



CONSEJO ECONOMICO SINDICAL PROVINCIAL

PONENCIAS Y CONCLUSIONES
DEL III PLENO
DEL CONSEJO ECONOMICO
SINDICAL PROVINCIAL
DE
BALEARES

4.236-80
100
8.000 19736

1965

FJGA-INPRO-05

ORGANIZACION SINDICAL

MEMORIAS Y DOCUMENTOS DE

CONSEJO EDITORIAL SINDICAL

BALEARES

1965

ORGANIZACION SINDICAL

PRESIDENTE:

Excmo. Sr. D. Plácido Alvarez-Buylla y López-Villanil,
Jefe Provincial del Movimiento,

SECRETARIO AJUDADO:

Excmo. Sr. D. Mario Jiménez de la Torre y Suárez,
Delegado Provincial de Sindicatos.

SECRETARIO:

Sr. D. José Rodríguez Carabito,
Secretario Provincial de Sindicatos.

SECRETARIO DEL:

PONENCIAS Y CONCLUSIONES DEL
III PLENO DEL CONSEJO ECONOMICO SINDICAL PROVINCIAL
DE

SECRETARIO AJUDADO:

BALEARES

Sr. D. José M. Pérez Mingas,
Secretario de Despacho de la Consejería Provincial
de Ordenación Económica.



III PLENO DEL CONSEJO ECONOMICO SINDICAL PROVINCIAL
DE
BALEARES
POLEMICAS Y CONCLUSIONES DEL

37 C 8 I/6 65

1965 Depósito Legal M.12.721-1965

PRESIDENCIA Y SECRETARIA DEL CONSEJO

PRESIDENCIA:

Excmo. Sr. D. Plácido Alvarez-Buylla y López-Villamil,
Jefe Provincial del Movimiento.

PRESIDENTE ADJUNTO:

Ilmo. Sr. D. Mario Jiménez de la Espada y Suárez,
Delegado Provincial de Sindicatos.

VICEPRESIDENTE:

Sr. D. José Madroñal Garabito,
Secretario Provincial de Sindicatos.

SECRETARIO GENERAL:

Sr. D. Manuel Bueno Bertoméu,
Vicesecretario Provincial de Ordenación Económica.

SECRETARIO ADJUNTO:

Sr. D. José M^a Pérez Mínguez,
Secretario de Despacho de la Vicesecretaría Provincial
de Ordenación Económica.

CONSEJEROS NATOS POR EL ESTADO

1. Excmo. Sr. D. Fernando Ramírez Palmer,
Consejero Nacional.
2. Ilmo. Sr. D. Máximo Alomar José,
Alcalde del Excmo. Ayuntamiento de Palma.
3. Ilmo. Sr. D. Luis Burguera García,
Delegado Provincial de Trabajo.
4. Ilmo. Sr. D. Fernando Blanes Boyssen,
Ingeniero Jefe del Servicio Agronómico.
5. Ilmo. Sr. D. Antonio Parietti Coll,
Ingeniero Jefe de Obras Públicas.
6. Ilmo. Sr. D. Joaquín Marqués Bennasar,
Ingeniero Jefe de la Delegación de Industria.
7. Ilmo. Sr. D. Enrique Cabellos Avilás,
Ingeniero Jefe del Distrito Minero.
8. Ilmo. Sr. D. Alvaro Fernández Suárez,
Delegado Regional de Comercio.
9. Ilmo. Sr. D. Francisco Soriano Frade,
Delegado del Ministerio de Información y Turismo.
10. Ilmo. Sr. D. Canuto Boloqui Alvarez,
Delegado Provincial de la Vivienda.
11. Ilmo. Sr. D. Juan Arana y Sontoyo,
Ingeniero Jefe del Distrito Forestal.
12. Ilmo. Sr. D. Salvador Gil Blanco,
Magistrado de Trabajo.
13. Ilmo. Sr. D. Rafael Pie Sopena,
Jefe Provincial del Servicio Nacional del Trigo.
14. Ilmo. Sr. D. Pedro Salas Garau,
Presidente de la Cámara Oficial de Comercio, Industria
y Navegación de Menorca e Ibiza.

15. Ilmo. Sr. D. Juan Jaume Miralles,
Jefe del Servicio Provincial de Ganadería.
16. Ilmo. Sr. D. José Quint Zaforteza,
Presidente de la Cámara de la Propiedad Urbana.
17. Ilmo. Sr. D. Luis Victori Manera,
Presidente de la Cámara Agrícola de Menorca.

CONSEJEROS NATOS POR LA ORGANIZACION SINDICAL

18. D. Manuel Mateas Real,
Vicesecretario Provincial de Ordenación Social.
19. D. Bartolomé Amengual Ferrer,
Vicesecretario Provincial de Obras Sindicales.
20. D. Rafael Villalonga Blanes,
Presidente de la Cámara Oficial Sindical Agraria.
21. Rvdo. Padre D. Guillermo Payeras Bujosa,
Asesor Eclesiástico Provincial de Sindicatos.
22. D. Francisco P. Barceló Marqués,
Administrador Sindical Provincial.
23. D. Antonio Torres Ramón,
Interventor Sindical Provincial.
24. D. Bartolomé Bosch Carbonell,
Jefe de los Servicios Jurídicos.
25. D. Juan María Fiol Tur,
Secretario de los Servicios Jurídicos.
26. D. Jaime Llull Femenas,
Letrado de los Servicios Jurídicos.
27. D. Gabriel Rabasa Oliver,
Director de la Escuela Sindical "Virgen de Lluch".

28. D. Octavio Sotres Cortés,
Director Médico de la Obra Sindical "18 de Julio".
29. D. Baltasar Bosch Sastre,
Jefe Provincial del Servicio de Colocación.
30. D. Guillermo Coll Nogués,
Jefe Provincial del Servicio de Estadística.
31. D. Agustín Bennasar Medinas,
Asesor Técnico de la Obra Sindical "Cooperación".
32. D. Bartolomé Florit Palmer,
Jefe Provincial de la O.S. PREVISION SOCIAL.
33. D. Cayetano Vereá Montenegro,
Jefe del Servicio Provincial de Información y Publicaciones
Sindicales.
34. D. Pedro Oroviég Gil,
Secretario Técnico de la O.S. HOGAR.
35. D. Juan de Aguilar Sancho,
Arquitecto-Colaborador de la O.S. HOGAR.
36. D. Tomás Palmer Mas,
Jefe Provincial de la O.S. EDUCACION Y DESCANSO.
37. D. Francisco de B. Moll Marqués,
Jefe del Gabinete Técnico del Consejo Económico.
38. D. Pedro Costa Porto,
Economista del Gabinete Técnico del Consejo Económico.
39. D. José Alfonso Villanueva,
Economista del Gabinete Técnico del Consejo Económico.
40. D. Gabriel Pons Pons,
Secretario de la Obra Sindical "18 de Julio".
41. D. Fernando Muñoz Bragado,
Secretario del Taller-Escuela Sindical VIRGEN DE LLUCH.
42. D. Lorenzo Mateu Frau,
Secretario de la Obra Sindical PREVISION SOCIAL.

43. D. José M^a Uldemolíns Orfila,
Delegado Sindical Insular de Menorca.
44. D. José Serra Serra,
Delegado Sindical Insular de Ibiza.
45. D. Miguel Maestro García,
Delegado Sindical Comarcal de Ciudadela.
46. D. Miguel Angel Riera Nadal,
Delegado Sindical Comarcal de Manacor.
47. D. Pedro Homar Llinás,
Delegado Sindical Comarcal de Inca.
48. D. Jaime Riera Sureda,
Presidente del Sindicato Provincial de ACTIVIDADES DIVERSAS.
49. D. Octavio Sotres Cortés,
Presidente del Sindicato Provincial de ACTIVIDADES SANITARIAS.
- 49.B D. Onofre Terrasa Pujol,
Presidente del Sindicato Provincial de AGUA, GAS Y ELECTRICIDAD.
50. D. Cosme Adrover Verger,
Presidente del Sindicato Provincial de ALIMENTACION.
51. D. José Picó Enrich,
Presidente del Sindicato Provincial de BANCA Y BOLSA.
52. D. Antonio Forteza Piña,
Presidente del Sindicato Provincial de CEREALES.
53. D. Antonio Bernat Salom,
Presidente del Sindicato Provincial del COMBUSTIBLE.
54. D. Antonio Borrás Sabater,
Presidente del Sindicato Provincial de la CONSTRUCCION.
55. D. José Roses Rovira,
Presidente del Sindicato Provincial de ESPECTACULOS.
56. D. Fernando Dameto Cotoner,
Presidente del Sindicato Provincial de FRUTOS Y PRODUCTOS
HORTICOLAS.

57. D. Miguel Pons Carreras, Presidente del Sindicato Provincial de GANADERIA. 43
58. D. Pedro Cabrer Rodríguez, Presidente del Sindicato Provincial de HOSTELERIA. 44
59. D. José Campoy Casasnovas, Presidente del Sindicato Provincial de INDUSTRIAS QUIMICAS. 45
60. D. Rafael Llabrés Escalas, Presidente del Sindicato Provincial de la MADERA. 46
61. D. Bartolomé Guasp Ramón, Presidente del Sindicato Provincial de la MARINA MERCANTE. 47
62. D. Pedro Caminals Roura, Presidente del Sindicato Provincial del METAL. 48
63. D. José Cifra Cerdá, Presidente del Sindicato Provincial del OLIVO. 49
64. D. Vicente Bonnin Valls, Presidente del Sindicato Provincial de PAPEL Y ARTES GRAFICAS. 50
65. D. Miguel Oliver Masutti, Presidente del Sindicato Provincial de PESCA. 51
66. D. Juan Frau Tomás, Presidente del Sindicato Provincial de la PIEL. 52
67. D. José Planas Montaña, Presidente del Sindicato Provincial de PRENSA, RADIO, TELEVISION Y PUBLICIDAD. 53
68. D. Lorenzo Borell Torres, Presidente del Sindicato Provincial del SEGURO. 54
69. D. Manuel Company, Presidente del Sindicato Provincial TEXTIL. 55
70. D. Manuel Colom Cerdá, Presidente del Sindicato Provincial de TRANSPORTES. 56
71. D. Miguel Perelló Cerdá, Presidente del Sindicato Provincial de la VID, C. y B. 57

72. D. Martín Domingo Torrandell, Patrón Mayor de la Cofradía de Pescadores de SAN PEDRO. 81
73. D. Juan Frau Thomas, Concejal del Tercio de Representación Sindical. 82
74. D. Pablo Salom Luis, Concejal del Tercio de Representación Sindical. 83
75. D. Bartolomé Miquel Rotger, Concejal del Tercio de Representación Sindical. 84
76. D. Jaime Riera Sureda, Concejal del Tercio de Representación Sindical. 85
77. D. Pedro Llinás Guasp, Concejal del Tercio de Representación Sindical. 86
78. D. Francisco Izquierdo, Concejal del Tercio de Representación Sindical. 87
79. D. Pedro J. Arbona Castell, Concejal del Tercio de Representación Sindical. 88
80. D. Vicente Ferrer de San Jordi, Jefe de la Hermandad Sindical Local de Labradores y Ganaderos de PALMA. 89
90. D. Rafael Serra Company, Presidente de la Cooperativa Agrícola Poblense. 90
91. D. Bartolomé Miguel Rosselló, Presidente de la Cooperativa BODEGA FELANITX. 91
92. D. Martín Picornell Múgica, Presidente de la Cooperativa FABRICANTES CURTIDOS MALLORCA. 92
93. D. José Massanet Llabrés, Presidente de la Cooperativa ASERRADORES DE BALEARES. 93
94. D. Juan Amengual Adrover, Presidente de la Cooperativa PRODUCTORES CANTEROS ARENAL. 94
95. D. Rafael Llobera Morro, Presidente de la Cooperativa TAXIS PALMA. 95

81. D. Francisco Villalonga Blanés,
Presidente de la Cooperativa LECHERA SON SUÑER.
82. D. Baltasar Nicolau Monserrat,
Presidente de la Cooperativa CAJA RURAL DE PORRERAS.
83. D. Gabriel Seguí Mercadal,
Presidente de la Cooperativa VIRGEN MONTETORO MAHON.
84. D. Mariano Ribas Sala,
Presidente de la Cooperativa SAN ANTONIO ABAD.
85. D. Juan Mulet Palau,
Secretario de Despacho de la Vicesecretaría Provincial de
Ordenación Social.
86. D. José Ramis Cabot,
Letrado Asesor de Secciones Sociales.
87. D. Fernando Vanrell Vanrell,
Letrado Asesor de Secciones Sociales.
88. D. Vicente Martín Sansegundo,
Letrado Asesor de Secciones Sociales.
89. D. Antonio Vanrell Vanrell,
Letrado Asesor de Secciones Sociales.
90. D. Jerónimo Riera Borrás,
Letrado Asesor de Secciones Sociales.
91. D. Gabriel Rosselló Homar,
Letrado Asesor de Secciones Sociales.
92. D. Francisco Ramallo Massanet,
Director de la Escuela Sindical.
93. D. Mario Darder Andreu,
Presidente de la Sección Económica del Sindicato de
ACTIVIDADES DIVERSAS.
94. D. Miguel Pericás Bueno,
Presidente de la Sección Económica del Sindicato de
ACTIVIDADES SANITARIAS.

