzos de 1950.

En la producción agrícola los niveles previstos para 1951 son los de anteguerra en patatas y cereales, 21 por 100 más que en 1938 para el azúcar, pero sólo 95 por 100 y 87 por 100 del nivel de preguerra en leche y carne. Teniendo en cuenta un aumento de población para 1950 del 6 al 8 por 100 sobre el nivel de 1938, las cifras agrícolas son bajas incluso no manteniendo el tenor de consumo anterior al conflicto, y exigirán para 1951 (suponiendo una recuperación media agrícola del 95 por 100) una importación de alimentos de 650 millones de dólares a precios 1938 (o un 25 por 100 más que la importación habitual prebélica), a fin de disponer del volumen de productos agrícolas normal antes de la guerra (dejando fuera de cálculo el aumento de población).

Es también inseguro que para 1950 pueda Europa prescindir de las fuertes importaciones de manufacturas que en 1947 se traen para la reconstrucción. Los planes europeos prevén todavía una importación de manufacturas en 1951-52 cinco veces mayor que antes de la guerra (273 por 100 para manufacturas de hierro y acero). Unida esta cifra al 46 por 100 más en alimentos, 129 por 100 para otros productos no incluidos en manufacturas y 19 por 100 en materiales industriales, es evidente que con las previsiones de aumento de la producción fijadas en los planes europeos no puede pensarse en exportar lo bastante para equilibrar la balanza de pagos de Europa para 1951-52 (aunque, desde luego, los planes no tienen tal propósito). La realización de los planes depende además de tres condiciones básicas: primera, que Europa consiga importar los bienes necesarios para su reconstrucción, esto es, recepción de continuada asistencia financiera desde el exterior; segunda, que se consiga el aprovechamiento total de las disponibilidades, lo que supondrá una política de créditos intereuropeos que facilite a un

país los recursos de otro cuando éste no pueda o sepa utilizarlos; tercera, que se armonice la expansión de los diversos sectores productivos de forma que el progreso no se interrumpa por «embotellamientos». Esta última cuestión es tan importante que merece punto aparte.

### 3. *Los «embotellamientos» de la industria europea.*

La primera etapa de la postguerra se caracterizó por la aparición de «embotellamientos» en los procesos de producción más alejados del consumo. Las industrias mecánicas se recobraron mejor que las de hierro y acero, y éstas mejor que la de carbón. La restauración comercial fué más baja que la de la producción. La falta de carbón se debió en alto grado a la carencia de mano de obra, tanto por traslado de ella a industrias más ligeras como por caída de su productividad, y el descenso de esta última debe atribuirse a escaseces de alimentos, viviendas y otros bienes de consumo.

A comienzos de 1948 la situación ha cambiado mucho. La falta de carbón se ha paliado bastante, y en su lugar los «embotellamientos» de electricidad y acero son los principales. Con la llegada a niveles de producción más altos aparece también la escasez de instalaciones industriales. Otros específicos «embotellamientos» son «artificiales», es decir, proceden de dificultades comerciales y monetarias más que de escasez física, y están provocados por deficiencias de la política de crédito en los países europeos.

Un examen por productos daría los siguientes resultados:

En carbón del índice 79,4 para 1946 (1935-38 = 100) se pasa al 82,2 en 1947 y se planea el de 93 para 1948. Estas cifras, junto con la importación desde Estados Unidos —que dispone de carbón por encima de la demanda efectiva—, aseguraron en 1947 un consumo total en Europa del 95 por 100 de anteguerra, y es razonable suponer que en 1948 se dispondrá de combustible suficiente para todas las necesidades.

Para el acero encontramos el «embotellamiento» más importante, casi tan grave como antes el del carbón. Excluyendo a Alemania la producción fué de 27,5 millones de toneladas en 1946, 31,5 millones en 1947 (7 por 100 más que en 1938) y se calcula en 38,5

millones para 1948 (contando con las cantidades de cok que se espera exportará Alemania). Pero la cifra prevista por los planes era 43.5 millones de toneladas, con lo que el déficit es de unos cinco millones. Las causas de la deficiencia son la escasez de cok y la de chatarra. Para el primero no hay otra solución que incrementar la producción alemana; para la segunda las esperanzas en una mayor importación desde Estados Unidos no ofrece seguridad, pues Norteamérica no está en condiciones de aumentar la exportación de esta materia prima. Se presume una mejora del déficit actual, reduciéndolo a dos millones de toneladas en 1949 y a uno o uno y medio en 1950-51; pero sin una producción de cok y recogida de chatarra mayores que las actuales la producción de acero en los próximos cuatro años probablemente será inferior a la prevista en un 10 por 100, y la de acero en productos en un 7 a 10 por 100. La escasez de acero ha producido agudas faltas de determinados artículos, como chapas, hojalata, etc.