95. D. Pedro Reus Pujadas,
Presidente de la Sección Económica del Sindicato de AGUA, GAS
Y ELECTRICIDAD.
96. D. Juan Palmer Palmer,
Presidente de la Sección Económica del Sindicato de ALIMENTACION.
97. D. Marcial Bardolet Soler,
Presidente de la Sección Económica del Sindicato de BANCA Y
BOLSA.
98. D. Pablo Barceló Alemany,
Presidente de la Sección Económica del Sindicato de CEREALES.
99. D. Tomás Muret Quetglas,
Presidente de la Sección Económica del Sindicato del COMBUSTIBLE.
100. D. Antonio Frau Durán,
Presidente de la Sección Económica del Sindicato de la CONSTRUC-
CION.
101. D. Jaime Enseñat Velasco,
Presidente de la Sección Económica del Sindicato del ESPECTACULO.
102. D. Alberto Sánchez Pujadas,
Presidente de la Sección Económica del Sindicato de FRUTOS Y
PRODUCTOS HORTICOLAS.
103. D. Luis Llambias Coll,
Presidente de la Sección Económica del Sindicato de GANADERIA.
104. D. José Cubeles Malapaira,
Presidente de la Sección Económica del Sindicato de HOSTELERIA.
105. D. José Solivellas Mir,
Presidente de la Sección Económica del Sindicato de INDUSTRIAS
QUIMICAS.
106. D. Lorenzo Frau Rosselló,
Presidente de la Sección Económica del Sindicato de la MADERA
Y CORCHO.
107. D. José Estela Salom,
Presidente de la Sección Económica del Sindicato de la MARINA
MERCANTE.

108. D. Bartolomé Garí Mut,
Presidente de la Sección Económica del Sindicato del METAL.
109. D. Arnaldo Mir Seguí,
Presidente de la Sección Económica del Sindicato del OLIVO.
110. D. José Sitjar Quintana,
Presidente de la Sección Económica del Sindicato del PAPEL Y
ARTES GRAFICAS.
111. D. Bartolomé Miquel Rotger,
Presidente de la Sección Económica del Sindicato de la PESCA.
112. D. Antonio Munar Ferretjans,
Presidente de la Sección Económica del Sindicato de la PIEL.
113. D. Raimundo Fortuny Bauzá de Mirabó,
Presidente de la Sección Económica del Sindicato de PRENSA,
RADIO Y TELEVISION.
114. D. Gaspar Bauzá Sabater,
Presidente de la Sección Económica del Sindicato del SEGURO.
115. D. Pedro J. Más Homar,
Presidente de la Sección Económica del Sindicato TEXTIL.
116. D. Antonio Alorda Tous,
Presidente de la Sección Económica del Sindicato de TRANSPORTES.
117. D. Jaime Cabrer Moranta,
Presidente de la Sección Económica del Sindicato de la VID,
CERVEZAS Y BEBIDAS.
118. D. Santos Ibáñez Saa,
Presidente de la Sección Social del Sindicato de A. DIVERSAS.
119. D. Juan Forteza Forteza,
Presidente de la Sección Social del Sindicato de A. SANITARIAS.
120. D. Bartolomé Canals Pascual,
Presidente de la Sección Social del Sindicato de ALIMENTACION.
121. D. Gabriel Bennasar Amengual,
Presidente de la Sección Social del Sindicato de BANCA Y BOLSA.

122. D. Gabriel Ljull Bauzá,
Presidente de la Sección Social del Sindicato de CEREALES.
123. D. Miguel Palou Llopis,
Presidente de la Sección Social del Sindicato del COMBUSTIBLE.
124. D. Pedro Llinás Guasp,
Presidente de la Sección Social del Sindicato de la CONSTRUCCION.
125. D. José M^a Pereiro Randulfe,
Presidente de la Sección Social del Sindicato de AGUA, GAS Y
ELECTRICIDAD.
126. D. Guillermo Mesquida Galmes,
Presidente de la Sección Social del Sindicato del ESPECTACULO.
127. D. José Valls Martí,
Presidente de la Sección Social del Sindicato de FRUTOS.
128. D. Emilio Rullán Seguí,
Presidente de la Sección Social del Sindicato de GANADERIA.
129. D. Miguel Moragues Vidal,
Presidente de la Sección Social del Sindicato de HOSTELERIA.
130. D. Antonio Guasp Llabrés,
Presidente de la Sección Social del Sindicato de INDUSTRIAS
QUIMICAS.
131. D. Gregorio Bordoy Reus,
Presidente de la Sección Social del Sindicato de la MADERA.
132. D. Pedro Pujol Palmer,
Presidente de la Sección Social del Sindicato de la MARINA
MERCANTE.
133. D. Pablo Salom Luis,
Presidente de la Sección Social del Sindicato del METAL.
134. D. Juan Terrasa Cañellas,
Presidente de la Sección Social del Sindicato del OLIVO.
135. D. Guillermo Fiol Juan,
Presidente de la Sección Social del Sindicato del PAPEL, PRENSA
Y ARTES GRAFICAS.

- 136. D. Sebastián Calafat Ferrer,
Presidente de la Sección Social del Sindicato de la PESCA.
- 137. D. Juan Avila Serra,
Presidente de la Sección Social del Sindicato de la PIEL.
- 138. D. Sebastián Socias Miralles,
Presidente de la Sección Social del Sindicato de PRENSA, RADIO Y TELEVISION.
- 139. D. Fabián Montojo Martínez de Hervás,
Presidente de la Sección Social del Sindicato del SEGURO.
- 140. D. Jaime Guasp Reus,
Presidente de la Sección Social del Sindicato TEXTIL.
- 141. D. Francisco Vadell Miralles,
Presidente de la Sección Social del Sindicato de TRANSPORTES.
- 142. D. Miguel Bibiloni Nicolau,
Presidente de la Sección Social del Sindicato de la VID, CERVEZAS Y BEBIDAS.
- 143. D. Bt^o. Estades Canals,
Presidente de la Sección Social de la CAMARA SINDICAL O. AGRARIA.
- 144. D. Matías Serrano Soler,
Presidente de la Sección Social de la COFRADIA DE PESCADORES.
- 145. D. Carmelo Servera Sales,
Secretario Sindicatos de BANCA, PESCA Y SEGURO.
- 146. D. Damián Ferra Pizá,
Secretario Sindicatos de CEREALES, GANADERIA Y ALIMENTACION.
- 147. D. José M^a Fuster Llabrés,
Secretario Sindicatos de CONSTRUCCION Y MADERA.
- 148. D. Jaime Cañellas Serra,
Secretario Sindicatos de INDUSTRIAS QUIMICAS Y TEXTIL.
- 149. D. Lorenzo Rover Quetglas,
Secretario Sindicato del METAL.

- 150. D. Tomás Palmer Más,
Secretario Sindicatos de ESPECTACULOS Y OLIVO.
 - 150. D. Cayetano Vereá Montenegro,
Secretario Sindicatos de la MARINA MERCANTE, TRANSPORTES Y VID.
 - 150. D. Rafael Oviedo Pérez,
Secretario Sindicatos del AGUA, ACTIVIDADES DIVERSAS Y COMBUSTIBLE.
 - 151. D. José Luis Prim Muntaner,
Secretario Sindicatos de la PIEL, PAPEL Y ARTES GRAFICAS Y PRENSA, RADIO Y TELEVISION.
 - 152. D. Pedro Ballester Simonet,
Secretario Sindicatos de HOSTELERIA Y A.T.
 - 153. D. Joaquín de Castro Quintero,
Secretario Sindicato de ACTIVIDADES SANITARIAS.
 - 154. D. Francisco Jiménez Jiménez,
Secretario Sindicato de FRUTOS Y C.O.S.A.
 - 155. D. Antonio Ferrer Más,
Secretario Servicio de E. Y COLOCACION.
 - 156. D. Gabriel Oliver Arrom,
Secretario de Despacho de la V.P. OBRAS SINDICALES.
- CONSEJEROS DESIGNADOS POR LA PRESIDENCIA
- 157. D. Guillermo Sureda Meléndez,
Subjefe de F.E.T.y de las J.O.N.S.
 - 158. D. José Morey Gralla,
Delegado Gobierno Ibiza.
 - 159. D. Carlos Salord Albertí,
Delegado Gobierno Menorca.

- 160. D. José M^a de Olivar,
Alcalde de Ciudadela.
- 161. D. Gabriel Seguí,
Alcalde de Mahón.
- 162. D. Mario Tur de Montis,
Alcalde de Ibiza.
- 163. D. Jaime Rotjer Nadal,
Presidente del Consejo del I.N.P.
- 164. D. Gabriel Morell,
Delegado Director del Instituto Nacional de Previsión.
- 165. D. Juan Sastre,
Delegado Provincial del Frente de Juventudes.
- 166. D. Federico Arrizabalaga Español,
Jefe de la Inspección Provincial de Trabajo.
- 167. D. Damián Serra Reus,
Delegado Provincial del Instituto Nacional de Estadística.
- 168. D. Antonio Dicenta de Vera,
Ingeniero y Director de Obras del Puerto.
- 169. D. Antonio Alemany Jaume,
Delegado de la Compañía Transmediterránea.
- 170. D. Antonio Piquer Marqués,
Director de la Escuela Profesional de Comercio.
- 171. D. Feliciano Fuster Jaume,
Director de la Escuela de Trabajo.
- 172. D. Antonio Aguiló,
Director del Instituto Laboral de Felanitx.
- 173. D. Bernardino Bellod Casasnovas,
Delegado del Instituto Social de la Marina.
- 174. D. Antonio Sampol Fuster,
Director de la Escuela de Artes y Oficios.

- 175. D. Pablo Ximelis,
Inspector de la F.E.T. y de las J.O.N.S.
- 176. D. Antonio Canals Pons,
Ingeniero Agrónomo.
- 177. D. Salvador Salleras Escalas,
Ingeniero Agrónomo.
- 178. D. Ricardo Miret Ferrer,
Director de la C.A.M.P.S.A.
- 179. D. Juan Sureda Sancho,
Director del Seminario de la Formación de Falange.
- 180. D. Mariano Pascual Fortuny,
Ingeniero de Caminos.
- 181. D. Rafael de la Rosa Vázquez,
Ingeniero Naval.
- 182. D. Julián Ramírez Calero,
Ingeniero de Minas.
- 183. D. Joaquín Izquierdo Sancho,
Arquitecto Municipal.
- 184. D. Guillermo de Olives Mercadal,
Ingeniero Agrónomo.
- 185. D. Luis Pomar Pomar,
Inspector Veterinario.
- 186. D. Luis Sáiz de Bujanda,
Jefe de la Oficina de Información de la Dirección General de Turismo.
- 187. D. Antonio Pérez Villegas,
Secretario de la Delegación Provincial de Abastecimientos.
- 188. D. Gabriel Alzamora López.
- 189. D. Antonio Roldán Sirvent,
Delegado de las Líneas Aéreas Iberia.

- 190. D. Antonio Barrutia de la Vaca,
Delegado de AVIACO.
- 191. D. José Sandra Roca,
Delegado Jefe de la Compañía Telefónica.
- 192. D. Rafael Alcover González,
Secretario de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación.
- 193. D. Miguel Puig Morell,
Director Ferrocarril Sóller.
- 194. D. Joaquín Febrer Cañiz,
Ingeniero Industrial.
- 195. D. Bartolomé Escandell,
Ingeniero.
- 196. D. Jaime Canudas Martínez,
Oficial Técnico Aduana.
- 197. D. Antonio Cirerol Tomás,
Secretario de la Junta Obras del Puerto.
- 198. D. Antonio Cuart Ripoll,
Abogado.
- 199. D. Juan López Gayá,
Abogado.
- 200. D. Pedro Monjo Fluxá,
Secretario de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación
de Menorca.
- 201. D. Miguel Vidal Seguí,
Presidente de la Asociación de la Prensa de Baleares.
- 202. D. Francisco Javier Jiménez González,
Director del Diario "Baleares".
- 203. D. Antonio Sabater Mur,
Director del "Diario de Mallorca".
- 204. D. José Tous Barberá,
Director del Diario "Última Hora".

- 205. D. Onofre Fuster Fuster,
Director de Radio Mallorca.
- 206. D. Guillermo Fiol,
Director de Radio Popular.
- 207. D. Andrés Roca Morey,
Director del Banco de España.
- 208. D. Felipe Morell Villalonga,
Director de la Caja de Ahorros.
- 209. D. Luis Profitos Barrot,
Director de la Caja de Pensiones.
- 210. D. Joaquín Fernández Puig,
Sub-Director de la Banca March.
- 211. D. Ernesto Llofríu Camprubí.
- 212. D. Bartolomé Barceló Pons.
- 213. D. Juan Tais Planas.
- 214. D. Antonio Cardona Camps.
- 214. D. Jacinto Ismael Pérez García,
Director de Radio Juventud de Inca.
- 215. D. Armando Esteban Fabra.
- 216. D. Ramón Esteban Fabra.
- 217. D. Juan de Juan y Pi.
- 218. Ilmo. Sr. D. Jaime Riutort Catalá,
Delegado Provincial de Mutualidades Laborales.
- 219. D. Luis Mesana Truyols.
- 220. D. Luis Gómez Serrano.
- 221. D. José M^a Mercadal Fornaris.
- 222. D. Guillermo de Olives Mercadal.

- 223. D. Marcos Mascaró Montero.
- 224. D. Juan Victori Manella.
- 225. Vdo. Sr. D. Juan Gutiérrez Pons.
- 226. D. Simón de Olivar Canet.
- 227. D. Pedro Monjo Fluxá.
- 228. D. Miguel Hernández Pons.
- 229. D. Mariano Llobet Román.
- 230. D. Mariano Ribas Salas.
- 231. D. José Mari Prats.
- 232. D. Ildefonso Pineda Ramón.
- 233. D. Vicente Juan Guasch.
- 234. D. Rafael Zornoza Bernabéu.
- 235. D. Germán Rodríguez Arias.
- 236. D. Manuel Hidalgo Arteche.
- 237. D. Bartolomé Vidal Pericás.
- 238. D. Bartolomé Pujol Reus.
- 239. D. Monserrate Vich Seguí.
- 240. D. José Alemany Monet.
- 241. D. Tomás Pujalte Campos.
- 242. D. Miguel Massuti Oliver.
- 243. D. Antonio Catalá Moyá.
- 244. D. Emilio Rullán Seguí.
- 245. D. Luis Soler Roura.

- 246. D. Fernando Maestre Olivar.
- 247. D. Guillermo Fiol Colom.
- 248. D. Manuel Salvá Mas.
- 249. D. José A. Sánchez Cantalejo.
- 250. D. Antonio Fuster Covas.
- 251. D. Joaquín Fernández Puig.
- 252. D. José Fortuny Olmos.
- 253. D. Miguel Tous Ferelló.
- 254. D. José Vilella Riutort.
- 255. D. Lorenzo Fluxá Figuerola.
- 256. D. Jaime Salom Horrach.
- 257. D. José Luis Buades Fiol.
- 258. D. Rafael de la Rosa.
- 259. D. Gabriel Buades Salom.
- 260. D. Andrés Isern Vidal.
- 261. D. Manuel Domené Peña.
- 262. D. Manuel Bonet Moner.
- 263. D. Angel Juncosa Iglésias.
- 264. D. Bartolomé Pieras Pensabene.
- 265. D. Jorge Perelló Serra.
- 266. D. Antonio Pons Llabrés.
- 267. D. Cristóbal Gual Tauler.
- 268. D. Juan Manera Rovira.
- 269. Establecimientos y Vidrierías Llofriu, S.A.
- 270. Sres. Hijos de Bernardo Salvá, S.R.C.

271. D^a. Antonio Llinás Mieras,
Delegada Provincial de la Sección Femenina.
272. D. Pablo Sáiz Gralla,
Delegado Provincial de Organizaciones.
273. D. Francisco Medina Martí
Delegado Provincial de Auxilio Social.
274. D. Sebastián Serra de Gayeta Perelló,
Jefe del Departamento de Acción Política.
275. Santiago A. Llull de Diego,
Tesorero Provincial.
276. D. José Vich Andréu,
Jefe del Servicio Provincial de Información.
277. D. Bartolomé Anguera Sansó,
Jefe Provincial del S.E.U.

CONSEJEROS POR EL APARTADO F) DEL ARTICULO
114 DEL REGLAMENTO (DE ELECCION SINDICAL)

SINDICATO PROVINCIAL DE ACTIVIDADES DIVERSAS

- | | | |
|----|-----------------|------------------------|
| 1. | Empresario..... | Juan Bennasar Salas |
| 2. | Técnico..... | Joaquín Maroto Coll |
| 3. | Obrero..... | Antonio Gomila Bañolas |

SINDICATO PROVINCIAL DE ACTIVIDADES SANITARIAS

- | | | |
|----|-----------------|-----------------------|
| 4. | Empresario..... | Fernando Crespi Jaume |
| 5. | Técnico..... | María Frau Rosselló |
| 6. | Obrero..... | Catalina Marí Marí |

SINDICATO PROVINCIAL DE AGUA, GAS Y ELECTRICIDAD

- | | | |
|----|-----------------|--------------------------|
| 7. | Empresario..... | Guillermo Pascual Ramis |
| 8. | Técnico..... | Enrique Torrens Lladó |
| 9. | Obrero..... | Bartolomé Colom Gelabert |

SINDICATO PROVINCIAL DE ALIMENTACION

- | | | |
|-----|-----------------|------------------------|
| 10. | Empresario..... | Francisco Fuster Piña |
| 11. | Técnico..... | Sebastián Torres Qués |
| 12. | Obrero..... | Luis Moragues Cañellas |

SINDICATO PROVINCIAL DE BANCA, BOLSA Y AHORRO

- | | | |
|-----|-----------------|--------------------------|
| 13. | Empresario..... | Felipe Morell Villalonga |
| 14. | Técnico..... | Bartolomé Gaita Horrach |
| 15. | Obrero..... | Juan Peñalvert Ripoll |

SINDICATO PROVINCIAL DEL COMBUSTIBLE

- | | | |
|-----|-----------------|------------------------|
| 16. | Empresario..... | Onofre Mercadal Oliver |
| 17. | Técnico..... | Enrique Jirona Olmos |
| 18. | Obrero..... | Jesús Prieto Cerdá |

SINDICATO PROVINCIAL DE LA CONSTRUCCION

- | | | |
|-----|-----------------|-------------------------|
| 19. | Empresario..... | Ramón Rodríguez Gómez |
| 20. | Técnico..... | Luis Llodrà Planas |
| 21. | Obrero..... | Gonzalo Cantero Cantero |

SINDICATO PROVINCIAL DE ESPECTACULOS

- 22. Empresario..... Alejandro Bordoy García
- 23. Técnico..... Francisco Delgado Jimeno
- 24. Obrero..... Bartolomé Cañellas Berga

SINDICATO PROVINCIAL DE FRUTOS Y PRODUCTOS HORTICOLAS

- 25. Empresario.....
- 26. Técnico.....
- 27. Obrero.....

SINDICATO PROVINCIAL DE GANADERIA

- 28. Empresario..... Ramón Bonnin Bonnin
- 29. Técnico..... Jaime Ribas Marí
- 30. Obrero..... Francisco Romara Martínez

SINDICATO PROVINCIAL DE HOSTELERIA

- 31. Empresario..... Antonio Juan Pastor
- 32. Técnico..... Juan Ferrer Salvá
- 33. Obrero..... Juan Tortellá Busquets

SINDICATO PROVINCIAL DE INDUSTRIAS QUIMICAS

- 34. Empresario..... Diego Quiroga Martínez de Pizá
- 35. Técnico..... Damián Pons Feliú
- 36. Obrero..... José Elías Ferrer

SINDICATO PROVINCIAL DE LA MADERA

- 37. Empresario..... Pedro Mora Martí
- 38. Técnico..... Miguel Benito Iglesias
- 39. Obrero..... José Amat Monserrat

SINDICATO PROVINCIAL DE LA MARINA MERCANTE

- 40. Empresario..... Manuel Ballester Prats
- 41. Técnico..... Fernando Pinillos Marqués
- 42. Obrero..... Lorenzo Moraguss Balaguer

SINDICATO PROVINCIAL DEL METAL

- 43. Empresario..... Miguel Adrover Mateu
- 44. Técnico..... Rafael Carreras Borrás
- 45. Obrero..... Miguel Molinos Carmen

SINDICATO PROVINCIAL DEL OLIVO

- 46. Empresario..... José Gil Roca
- 47. Técnico..... Francisco Riera Rafael
- 48. Obrero..... Antonio Maura Salom

SINDICATO PROVINCIAL DEL PAPEL, Y ARTES GRAFICAS

- 49. Empresario..... Pedro Vich Bibiloni
- 50. Técnico..... Antonio Blasco Fenis
- 51. Obrero..... Antonio Perpiñá Navarro

SINDICATO PROVINCIAL DE PESCA

- 52. Empresario..... Monsarrat Vich Seguí
- 53. Técnico..... Guillermo Roig Pujol
- 54. Obrero..... Matías Serrano Soler

SINDICATO PROVINCIAL DE LA PIEL

- 55. Empresario..... Miguel Monserrat Salvá
- 56. Técnico..... Juan Quetglas Moll
- 57. Obrero..... Vicente Martínez Francés

SINDICATO PROVINCIAL DE PRENSA, RADIO, TELEVISION Y PUBLICIDAD

- 58. Empresario..... Antonio Sabater Mut
- 59. Técnico..... Miguel Caldentey Salaverry
- 60. Obrero..... Francisco Delgado

SINDICATO PROVINCIAL DEL SEGURO

- 61. Empresario..... José Sastre Fuster
- 62. Técnico..... Ricardo Lozano Salas
- 63. Obrero..... Juan Salom Bibiloni

SINDICATO PROVINCIAL TEXTIL

- 64. Empresario..... Armando Esteban Fabra
- 65. Técnico..... Gabriel Far Mateu
- 66. Obrero..... Juan Covas Mercante

SINDICATO PROVINCIAL DE TRANSPORTES

- 67. Empresario..... José Coll Oliver
- 68. Técnico..... Sebastián Barceló Jaume
- 69. Obrero..... Diego Hernández Fernández

SINDICATO PROVINCIAL DE LA VID

- 70. Empresario..... Juan Mateu Carbonell
- 71. Técnico..... Federico Juan Alabern
- 72. Obrero..... Onofre Oliver Perelló

SINDICATO PROVINCIAL DE CEREALES

- 73. Empresario..... Guillermo Batle Mairata
- 74. Técnico..... Pedro Juliá Salvá
- 75. Obrero..... Juan Sintés Gomila

COFRADIA DE PESCADORES DE SAN PEDRO-PALMA

- 76. Empresario..... Trinitario Chacopino Parodi
- 77. Técnico..... José Planisi Sansó
- 78. Obrero..... Juan Morey Colom

CAMARA OFICIAL SINDICAL AGRARIA

- 79. Técnico..... Francisco Ferrer Sastre

DELEGACION SINDICAL INSULAR DE MAHON

- 80. Empresario..... Jerónimo Capellá Alles
- 81. Técnico..... Nicolás Campos Sintés
- 82. Obrero..... Miguel Gascón Cano

DELEGACION SINDICAL INSULAR DE IBIZA

- 83. Empresario..... Pedro Ferragut Arabi
- 84. Técnico..... Antonio Costa Ramos
- 85. Obrero..... Antonio Ramis Ribas

PONENCIA:

LAS ISLAS BALEARES ANTE EL PLAN DE DESARROLLO

INTRODUCCION

INDICE ALFABETICO

54. ...
55. ...
56. ...

INDICE ALFABETICO

57. ...
58. ...
59. ...

INDICE ALFABETICO

60. ...
61. ...
62. ...

INDICE ALFABETICO

63. ...
64. ...
65. ...

INDICE ALFABETICO

66. ...
67. ...
68. ...

INDICE ALFABETICO

69. ...
70. ...
71. ...

INDICE ALFABETICO

72. ...
73. ...
74. ...