Otro «embotellamiento» que es probable limite la expansión industrial de Europa es el de energía eléctrica. El crecimiento de la demanda antes de la guerra era de un 6 a 8 por 100 anual, y las instalaciones generadoras tenían un excedente de capacidad de un 25 por 100. Después de la guerra la demanda crece cada año alrededor de un 15 por 100, y como durante la guerra se paralizó la expansión de la industria y su renovación, las instalaciones actuales son insuficientes operando al 95 por 100. Es probable que la demanda de consumo doméstico, hoy aumentada por la carencia de combustible, decaiga algo en el futuro; pero las exigencias de mayor consumo para la industria —sobre todo en los países atrasados, que es donde se ha notado más el aumento de postguerra— mantendrán el tipo de crecimiento actual de la demanda durante varios años.

La expansión prevista para los próximos cinco años no es mayor de un 10 por 100 anual, con lo que la diferencia entre oferta y demanda aumentará en vez de reducirse. Puede calcularse que con las instalaciones presentes la escasez no podrá superarse antes de 1955, y todo intento de mayor expansión que la planeada debe excluirse, debido sobre todo a la limitada disponibilidad de acero.

Por lo que respecta al equipo industrial europeo no existe información pormenorizada salvo para algunos pocos casos. La pro-

ducción de vagones ferroviarios se estima ahora en 60 a 70.000 anuales, aunque sin la escasez de acero y madera podrían construirse 100.000 por año. La reparación de vagones averiados —de los que se calculan 140.000 más de los normales por la acumulación de atrasos— se hace al ritmo de 7 a 8 por 100 mensual, o sea que supondrá de dieciocho a veinticuatro meses eliminar el atasco. Continuando este tipo de nueva construcción y reparaciones, para 1949 se puede llegar a la disponibilidad de 1938. No se pueden hacer estimaciones con respecto al parque de locomotoras, pero la recuperación del nivel de anteguerra esperará más que la de los vagones. La misma carencia de datos se presenta en material eléctrico y minero, así como maquinaria agrícola, pero las escaseces son grandes.

Por último hemos de referirnos a la madera de construcción, para la que el nivel actual (un 15 por 100 inferior al de anteguerra) continuará durante varios años. La escasez se siente con grados muy diversos según los países, pues los antiguos exportadores consumen hoy más, con lo que los importadores tradicionales disponen sólo del 60 por 100 de sus compras de preguerra. Las carencias de madera hacen que los programas de reconstrucción de viviendas se hayan retrasado considerablemente.

#### 4. Aspectos internacionales de las escaseces de mercancías.

Algunos ejemplos —entre los muchos que se pueden citar— demuestran que la existencia de facilidades de crédito entre los países europeos eliminaría muchas limitaciones que a la recuperación de Europa oponen los «embotellamientos». Bélgica podría exportar muchos más vagones si los otros países pudieran adquirirlos con crédito, e Italia produciría muchos más en caso de obtener materias primas que no puede comprar. Bélgica y Luxemburgo disponen de superávit en material eléctrico. Francia e Italia no pueden trabajar a pleno rendimiento en sus instalaciones de cojinetes de bolas por falta de acero cromado a traer de Suecia, etc.

Esto no quiere decir que el crédito sabiamente ampliado fuese a resolver todas las escaseces actuales, pero sí las aliviaría mucho.

### 5. Conclusiones.

Aunque es imposible diseñar un cuadro detallado de las posibilidades de la producción europea en los años venideros, es de suponer que la disponibilidad en combustible y materias primas mejorará mucho, incluso aunque como en el caso del acero y electricidad la mejoría sea inferior a la requerida. Con estas conquistas el déficit de instalaciones en las industrias más próximas al consumo se dejará sentir fuertemente, así como la escasez de equipo industrial. Pero estos «embotellamientos» se superarán con más facilidad que los anteriores.

Con el paro industrial prácticamente resuelto la escasez de mano de obra en Europa deberá resolverse con emigración (sólo en Italia hay más fuerza de trabajo sobrante que la requerida por Francia e Inglaterra), pero sobre todo elevando el nivel de rendimiento, lo que debe esperarse no sólo de los planes de modernización, sino también de la mejora en el nivel de consumo y de la eliminación de detenciones en la producción causadas por irregularidad en la entrega de los factores productivos.

No parece exagerado confiar en la obtención de las previsiones hechas para 1950, con tal de que el comercio y el crédito intereuropeos se desarrollen con normalidad y continúen las importaciones necesarias de ultramar. Con todo, la balanza de pagos de Europa no podrá nivelarse con la condición de asegurar a la población el tenor de vida de preguerra.

(El resumen y traducción han sido hechos por J. M. NAHARRO MORA.)