INDICE ALFABETICO

75. ...
76. ...
77. ...

INTRODUCCION

La historia de la economía de México...
En una breve perspectiva histórica...

BREVE VISION DEL PLAN DE DESARROLLO

En una breve perspectiva histórica vamos a intentar fundamentar lo que es el Plan de Desarrollo...

El problema se manifiesta ya en todo el siglo XIX con preponderancia de una u otra concepción...

El siglo XX sigue la misma tónica. A la euforia económica provocada por la guerra mundial sigue la Dictadura de Primo de Rivera...

Después de la guerra civil pasamos un período en el que se da primacía absoluta al aumento de producción...

Uno de los criterios básicos de la política económica consistía en ahorrar divisas a través de un mecanismo de sustitución de importaciones. La realización práctica de este principio es descrita por el Profesor Teixeira da Pinto, de la Universidad de Lisboa, aunque sus consideraciones fueran dirigidas a Portugal. El Profesor TEIXEIRA decía: "Las empresas nuevas tienden a establecerse en sectores de mercados sólidos e instituidos; generalmente, lo que ocurre es que los empresarios examinan el volumen de importaciones de un producto determinado, y si el volumen es grande, intentan sustituirlo mediante la fabricación doméstica del mismo. Se hace la sustitución para obtener el permiso y simultáneamente un llamamiento para que se conceda protección arancelaria suficiente. Si el empresario consigue al tiempo permiso de industria y protección, goza ya de una posición casi monopolística.

La nueva empresa prospera, se amasan beneficios y se atrae la envidia de otros empresarios. Si la primera empresa es incapaz de impedir la entrada de nuevas empresas, el mercado queda repartido, después de los primeros embates típicos de las situaciones oligopolísticas, y se reclaman tarifas más altas para hacer frente a la competencia extranjera. De esta forma se crea una capacidad excesiva y a partir de este momento la libre entrada es impedida no sólo por el poder de negociación del grupo dominante, sino también por el argumento: "La capacidad productiva del sector es del todo excesiva pese al consumo del mercado". Es obvio que en estas circunstancias las empresas producen para el mercado doméstico y no tienen aliciente alguno ni para introducir nuevas técnicas ni para realizar serios esfuerzos de exportación."

En 1953, y coincidiendo con la entrada de España en el Plan Marshall, se incrementa considerablemente el "trend" inflacionista. Esta inflación sirve para crear una plusvalía que permitan una inversión capitalista y renovar el equipo industrial. Sin embargo, en 1957 la Reforma Tributaria indica un pequeño viraje y la idea de autarquía va perdiendo su fuerza. Los primeros contactos internacionales, concretamente con el O.E.C.E., se inician en esta época. En el campo internacional, los contactos entre los seis del Mercado Común y los siete de E.F.T.A., sitúan a España en la encrucijada de verse totalmente aislada o abrirse al exterior. Un oportuno cambio en los principales ministerios económicos indica que de nuevo tenemos en España una dirección de cara al exterior.

La O.E.C.E. impone, como paso previo a las negociaciones, unas modificaciones que son aceptadas en un memorándum presentado por el Gobierno ante dicho organismo. En este memorándum se establecen cuatro puntos.

- 1º. Sector público: Conseguir un presupuesto equilibrado.
- 2º. Moneda: Convertibilidad y limitación de crédito con el fin de contener la inflación.
- 3º. Dar más flexibilidad a la economía reduciendo las intervenciones.
- 4º. Liberalización del comercio exterior.

En junio de 1959 España pasó a ser miembro de la O.E.C.E. El 21 de dicho mes se publicó el Decreto-ley de ordenación económica, expresión formal del Plan de Estabilización. Las medidas adoptadas son las propuestas por la O.E.C.E. y expuestas en el Memorándum, a las que se añaden una limitación en la emisión de Deuda Pública, facilidad de entrada al capital extranjero y reducción del déficit de las empresas públicas.

En enero de 1960 la O.E.C.E. publica un informe afirmando que la primera fase había constituido un éxito, a pesar de la disminución de la actividad económica; pero afirmaba que los resultados obtenidos habrían de ser consolidados. Recordaba que la política estabilizadora era sólo un instrumento para conseguir el objetivo de una expansión económica.

El paso siguiente dado por el Gobierno es el del estudio realizado por técnicos del Banco Mundial sobre la estructura económica española. Este informe ha sido básico para la confección del Plan de Desarrollo, ya que éste sigue casi al pie de la letra las directrices marcadas por dichos economistas.

EL PLAN DE DESARROLLO

Hemos ya dicho que el informe del Banco Mundial es un antecedente decisivo del Plan de Desarrollo; es más, el Plan toma del informe las directrices económicas y las viste de un material estadístico, añadiendo algunas consideraciones de orden social.

Ahora bien, ¿qué es un plan? En primer lugar, hay que hacer una aclaración: el Plan de Desarrollo es indicativo. Explicaremos brevemente las diferencias que hay entre un Plan indicativo y un vinculativo.

Plan indicativo significa la elaboración de unos proyectos -

de inversión a medio plazo, a los cuales el Estado da unas prerrogativas para conseguir que los medios financieros privados acudan a los sectores deseados. Por otra parte, la Administración establece un Plan de actuación para sí misma, que es coercitivo.

En sentido contrario, un Plan vinculativo, propio de países socialistas, establece una programación de todas las actividades económicas del país, de forma que la actuación del Estado y del capital extranjero está obligado a seguir la pauta del poder público.

Vamos a ver a continuación qué procedimiento se siguió para la elaboración del Plan de Desarrollo y qué papel ha jugado la iniciativa privada en esta confección.

La Administración ha pedido la ayuda de la iniciativa privada a través de unos cauces que, en la práctica, han hecho que sean los grandes grupos financieros nacionales y extranjeros los que elaboraran las directrices a seguir, de forma que los planes de inversión que ellos tenían se vieran favorecidos por las ventajas que supone el Plan. Una prueba de esta afirmación, que quizás parezca gratuita, es la de que las pequeñas y medianas empresas muy difícilmente se ven directamente beneficiadas por el Plan; es más, prácticamente no ven su utilidad y casi desconocen su contenido.

Y no quiere esto decir que no se vean afectadas por el Plan; al contrario. El desarrollo económico supone siempre una cierta modificación de las estructuras productivas del país que emprende este camino. Pero la modificación puede darse a dos niveles, bien de estructuras primarias, bien secundarias. Según un comentarista, el lema del Plan podría ser el siguiente: "perpetuación de las estructuras fundamentales mediante el sacrificio de algunas estructuras secundarias". Estas últimas son, seguramente, las que más interesan a los empresarios, y las modificaciones que pueden sufrir podrían globalmente exponerse como sigue:

Se sacrifica en parte la mentalidad y comodidad del pequeño empresario, las dimensiones de la Industria, la distribución sectorial de la población activa, la actual estructura de costes de la Industria, las actuales relaciones comerciales con el exterior, la productividad, la relación entre capital nacional y extranjero, etc.

Unas modificaciones en parte beneficiosas para la economía nacional y de la pequeña empresa, otras que no hacen otra cosa que incidir sobre el pequeño empresario de forma nociva. A vía de ejemplo, veamos la primera de estas modificaciones. La transformación de la mentalidad del pequeño empresario, que exigirá que se adapte a las nuevas con-

En favor del Plan hay que decir, sin embargo, que ha programado condiciones impuestas por el mercado o bien desaparecerá. Ello indica, debido al plazo relativamente corto que establece el Plan, que serán muchos los que difícilmente se adaptarán, o si lo hacen será a costa de un sacrificio considerable, agravado, esto es lo peor, por la práctica inexistencia de medidas de ayuda al desarrollo de las pequeñas y medianas empresas.

Otro defecto del Plan de Desarrollo es que para su elaboración no hayan sido consultados aquellos que más directamente se ven afectados por él, ya que para que se produzca el desarrollo son necesarias unas condiciones previas.

PRIMERA: Que el empresario crea conveniente realizar el esfuerzo que se le exige.

SEGUNDA: Que los salarios aumenten en productividad y acepten en muchos casos un cambio en sus condiciones de trabajo.

El que el Plan triunfe o fracase, aparte de conseguir objetivos que de antemano, por la evolución coyuntural, estaban logrados, depende fundamentalmente de que estas dos condiciones tengan un cumplimiento, y mucho nos tememos que esto no ocurra, ya que la reacción de pequeños empresarios y asalariados frente al Plan ha sido, en general, de desorientación.

Llegados aquí, creemos que hemos dado ya una idea del porqué del Plan de Desarrollo y las bases en que se ha fundado. Nos toca ahora exponer lo que la planificación española pretende y algunas posibilidades que ofrece a la pequeña y mediana empresa.

OBJETIVOS DEL DESARROLLO

Transcribimos lo dispuesto por la Ley de 28 de diciembre de 1963, en la que se aprueba el Plan de Desarrollo Económico y Social para 1964-67.

"EL DESARROLLO no es un proceso de expansión económica, sino que une solidariamente el crecimiento económico y el progreso social. Como objetivo central se propone conseguir, al ritmo más rápido posible y en condiciones de estabilidad económica, la elevación del nivel de vida, el desenvolvimiento de la cultura y el logro de un mayor bienestar para todos los españoles."

Para ello se establecen una serie de objetivos de expansión económica:

- 1º.- Máximo rendimiento del producto nacional.
- 2º.- Equitativa distribución de la renta.
- 3º.- Flexibilidad del sistema económico.
- 4º.- Equilibrio económico.
- 5º.- Pleno empleo.
- 6º.- Progresiva integración en la economía mundial.

Junto a éstos, unos objetivos instrumentales:

- 1º.- Modificación de las estructuras productivas.
- 2º.- Incremento de la inversión.
- 3º.- Selección y coordinación de inversiones.
- 4º.- Expansión de exportaciones.
- 5º.- Promoción de un mercado flexible y competitivo.
- 6º.- Incremento de la productividad.
- 7º.- Perfeccionamiento del sistema financiero.
- 8º.- Racionalización administrativa.

Unida a todas estas metas está la de obtener un desarrollo regional a base de la creación de polos de promoción y desarrollo industrial en zonas de baja renta.

También fomentar las iniciativas locales por medio de una política de estímulos y programas concertados con las corporaciones locales, junto con la transformación de las estructuras agrarias.

No vamos a entrar a discutir la coherencia interna del Plan.- Es, sin embargo, curioso observar la contradicción entre algunos objetivos. Un ejemplo lo ilustraré: tomemos dos objetivos de expansión económica, el de equilibrio y el de pleno empleo. ¿Cómo es posible que se consiga, con una economía equilibrada, siendo un país capitalista con fluctuaciones económicas, un nivel pleno en la ocupación? ¿Qué posibilidad hay de mantener una economía sin inflación (no ocurre así ni mucho menos) con la ocupación de todos los trabajadores disponibles de la nación? La imposibilidad de estos dos objetivos es clara. Es necesaria una flexibilidad económica, así como un nivel mínimo (hablamos de un país con una estructura capitalista) de paro obrero para que los salarios no ahoguen el beneficio empresarial y con él las posibilidades de nueva inversión. Así y ahora mismo se ha notado otra imposibilidad: la de obtener a la vez una equitativa distribución de la renta y un incremento continuado de las inversiones, ya que éstas, salvo que se recurra en mayor medida al capital exterior, vienen producidas por las "plusvalías".

En favor del Plan hay que decir, sin embargo, que ha programado unas actuaciones públicas y ha dado un punto de referencia a los inversores privados en cuanto a la dirección que deberán tomar las inversiones. Lo que es más difícil de admitir es el carácter eminentemente social que se le ha querido dar con posterioridad a su confección. En realidad, no se observan esfuerzos importantes por aumentar la justicia distributiva, que más bien ha disminuido con la aplicación de la nueva reforma tributaria. De este modo, como ya ha sucedido en otras ocasiones, de la aplicación del Plan se han beneficiado las grandes empresas y han cargado con el sacrificio que supone su puesta en práctica los asalariados, especialmente mediante la inflación, y los pequeños y medianos empresarios, que no han recibido una atención suficiente.

Dada la extensión algo excesiva de esta Ponencia, no vamos a entrar en el detalle de las previsiones del Plan. Sin embargo, exponemos el aspecto que hubiera sido más positivo, si se hubiera llevado a la práctica: el sistema de las acciones concertadas, como medio de colaboración entre la empresa y el Estado.

ACCION CONCERTADA

La acción concertada es un pacto bilateral entre la Administración por un lado y las empresas por el otro. Entre ellos se establecen una serie de condiciones: por parte del Estado se conceden una serie de beneficios; las empresas establecen la forma de actuación, con unos planes que deben cumplir necesariamente.

Los beneficios concedidos por la Administración son de varios órdenes:

- 1º.- DE ORDEN FINANCIERO: Preferencia en la concesión de créditos. Intereses del 5 %.
- 2º.- DE ORDEN FISCAL:
 - a) Exenciones.
 - b) Reducciones.
 - c) Bonificaciones.
- 3º.- EN CUANTO A EXPORTACION: Beneficios de tipo arancelario.
- 4º.- Libertad de amortización para las instalaciones durante un período variable, que es de cinco años aproximadamente.

5ª.- Expropiación forzosa, en caso necesario, para poder llevar a cabo proyectos de ampliación o nuevas instalaciones.

6ª.- Importantes ayudas en forma de prospección de mercados o de subvenciones para lograr las finalidades que se persiguen con el concierto.

Por su parte, a las empresas se les exige una serie de objetivos:

1.- Ordenar sus sistemas de comercialización exterior, eliminando centros de gestión comercial independiente, ampliando las producciones exportables al amparo de una sola marca, constituyendo fondos de promoción comercial, estableciendo redes propias de distribución exterior y mejorando de forma semejante las prácticas comerciales vigentes.

2.- Reestructurar las empresas del sector mediante la concentración o ampliación de instalaciones, la fusión de empresas o el establecimiento de servicios comunes a varias de ellas para su aprovisionamiento en primeras materias y suministros complementarios, especialización de sus producciones u otros similares. A estos efectos se considerará como especial objetivo el evitar la subsistencia de unidades de producción que cuenten con menos de 25 puestos de trabajo. En especial en la fabricación de calzado se establece como objetivo el aumento en la dimensión de las actuales instalaciones de tal forma que, cuando menos, el 10 % de éstas suponga más de 100 puestos de trabajo.

3.- Modernizar los bienes de equipo productivo y sustituir, al ritmo que en cada caso se señale, el régimen de arrendamiento de maquinaria para la fabricación de calzado por el de propiedad.

4.- Incrementar la productividad y reducir los costes de maquinaria y comercialización. A este fin, se considera como objetivo global la duplicación de la productividad total del sector en el período de cuatro años.

5.- Desarrollar la promoción social en la empresa, y en especial contribuir al establecimiento y actividades de centros de formación profesional, propios de la empresa peticionaria o común a varias de ellas.

Por último, es interesante reseñar que el concierto es libre y pueden acogerse a él las empresas que lo deseen y cumplan una serie de requisitos que por tener un interés localizado en los diversos sectores

no es preciso enumerar. Sobre este aspecto, podemos especificar que se concede una importancia primordial a la labor de promoción social que efectúan o hayan efectuado las empresas.

Hasta este momento solamente han salido las bases para la acción concertada de los sectores de la piel, conservas vegetales, siderurgia y ganadería.

Aparte de ser muy pocos sectores, todavía no se ha aprobado ni un solo concierto, por lo que este instrumento de la política económica, que podía haber tenido una extraordinaria importancia, se ha mantenido totalmente inoperante. Esperemos que en los años de vigencia que le quedan al Plan se pueda alcanzar un resultado más positivo.

DEMOGRAFIA

Como análisis previo a cualquier estudio de Estructura Económica, debe situarse una referencia a la realidad humana que condiciona y está condicionada por esa estructura.

La población absoluta de nuestras islas sigue un aumento continuado, aunque no tenga éste una fuerza destacada. Entre 1900 y 1960, el incremento ha sido de 131.679 h., que representa poco más de 1/3 del total de h. del inicio del siglo actual (son unas 2.000 personas por año).

Este aumento es debido principalmente a la mejora de las condiciones sanitarias del país, que han determinado una baja considerable en la mortalidad, especialmente infantil, y una prolongación de la edad media de vida.

Por otra parte, la natalidad está en descenso relativo continuado desde finales del siglo pasado, siendo actualmente el índice balear (1963: 19,26) uno de los más bajos de España, aunque en estos últimos años parece que se inicia una recuperación.

Otro factor a tener en cuenta es el representado por el saldo migratorio.

Es sabido que los movimientos migratorios tienen como causa fundamental el deseo de mejora de las condiciones de vida de los hombres que emigran y la atracción que para éstos representan aquellas zonas en las que la escasez de mano de obra y la oferta considerable de trabajo les pronostican aquel aumento del nivel de vida que buscan.

Baleares ha sido hasta 1930 oferente de mano de obra y a partir de entonces aproximadamente pasa a ser demandante. Estos saldos, favorables o no, tienen gran importancia no sólo por la descapitalización que representan en el país o región de origen (el coste de educación y formación), sino también como factor perturbador de las condiciones sociales del país de llegada. El auge turístico y como consecuencia la construcción tienen una clara manifestación en la curva a partir de 1950. Ello puede hacer variar de forma apreciable la estructura demográfica y social de las islas, cosa que ya está ocurriendo.

La distribución de la población por edades y sexos tiene una representación gráfica clásica, que resulta sumamente clara. Hemos querido hacer una comparación entre Baleares y España entre las pirámides de los años 1900 y 1960 (para Baleares sólo encontramos los datos relativos a 1950, pero éste es por sí suficientemente representativo). No incluimos los gráficos por dificultades tipográficas.

La pirámide nacional del primer censo del siglo demuestra claramente una pujanza enorme en las edades jóvenes. Se nota que se ha salido de una situación de estancamiento demográfico a causa de una mortalidad infantil considerable y de las guerras de defensa de las colonias (en 1898 se liquidó definitivamente nuestro Imperio) y el país entra en una etapa de desarrollo demográfico fuerte. Es lo que se llama un país joven; tiene como tal unas perspectivas favorables de desarrollo a largo plazo, pues la base ancha supone la incorporación progresiva de personas al grupo formado por las edades de trabajo. La parte superior de las pirámides nos muestra cómo aún no se han conseguido las condiciones higiénicas y sanitarias que han sido el gran logro de nuestro siglo, consiguiendo prolongar de modo considerable la edad de vida.

La pirámide del mismo año para Baleares es ya un poco más angosta por su base y con valores mayores en parte media, como un pueblo joven, pero con cierta tendencia, ya marcada, a la madurez.

La estructura actual ha sufrido variación tanto en España como en nuestras islas. Las bases en ambas se han angostado de forma considerable (más en Baleares que en la Nacional), y el grupo fuerte de población está en edades intermedias. La pirámide nacional es la de un pueblo maduro con tendencia a la vejez; la isleña es ya la de un pueblo viejo (la constancia de las tasas de mortalidad, que son elevadas, lo confirman), aunque tenemos la esperanza, quizás equivocada, de que se opere un rejuvenecimiento, fundamentado por el incremento experimentado en los últimos años por la tasa de natalidad, que parece tiene una tendencia al aumento continuado.

POBLACION ACTIVA

La faceta demográfica más íntimamente relacionada con la economía, habiendo visto ya la evolución y estructura de la población, es la del análisis de la población activa de un país o región. Entendemos como tal un concepto estadístico y económico, en el que se incluye aquella parte de la población total que realiza una actividad remunerada.

Como consideración previa a este análisis, debemos especificar que los índices de población activa global no son representación del desarrollo del país estudiado, aunque en cierto modo pueden darnos una idea aproximada del punto en que se encuentra. Así, un mayor porcentaje de gente activa suele indicar un grado más elevado de nivel de vida, de desarrollo del país; sin embargo, ocurre que en estadios muy avanzados este porcentaje va en disminución por la retirada de las mujeres, especialmente casadas, de actividades laborales. Sin embargo, y teniendo en cuenta esta salvedad, podemos decir que el incremento de población activa debido a la incorporación de la mujer a los trabajos remunerados supone un índice apreciable de desarrollo económico y social.

Por otra parte, y en relación con lo visto al estudiar las pirámides de distribución por edades, la juventud o vejez de una población hará que los porcentajes de personas activas tengan distinto significado, en el sentido de que si la natalidad es debida a pirámides con amplia base, ello será indicador de un incremento progresivo del grupo de personas en edad de trabajar; y si ocurre lo contrario, es decir, que la base es angosta, mientras la cima es relativamente ancha (situación característica de un pueblo viejo), la tendencia de la población activa será de disminución, situaciones ambas de indudables repercusiones en las estructuras socio-económicas de los respectivos países.

Ya anteriormente hemos analizado las pirámides de edades española y balear —madura una, vieja la otra— en la actualidad, comparándolas con las de 1900. En este año, la población activa se calculó como un 35,31 por ciento del total nacional. Con la incorporación de los años siguientes, en que las bases seguían siendo amplias, el grupo central (15-63 años) al que corresponde la época activa se ha visto incrementado, aunque este aumento, debido a la guerra civil y a la fuerte emigración que padeció y sigue sangrando a nuestro país, haya estado bastante diluida y no corresponda a la situación demográfica de España. A pesar de esto, el aumento en los porcentajes ha sido continuado (1900, 35,31%; 1960, 37,80%), salvo la reacción provocada por la guerra civil. Sin embargo, estamos llegando a un estado cercano al estancamiento debido, principalmente, al signo adverso de la natalidad del país, que ha entrado, exceptuando la zona

catalana, en una época de decadencia, y subsidiariamente a los contingentes de emigrantes que continuamente salen del país.

La situación de Baleares es, en conjunto, bastante distinta a la total nacional. En primer lugar -esto lo hemos analizado anteriormente-, la natalidad, mortalidad y crecimiento vegetativo, así como las pirámides, nos indican una posición avanzada en el movimiento del carro demográfico español, al lado de Cataluña. Lo mismo hemos analizado la población activa: la actual de Baleares es el 42,57 % del total (Cataluña, 43,38 % en 1957), comparada con la de España (37,80 %, 1960) nos indica que han ocurrido dos fenómenos, propios de los pueblos más desarrollados: uno, que los mayores valores absolutos y relativos de la distribución por edades -están comprendidos en los intermedios (15-65 años), siendo, y eso es también importante, el grupo de 65 y más años proporcionalmente elevado en comparación con las primeras edades (1-15 años); por otra parte, también se nota la incorporación de la mujer, cada vez en mayor medida, a todo tipo de labores, no sólo a la que ha constituido y sigue siendo una de las plagas de nuestra economía, nos referimos al servicio doméstico (600.000 en 1957 en España), sino a otros trabajos más productivos y menos serviles.

El método de Colín Clark de distribución por sectores económicos representa un avance en los estudios demográficos como representativos del grado de desarrollo de una sociedad. Según su análisis, si una población dedica el mayor porcentaje de personas activas a las labores agrícolas y extractivas (sector primario) comparativamente a las industriales o de servicios, se infiere una etapa de desarrollo más baja.

La evolución en España ha sido de la forma siguiente:

A ñ o	P. ACTIVA Total	% DEL TOTAL POBLAC. ACTIVA		
		Agricul.	Industr.	Servic.
1900	35,31	66,34	15,99	17,17
1910	35,37	66,00	15,82	18,18
1920	35,1	57,3	21,9	20,80
1930	35,51	45,51	26,51	27,98
1940	34,61	50,52	22,13	27,35
1950	37,09	47,57	26,55	25,88
1960	37,80	41,0	35,8	23,2

En el cuadro se manifiesta la paulatina tendencia a la baja de la población activa agrícola con la ganancia subsiguiente de los otros

sectores, especialmente el industrial. Estamos avanzando en nuestro desarrollo, aunque ello lleve aparejados unos desequilibrios importantes en cuanto a la adaptación por las regiones receptoras y por los emigrantes a un ambiente desconocido y que se les representa casi hostil, problema - - agravado quizás por ser las regiones agrícolas las de mayor potencia demográfica de todo el país.

Sobre la evolución balear no poseemos datos fidedignos, ya que los del Banco de Bilbao en 1955 y 57, en cuanto a sus cálculos parciales sobre los sectores, dejan mucho que desear. Creemos que los más aceptables por su exactitud son los de 1960, que nos dan una distribución sectorial.

	Total	1ª	2ª	3ª
1960	42,57 %	41,4 %	33,9 %	24,7 %

Lo que nos indica un elevado porcentaje agrícola, aun cuando el auge de la industria turística ha retirado de la industria y la agricultura gran cantidad de mano de obra, aunque buena parte de este paso no está registrado ni en los padrones municipales ni en ningún cálculo estadístico. De todas formas, creemos que estos datos están subvalorados en el caso de los servicios y sobrevalorados en la agricultura.

Resumiendo todo lo visto sobre demografía, la situación de nuestra población no es muy halagüeña, debido a la baja natalidad y a la vejez de nuestras gentes; la solución está naciendo espontáneamente debido a la inmigración, con el problema apuntado de adaptación de estos inmigrantes y su asimilación por la sociedad mallorquina para evitar las tensiones que se producen.

sectores, especialmente el industrial. El desarrollo en nuestro país...

... sobre la evolución del sector no poseemos datos estadísticos...

... el sector de la industria textil ha sufrido de la industria y la agricultura...

... nuestra población no es muy homogénea, debido a la baja natalidad y a la...

... etapas que se producen.

AÑO	INDICADOR	VALOR
1900		15.31
1910		17.12
1920		18.50
1930		19.85
1940		21.20
1950		22.55
1960		23.90

... etapas que se producen.

PRELIMINAR:

Ilmo. Sr. D. Rafael Vilalón Hines, Presidente de la Cámara Oficial Sindical Agraria.

AGRICULTURA

PRINCIPAL:

Sr. D. José Alfonso Villanueva, Economista del Gabinete Técnico del Consejo Económico Sindical.

SECRETARIO:

Sr. D. Francisco Jiménez, Secretario de la Cámara Oficial Sindical Agraria.

AGRICULTURA Y GANADERIA

... etapas que se producen.

PRESIDENTE:

Ilmo. Sr. D. Rafael Villalonga Blanes,
Presidente de la Cámara Oficial Sindical Agraria.

PONENTE:

Sr. D. José Alfonso Villanueva,
Economista del Gabinete Técnico del Consejo Económico
Sindical.

SECRETARIO:

Sr. D. Francisco Jiménez Jiménez,
Secretario de la Cámara Oficial Sindical Agraria.

AGRICULTURA Y GANADERIA

AGRICULTURA

INTRODUCCION SOCIOLOGICA

La agricultura española se encuentra en una situación que es peculiar de los países mediterráneos, a los que su nivel político y cultural no les ha permitido emprender, a lo largo de su historia, acciones decisivas de cara a la solución de las deficientes estructuras agrarias. Y la razón no es debida, como se ha intentado repetidas veces hacer ver o creer, a que las condiciones del suelo o clima son desfavorables, o no permiten ciertos "milagros" económicos. La causa, en nuestra opinión, es bastante más complicada y, sin duda, difícil de solucionar; está inmersa en un estado socio-cultural, consecuencia de un largo y pernicioso proceso histórico. En España, como en numerosos países mediterráneos, la supervivencia de estructuras feudales o semif feudales origina, ya que estamos faltos de una política coherente, un desequilibrio manifiesto entre las distintas zonas. En primer lugar, tenemos un sur y suroeste en el que las inmensas propiedades detentadas por contados propietarios y cultivos, en general, de rentabilidad muy baja soportan un inmenso caudal de mano de obra agrícola, lo que se ha llamado el sub-proletariado rural, con un nivel de vida que difícilmente alcanza el de subsistencia y con situaciones de paro estacional que acarrea graves problemas de índole social. Esos braceros, con sus periódicas emigraciones, dan una nota discordante en cualquier tentativa seria de desarrollo económico y social, ya que la urgencia de un crecimiento regional se pone claramente de manifiesto.

En segundo lugar, la desmembración de la propiedad, el elevado número de parcelas de dimensiones mínimas, la separación entre las -

distintas parcelas de un solo propietario, la falta de rentabilidad que este minifundismo provoca, la falta de aliciente que el cultivo de la tierra en condiciones tan desfavorables provoca, el escaso nivel cultural, etc., ocasiona un abandono progresivo de tierras cultivadas, o cuando no es tan acusado el problema, una falta total de racionalización de los cultivos, un descuido en la producción.

El agro español se debate entre estas dos formas estructurales. La labor de concentración parcelaria y la nueva ordenación rural tienden a solucionar el minifundismo, aunque la labor sea muy lenta, y por los enormes inconvenientes legales no se puede avanzar al ritmo deseado, a plazo muy largo puede que consigamos unas explotaciones rentables que permitan la mecanización y niveles de vida agrícolas en consonancia con los industriales. Sin embargo, el primero de los problemas, el latifundismo, por razones políticas obvias no se intenta solucionar. El Plan de Desarrollo es en este aspecto totalmente inoperante.

BALEARES

Aunque nuestras islas tienen una desigual distribución de la propiedad agraria, en la que grandes extensiones coexisten con propiedades minúsculas, el problema social del campo balear es consecuencia del elevado grado de minifundismo, que provoca, si no un sub-proletariado rural, sí lo que podríamos llamar un sub-propietario rural, con rentas mucho más bajas que en el resto de los sectores económicos. Ello determina un éxodo hacia la ciudad, la cual no está normalmente preparada para recibir este excedente agrícola, con lo que se producen acuciantes problemas sociales, sean educativos (escasez de escuelas), sean de vivienda, de integración ciudadana, etc. El problema está agravado por otra corriente migratoria que incide también sobre Palma: la que procede del sur de España.

Por su parte, el campo sufre la despoblación, para la que tampoco está preparado. Las arcaicas estructuras provocan desajustes enormes entre salarios y precios, trabajo y rendimiento, etc., que llevan a un progresivo abandono del cultivo de las parcelas, si no de peor calidad, sí de mayores deficiencias estructurales.

La regresión del sector agrario es algo que no es posible dejar que siga su curso, y el Plan de Desarrollo no ve o no quiere ver algo tan fundamental como el que un desarrollo preferentemente industrial, dejando casi al margen el agrícola, sólo puede tener una conclusión, un final racional: el fracaso parcial de toda la planificación. El bajo nivel

de vida del campo supone una limitación del mercado de productos industriales y, por tanto, una rémora para el desarrollo integral del país; tengamos en cuenta el tanto por ciento de población rural. No hay duda que las experiencias de otros países en planificación deben aprovecharse, pero -- adaptándolas a las peculiaridades de cada país determinado y en su seno a las especiales condiciones de las regiones. Si en Francia, con una población agrícola muy baja comparándola con la española, alrededor del 20 % de la activa total (41,8 % en España) y con una casi sobreproducción agrícola, un plan preferentemente industrial puede ser un éxito, en nuestro país, con estructuras primarias muy distintas, puede encaminarnos a un fracaso rotundo, cosa que tememos ocurra.

EL MARCO FISICO

Las Baleares están situadas en lo que se denomina Región Mediterránea, con el clima peculiar de las zonas templadas, que da caracteres específicos a la vegetación espontánea y limita las posibilidades de cultivo de la región.

Cuatro características físicas determinan las posibilidades agrícolas de las islas: pluviosidad, temperatura, orografía e hidrografía, que unidas a la composición de los terrenos, el viento, etc., nos permitirán ver los posibles cultivos agrícolas y su conveniencia.

a) Orografía. -- B. Barceló Pons, en "Reseña geográfica de las islas Baleares", describe las islas del siguiente modo:

"Mallorca presenta una forma romboidal achatada de 96 kms. de ancho por 78 kms. de largo. Distinguimos en Mallorca tres zonas de paisaje que a su vez encierran numerosas variantes:

1ª. La sierra de Tramuntana.

2ª. La sierra de Levante.

3ª. El llano comprendido entre las dos anteriores.

La sierra de Tramuntana se extiende en las vertientes NO. de la isla, de SE. a NE. en una amplia franja de 88 kms. de largo por 15 de ancho. Sus cumbres se elevan progresivamente desde sus extremos para alcanzar en su centro las mayores altitudes de la isla: el Puig Major (1.445 m.) y el Puig de Massanella (1.349 m.) Nueve cumbres sobrepasan los mil metros.

La sierra presenta por su vertiente S. formas suaves con abundante vegetación y por el N. cae bruscamente y en forma escalonada sobre el mar, dando lugar a una costa escarpada y rectilínea, en la que únicamente se destaca la ensenada del Puerto de Sóller.

En algún lugar, la sierra deja su aspecto abrupto para abrirse en valles apacibles y fértiles con aguas abundantes, como los de Sóller, Andratx o Pollensa. Desde Formentor a Sóller la costa es inaccesible, y desde esta ciudad hasta Andratx, la sierra hace una serie de rellanos en los que, contenidos por bancales, se asientan fértiles huertas.

La sierra de Levante sigue la misma dirección que la de Tramuntana. Emerge bruscamente del mar en la zona de Artá y Capdepera, en donde alcanza sus máximas altitudes (Ferrutx y Son Morei), continuándose en forma de colinas, que encierran una serie de llanuras como las de Manacor y Felanitx, hasta desaparecer cerca de la zona de Randa.

En el llano entre las sierras de Tramuntana y Levante se distinguen tres zonas: una al pie de la sierra norte, húmeda y fértil; otra en el centro, con ligeras colinas casi imperceptibles y tierras de secano. Por fin, en el sur, se extiende una zona llana y horizontal y de tierras delgadas.

Menorca presenta un relieve senil con valles abiertos, consecuencia de una prolongada acción erosiva. Al sur se extiende un manto de sedimentos no plegados. El relieve es casi inexistente y muy monótono. Las tierras, exceptuando en cierta medida el sur, son delgadas.

Ibiza y Formentera presentan una morfología similar a Mallorca, con tres pequeñas sierras paralelas a la de Levante, entre las que se encuentran tierras de sedimentación, del mismo tipo de las que forman el total de Formentera."

b) Pluviosidad.— Según unos estudios realizados por la F.A.O., el archipiélago tiene unos promedios de precipitaciones que oscilan entre los 400 y 650 mm. en las tres islas, bajando a otras menores 350-500 en el sureste de Mallorca (Lluçmajor, Algaida, Campos, Porreres, etc.).

c) Temperatura.— El tipo Mediterráneo templado en el que está comprendido el archipiélago tiene unas oscilaciones mínimas-máximas entre los 4°C. y 28°C. como medias, bajando pocas veces de los 0°C. y no sobrepasando los 34°C.

d) Hidrología.— No existen cursos de agua continua, exceptuando el de Santa Eulalia de Ibiza. El carácter torrencial de los mismos

impide un normal y continuo aprovechamiento de las aguas superficiales, aunque en algunas riberas de torrentes se sitúen fértiles huertas.

El viento tiene una importancia decisiva en las variaciones del clima, erosión de la superficie y tipos de cultivos. Los dominantes son el N. (Tramuntana), frío y seco, y el SE. (Xaloc), cálido y húmedo. En primavera se alternan el Tramuntana y el Llebeig (SO.), que es portador de fuertes lluvias.

Estas condiciones orográficas y climatológicas restringen notablemente la gama de cultivos posibles, limitando, en los intensivos, a la producción de cosechas propias de la estación fría, en la zona de precipitaciones invernales. Esto explica el predominio de los cereales, en especial trigo duro y cebada.

Una escasez de precipitaciones o su tardía llegada puede traer pésimas consecuencias. Si las lluvias no comienzan hasta entrada diciembre o enero, el crecimiento de las plantas se retrasa y produce perjuicios considerables en los pastos. Este fenómeno se ha notado de forma acusada en el último año. Los cereales se resienten igualmente del retraso de las lluvias, ya que se reduce considerablemente el tiempo dedicado a la siembra, a lo que se une la profusión de malas hierbas, que son muy difíciles, por lo avanzado de la época, hacer desaparecer, cosa que no ocurre cuando se disfruta de lluvias tempranas, ya que entonces pueden destruirse con labores previas de limpieza. Sin embargo, lluvias tempranas seguidas de un período de sequía hacen fracasar las cosechas anuales de legumbres y cereales.

Los principales tipos de cultivo para toda la zona sub-húmeda mediterránea son, además de una serie amplísima de regadíos, que en las islas se ve favorecida por la benignidad de las temperaturas, en secano, cereales, especialmente trigo, aceitunas, viñedos, etc.; en las zonas más secas o de tierras más delgadas, pastos, alternando cultivos extensivos de pastoreo con los intensivos.

EL MARCO ESTRUCTURAL

Las explotaciones

Como habíamos dicho en la breve introducción, el problema de la dimensión de las explotaciones en nuestra provincia tiene prácticamente una sola cara: el elevado grado de minifundio, la parcelación

excesiva de las propiedades rurales, a la que se une el no menos importante, consecuencia lógica de ésta, del número elevado de parcelas que comprende una unidad de explotación.

Aún disponiendo de datos bastante incompletos, provenientes del Censo Agrario de España de 1962, que después de dos años de efectuado está en un período atrasado de elaboración, se pueden deducir una serie de consideraciones importantes:

a) Explotaciones agrarias según la superficie total de sus tierras.

En el mapa I y en los cuadros se notan una serie de correlaciones entre la importancia económica y fertilidad de las tierras y la extensión de la unidad explotadora. A mayor rentabilidad económica y avance agronómico, las explotaciones son de una superficie total menor. Así se notan en la vertiente sur de la sierra de Tramuntana, especialmente en los términos municipales de La Puebla (3,59 Ha. por explotación) y Búger (3,92).

Las explotaciones comprendidas entre 5-10 Has. se extienden por el llano de la isla, comprendiendo prácticamente las tierras fértiles de secano, la zona eminentemente cerealista del archipiélago. Encontramos, sin embargo, unas excepciones en más y en menos que se explican fácilmente. Sóller, en Mallorca, tiene, por una parte, una zona montañosa con fincas muy grandes dedicadas a cultivos extensivos y ganadería libre; en el valle se extiende una fértil vega con cultivos hortofrutícolas con explotaciones de dimensiones mínimas. Es por ello que en zona montañosa, con explotaciones de dimensiones medias elevadas, encontramos esta zona minifundista.

Por otra parte, otros términos municipales -Petra (11,18), Santa Margarita (10,92), Santa María (10,99), San Lorenzo (11,35), Llubí (11,45) y Felanitx (11,81)-, sobrepasando el límite de 10 Has. por explotación, tienen asimismo un elevado grado de minifundio, ya que en el mismo municipio hay muchísimas fincas minúsculas, junto a otras de más de 100 y hasta 1.000 Has., de valor económico no muy considerable, pero que a efectos de la dispersión de la media tienen importancia.

Con estas excepciones ya entramos en las zonas de tierras delgadas, de rentabilidad deficiente, con cultivos extensivos, frutales secos, pastoreo en tierras en barbecho, con la excepción que representan algunas zonas hortícolas, como la de Campos, y de los alrededores de Palma, Los municipios de Lluçmajor, Pollensa, Alcudia, Andratx, Palma, etc., son un claro ejemplo.

Los dos siguientes grupos son de claro signo latifundista, en el sentido de que están asentados en ellos las fincas mayores de la isla. Sin embargo, y como ya hemos dicho en repetidas ocasiones, no son los terrenos de buena calidad, aunque sin duda tampoco las explotaciones han sido cuidadas ni puestas en producción en la medida adecuada. La causa de ello debe ser el absentismo de los grandes propietarios, que dejan en manos de aparceros y arrendatarios sus tierras, percibiendo las rentas que de ellas derivan. Es significativa la magnitud de las explotaciones en el municipio de Escorca.

El denominador común en Menorca -de explotaciones grandes comparativamente a las mallorquinas- demuestra que el suelo menorquín es de mucha menos calidad que el de la isla mayor, imperando las grandes zonas de pastizales. La excepción del municipio de San Luis (6,90 Has. explotación), en el sur de la isla, no hace sino corroborar nuestra tesis. Lo mismo puede decirse con respecto a Villacarlos (17,78).

En Ibiza y Formentera predominan totalmente las explotaciones de extensión media (10 a 20 Has.), con la excepción de la capital, debido tanto a la poca superficie del término como a estar próxima a un centro de consumo importante.

La superficie de las explotaciones se caracteriza así por la tendencia notada en todo el archipiélago de ser menor a medida que la fertilidad de la tierra, junto con la incidencia de factores externos, regado por ejemplo, da mayor rentabilidad a los cultivos.

Las razones de esta situación, además de las puramente económicas, han de buscarse en la forma en que se efectuaron las parcelaciones de las grandes fincas del siglo XVIII, a finales del XIX y a principios del XX. Los grandes propietarios latifundistas, que normalmente eran absentistas, residentes en la capital, y recibiendo periódicamente las rentas de sus propiedades, sin preocuparse de incrementar la productividad ni invertir los beneficios en mejoras (los rendimientos monetarios eran cuantiosos, ya que las propiedades eran de enorme extensión), por diversas causas, entre las cuales el consumo de bienes suntuarios es muy importante (se dice en Mallorca que uno de los principales promotores de la desmembración de las grandes propiedades fué el juego, que pulverizó muchas fortunas), se vieron obligados a obtener un líquido inmediato, lo más cuantioso posible. Como quiera que arrendatarios, aparceros y obreros fijos (missatges) no disponían de grandes sumas de capital, la parcelación se efectuó a base de fincas minúsculas, tanto más pequeñas cuanto mejores fueran las tierras. El proceso iniciado de esta forma se ha visto incrementado por la sucesiva participación de las pequeñas fincas por causas hereditarias. Esto se notará mejor cuando veamos, aunque con datos

muy incompletos, debido, repetimos, a la lentitud en elaborar el Censo Agrario, el número de parcelas que corresponden a cada explotación. De paso conviene advertir que la citada lentitud está justificada, en parte, por la misma fragmentación, que hace más difícil la elaboración del Censo.

En el cuadro II observamos que la dimensión media de las explotaciones es de unas diez Has. (10,29 Has. por explotación), que no sería muy desastrosa si el recorrido (distancia entre los valores extremos de la variable) no fuera tan grande. Tengamos en cuenta que en el intervalo que comprende la media (de 10 a 20 Has.) solamente se encuentra el 25,46 % del total de las explotaciones con tierras, mientras que en los dos intervalos inferiores (0-1 y 1-5 Has.) se concentra el 66,53 % de dichas explotaciones.

Esta misma longitud de recorrido se observa igualmente en casi todos los pueblos (cuadro III) de la isla, acentuado en los más fértiles, y con valores que tienen una importancia acusada por la extensión enorme de las explotaciones, en los municipios montañosos y de grandes propiedades.

b) Parcelación de las explotaciones y de la tierra.

El análisis del número de explotaciones no nos permite ver todavía con claridad el grado de división de la propiedad en las islas.

Este estudio se realiza a través del número de parcelas que componen una explotación y la distancia aproximada entre las distintas parcelas. Un estudio de este tipo es hoy actualmente imposible por dos razones:

1ª. El Instituto Nacional de Estadística y el Ministerio de Agricultura no han acabado de elaborar totalmente los datos que tienen en su poder y solamente han proporcionado los totales provinciales y nacionales, después de dos años de acabado el Censo, y éstos aún de forma incompleta y con divisiones arbitrarias.

2ª. La separación entre las parcelas de una explotación no se ha tenido en cuenta en ningún estudio sobre el tema, y no se puede disponer ni de datos aproximados. La importancia de este dato no puede discutirse, por la pérdida de tiempo, con el aumento de coste correspondiente, que representa el traslado de una parcela a otra.

Sin embargo, de los incompletos datos disponibles (cuadro V) sacamos unas consecuencias lo suficientemente interesantes para detenemos algo en su estudio.

El minifundio no es tan importante en nuestra provincia como en algunas naciones, y, sin embargo, es el principal problema con que se enfrenta la agricultura balear.

Nos encontramos con que Baleares está dividida en 134.842 parcelas, lo que representa una superficie media por parcela de 3,02 Has. Aunque económicamente esta extensión en nuestra región, con condiciones climatológicas no demasiado favorables y poca superficie regada, sea deficiente, el problema se acentúa si se tiene en cuenta que por una parte hay bastantes parcelas de más de 1.000 Has. (ya vimos la distinta superficie de las explotaciones) que tienen una incidencia considerable en el cálculo de esta media.

Con una estimación hecha sobre las explotaciones de más de cien hectáreas, considerando que estas explotaciones están formadas por una sola parcela y considerando la media de los intervalos como extensión de estas parcelas, tenemos:

Parcelas	Intervalos	Media	Superficie Total
393	100-200	150	58.950
125	200-300	250	31.250
70	300-500	400	31.200
52	500-1000	750	39.000
13	más-1000	1.200	15.600
661			
Total censado-Ha.		Superficie explotaciones de más de 100 Has.	% Total
406.721		176.000	43,27

con lo que aproximadamente las grandes parcelas llenan una superficie total de 176.000 Has., que representa un 43,27 % del total censado. Ello nos indica que el 56,73 % del censo (230.721 Has.) se ha de dividir entre las 134.181 parcelas menores de 100 Has., con una superficie media por parcela de 1,71 Has. Nos estamos así aproximando más al grado de minifundio de las tierras del archipiélago. Si dispusiéramos de datos más amplios, con seguridad llegaríamos a la conclusión de que la superficie de gran número de parcelas en el centro de Mallorca (la isla mayor es la que sufre de forma más acusada el problema) y en las zonas hortícolas no llega a la $\frac{1}{2}$ Ha., siendo éste seguramente el valor medio más característico.

A modo de ejemplo sobre este aspecto, señalaremos que en Petra, con unas 9.200 Has. de término municipal y 4.000 Has. que se reparten entre 20 fincas, el número de parcelas sobrepasa las 11.000, con una extensión media de éstas, en la zona minifundista, de $\frac{1}{2}$ Ha. aproximadamente. Si además tenemos en cuenta que la superficie media por explotación en el municipio es de 11,18 Has., el problema de las zonas de La Puebla, Muro, etc., se ve con bastante claridad.

Todo lo dicho nos indica que el bajo rendimiento de nuestro agro, la decadencia paulatina del campo, los bajos niveles de vida y cultura, la emigración hacia las zonas rurales, la deficiencia de los cultivos y superposición de algunos de marcada incompatibilidad, la escasa inversión y falta de mecanización, el poco poder de mercado de los agricultores frente a mayoristas, etc., guardan una estrecha relación con la situación estructural del suelo y la propiedad. La correlación entre los defectos estructurales y la decadencia campesina es tan marcada, que sin una acción directa emprendida cara a la solución de este problema los arreglos coyunturales no podrán tener vigencia ni duración alguna.

Consideramos el problema tan importante que todo el análisis girará con centro en esta situación.

REGIMEN DE TENENCIA

El último punto interesante referente al marco estructural es el referente a la forma de explotación. Esta puede ser fundamentalmente de tres tipos: explotación directa, arrendamiento y aparcería.

La explotación directa es la más corriente y, a la vez, la que mejores resultados económicos proporciona (nos referimos a la situación en un sistema de economía de mercado, ya que la economía colectivista ha introducido un cambio fundamental en estos conceptos). Es aquella en la que el propietario cultiva sus tierras con ayuda de su familia y, si es preciso, de algunos asalariados.

El arrendamiento se establece por medio del pago de un canon variable que el empresario explotador abona al propietario, soportando aquél los riesgos de la explotación.

A la aparcería podemos considerarla como situada entre ambos tipos. El propietario comparte con el aparcerero el capital de explotación y los riesgos de la misma, ya que recibe un porcentaje determinado de los resultados de explotación (en Baleares suele ser mitad para el aparcerero, mitad al propietario).

Hay profundo desacuerdo entre los economistas sobre las repercusiones de la explotación indirecta, tanto en el ámbito económico como en el social. Mientras unos atacan, sin concesiones, todo lo que no sea explotación directa, otros defienden ciertos aspectos de la indirecta. Así, la F.A.O. dice refiriéndose a la Región Mediterránea: "La posición de los arrendatarios en relación a los propietarios en general es muy desfavorable. Como los campesinos no disponen de una situación que les permita imponer condiciones que les sean favorables, se ven obligados a aceptar condiciones que les dejan cercanos al nivel de subsistencia." En el otro ángulo, Jean Valarché dice: "El arrendamiento siempre está justificado. El régimen de aparcería une la seguridad al estímulo." Sin embargo, la situación no puede estudiarse de forma global, sino por regiones y mejor por zonas.

En general, el cultivo directo es el óptimo si el empresario dispone de capital necesario para que la explotación esté en funcionamiento perfecto. Si no es así y existe el peligro que las inversiones sean insuficientes y se descapitalice la explotación, entonces el régimen de aparcería o arrendamiento es aceptable, siempre que la conjunción del aparcerero y propietario se efectúe aportando cada uno de ellos lo necesario para que los cultivos estén en la situación precisa. La aparcería es, en todo caso, más aconsejable que el arrendamiento, ya que en éste el propietario se desentiende de la finca totalmente y el cultivador pierde el incentivo de mejorarla.

También la explotación directa puede tener un inconveniente muy marcado, el absentismo del propietario que pone en manos de un administrador la explotación, no preocupándose más que de recibir los beneficios y rentas de ésta. Es lo que ocurre en ciertas grandes fincas del Sur de España.

Sin demasiada confianza, en los resultados estadísticos, a base de una estimación hecha sobre la región Cataluña-Baleares, la tenencia de la tierra se distribuye en Baleares y España como sigue:

	Baleares	España
Cultivo directo.....	77,54	76,02
Arrendamiento.....	5,74	11,96
Aparcería.....	15,32	7,40
Otras formas.....	1,40	4,62

Más de las tres cuartas partes de la superficie censada están en régimen de explotación directa, tanto en el total nacional como en el provincial, aunque muchas de las grandes fincas nacionales, aún siendo legalmente un cultivo de este tipo, están regidas por administradores; en Baleares no ocurre normalmente esto.

La diferencia fundamental entre el archipiélago y toda España se centra en los porcentajes de arrendamientos y aparcerías. El primero no tiene casi importancia en Baleares, mientras que la aparcería representa poco menos de una sexta parte. La mayor concentración de esta forma de tenencia se da en Menorca, que reúne unas condiciones físicas y de explotación favorables al establecimiento de este régimen, ya que la ganadería, por el desembolso de capital, cuidado que precisa y poca posibilidad de engaño por alguna de las partes, es el tipo de explotación más idóneo en régimen de aparcería. Sin embargo, no hay duda que el régimen directo sería social y económicamente deseable.

ESTRUCTURA PRODUCTIVA

El análisis lo dividiremos en dos etapas fundamentales:

- a) La superficie cultivada.
- b) Las producciones y rendimientos de los cultivos.

En este último aspecto nos detendremos un tanto para analizar de modo completo la deficiencia estadística con que hay que luchar para realizar un análisis serio de las posibilidades agrícolas de la región y de España. Con el actual material disponible, con unos márgenes de error de orden muy elevado, resulta muy difícil, si no imposible, efectuar una previsión ni una programación adecuada.

a) SUPERFICIE CULTIVADA

La superficie del archipiélago se distribuye, según datos de la C.O.S.A., de la siguiente forma:

	1959	1960	1961	1962	1963	1964
Regadío.....	15.399	16.504	16.478	14.394	14.281	14.974
Secano.....	222.014	220.822	219.584	259.981	257.784	244.647
No labrada....	159.222	173.874	174.916	183.234	182.349	176.089
Erial.....	70.102	74.156	74.486	38.757	39.663	39.863
TOTAL.....	466.737	485.356	485.464	496.366	494.080	475.537

PORCENTAJES

	1959	1960	1961	1962	1963	1964
Regadío.....	3,30	3,40	3,39	2,90	2,89	3,14
Secano.....	47,57	45,50	45,23	52,38	52,17	51,45
No labrada.....	34,12	35,82	36,06	36,91	36,90	37,03
Erial.....	15,01	15,28	15,34	7,81	8,03	8,38

La evolución, por llamarlo de algún modo, de la situación agrícola balear queda ya, en una primera aproximación, reflejada en los cuadros anteriores: especialmente el último nos indica que el estancamiento es manifiesto con una cierta tendencia en los dos últimos años a la baja. El pequeño aumento de los regadíos en 1960 y 61 debe tener como causa una situación favorable de la coyuntura (tenemos en cuenta que en 1960 se sale del Plan de Estabilización y la economía emprende la marcha ascendente). En el 62 y 63 la baja de la superficie regada queda señalada y da una ligera subida en la última campaña. Referente a las tierras labradas en secano, el proceso es parecido, pero desfasado un año. Normalmente, los cultivos hortícolas, por su carácter intensivo, son los más sensibles a las variaciones coyunturales.

Hay que hacer una salvedad importante: el grado de certeza de la estadística es tan pequeño, que sólo podemos deducir tendencias muy generales; aquí, la de que nuestro agro está en una situación estacionaria con tendencia a decaer.

En las superficies de secano se incluyen tanto los cultivos herbáceos como los que en cada uno de los años están en barbecho. También las plantaciones de olivo, vid y frutales y las de siembra no anual (alfalfa, trébol, etc.).

Tipos de cultivo.— Las características climatológicas de las islas, tipo mediterráneo templado, con pocas lluvias y las características del suelo, determinan en cierta forma los tipos de cultivo. Sin embargo, otros condicionamientos se han unido a las influencias naturales: la rutina del agricultor y la poca aplicación de los nuevos conocimientos técnicos, ambas íntimamente ligadas. La rutina o conservadurismo proviene de una prolongada época en la que la agricultura estaba dirigida al consumo propio de la explotación, y en muy poca proporción dedicada al mercado, era una economía de subsistencia. Las actuales necesidades han hecho va-

riar algo esta mentalidad en las zonas más progresivas de las islas, aun que persisten unos cultivos de rentabilidad económica muy baja, en terrenos en los que, si se procediera a una diversificación de cara al mercado, podrían lograrse rendimientos monetarios considerables. A la persistencia de algunos cultivos, trigo especialmente, en zonas absolutamente marginales ha contribuido la política gubernamental de autarquía a toda costa (debía dedicarse a la siembra de este cereal el 25 % de la tierra labrada), que, como ya decíamos, se centraba en la frase "Producir a cualquier coste".

Así resulta que Baleares dedica una parte muy considerable de sus terrenos de cultivo a cereales, en especial trigo, sin haber analizado si esa producción es económicamente rentable o no. Sin embargo, la introducción del almendro en amplias zonas ha supuesto una gran mejora, a pesar de que los pies son en la actualidad bastante viejos y no se procede de forma racional a la sustitución.

1) CULTIVOS HERBACEOS DE SECANO

Siguiendo datos de la C.O.S.A. y teniendo en cuenta solamente las principales superficies de cultivo y el que las variaciones de las áreas son prácticamente inapreciables, se corrobora nuestro aserto de la preponderancia de los cereales para grano. En el cuadro, y según datos de 1964:

	Has.	%
Trigo.....	36.430	30,56
Cebada.....	32.081	26,90
Avena.....	14.836	12,44
Habas.....	14.005	11,74
Forrajera.....	15.102	12,66
Patatas.....	1.487	1,55
Otros.....	4.948	4,15
TOTAL.....	119.249	100,00

Esto en lo que se refiere a los cultivos herbáceos. De ello resulta que casi un 70 % del suelo arable balear dedicado a siembra en secano lo cubre el cultivo de cereales. Estos son básicos en la alimenta-

ción de nuestra población, y aun careciendo de datos sobre consumo en las mismas explotaciones, podría calcularse que alrededor de un 35 % de la producción está dedicada a cubrir estas necesidades. Una de las causas psicológicas de la decadencia agraria hay que buscarla en la carencia de necesidades de tipo superior no materiales, sino culturales, de las que no tienen conciencia por falta de una instrucción básica.

2) EL REGADÍO

El área dedicada a regadío representa un porcentaje minúsculo del suelo balear, y sin embargo es la mejor forma de vencer las dificultades climatológicas. Varias causas han condicionado esta poca superficie cultivada en regadío: a las malas condiciones hidrográficas y escasas aguas subterráneas se une la división extraordinaria de la tierra, que hace antieconómico la prospección de nuevas fuentes e instalaciones de aprovechamiento de aguas alumbradas.

Las 14.974 Has. dedicadas a cultivos hortícolas en marzo de 1964 se distribuyen del siguiente modo:

	Has.	%
Patata.....	3.463	23,13
Cereales y leguminosas.....	2.527	16,87
Alfalfa.....	3.256	21,75
Forrajeras.....	595	3,97
Frutales.....	1.965	13,12
Otros productos.....	3.168	21,16
TOTAL.....	14.974	

La patata es, como fácilmente se ve, el cultivo de regadío que más ha arraigado en la provincia, a causa, sin duda alguna, de la exportación, con los resultados económicos que de ella se deducen.

Los otros cultivos hortícolas son prácticamente abastecedores del mercado local y provincial.

Las zonas por las que se extiende el regadío en Baleares son restringidas. En primer lugar, La Puebla (51,10 % del término municipal dedicado a regadío en 1960) es el núcleo de la producción de patata del archipiélago. Junto a éste, Muro (25,14 % regadío), con buena producción patatera y con una zona arrocera importante (217 Has. en 1960).

En los alrededores de Palma (Pla de Sant Jordi) se centra la tercera zona regada de Baleares (16,40 % del término). Esta localización tiene una explicación lógica por la proximidad de un gran mercado consumidor. Las producciones idóneas para la zona son las hortalizas frescas, de elevado valor y fácil deterioro.

La última zona importante es la de Campos (7,31 % regadío).

En casi todos los municipios de la provincia existen zonas regadas de mayor o menor extensión, que normalmente están situadas en las proximidades de los pueblos, pero por estar su producción casi enteramente dedicada al consumo en el propio casco municipal no creemos valga la pena consignar.

EL CULTIVO DE FRUTALES

Uno de los capítulos más importantes de la agricultura balear es el cultivo de árboles frutales, especialmente el almendro. De las 244.647 Has. labradas en secano del suelo balear en 1964, 150.819 Has. (61,64 %) estaban dedicadas a plantación regular de árboles frutales; en el regadío ya hemos visto que representaba el 13,12 % del total regado.

Los datos exactos sobre la distribución entre distintas clases de árboles hay que obtenerlos del Catastro provincial de 1960. La superficie total era entonces de 141.569 Has. de frutales, que representaban el 51,60 % de la superficie cultivada y se distribuía en:

	Has.	% de frutales	% Total
Almendro.....	71.616	50,59	21,11
Algarrobo.....	22.332	15,77	8,14
Higuera.....	22.341	15,78	8,14
Olivo.....	16.847	3,23	1,67
Varios.....	3.856	2,72	1,40
TOTAL	141.569	100,00	51,60

El almendro es con mucho el cultivo de mayor importancia en los arbóreos. Esto es así tanto en superficie cultivable como en valor de producción (la almendra es la primera partida exportadora de la balanza comercial balear).

Uno de los principales inconvenientes de nuestro campo es la superposición de cultivos en las zonas de frutales. Debido a la poca superficie de las explotaciones, en las zonas en que es posible el agricultor siembra todo tipo de plantas entre los árboles, en especial cereales y leguminosas. Estas últimas, siendo temprana la época de cosecha, no perjudican la producción del frutal. Sin embargo, el trigo, sembrado en muchas ocasiones, merma de modo considerable la cantidad de producto obtenido.

TIERRAS NO CULTIVADAS

El terreno productivo no labrado ocupa alrededor del 37 % de la superficie de las islas. El aprovechamiento de esta zona se realiza a través de la explotación de las especies forestales y de los pastos espontáneos. Son tierras de "garriga" (monte bajo, pinares; encinares, monte alto). La distribución era la siguiente en 1960:

Pinar.....	54.229
Encinar.....	13.247
Arboles (ribera)...	46
Matorral.....	73.166
Pastizal.....	2.772
Palmital.....	804
TOTAL.....	144.264

La explotación maderera está hoy en una situación muy precaria por dos razones importantes: la mala calidad de la madera de nuestros pinos y el elevado coste de transporte, que queda aún agravado por los deficientes medios de comunicación de los pinares.

Los pastos naturales en la "garriga" son normalmente aprovechables en los años en que la pluviosidad ha sido abundante o las lluvias han llegado a principios de otoño. En épocas, como la del año pasado, con un período muy prolongado de sequía, los pastos no nacen y la alimentación del ganado, ovino especialmente, resulta un problema angustioso en muchas explotaciones.

PRODUCCION Y RENDIMIENTO

Nos detendremos sólo en una serie de productos que representan la parte más importante de la agricultura balear.

Debido a las peculiaridades físicas y climatológicas de la zona mediterránea templada, los cultivos que más han arraigado son los cereales y completando el proceso de rotación las legumbres y tubérculos. Hasta hace relativamente poco tiempo y aún hoy en ciertas zonas, se practica el "dry-farming", la rotación de año y vez, que con labores apropiadas durante el descanso, y aprovechándola para pastos, puede resultar rentable en ciertas zonas con tierras de poca profundidad.

El secano, como ya hemos visto, es el tipo más extendido y en éste los cereales constituyen el 61,90 % de la superficie labrada. Por ellos, pues, vamos a comenzar el análisis.

Hacemos una consideración previa, y es que las estadísticas de producción y rendimiento tienen unos márgenes de error tan grandes, que de ninguna forma pueden darnos una verdadera representación de la situación actual ni de la tendencia de nuestro campo. Esta deficiencia la demostraremos comparando una serie de datos obtenidos de diferentes organismos y con una estimación muestral realizada por el Gabinete.

CEREALES Y LEGUMERES

Englobamos cereales y legumbres en un mismo epígrafe del análisis, pues hay plena coincidencia en los cultivos de ambos en todas las zonas. Dejando aparte la disposición gubernamental, ya abolida, de que el 25 por ciento de la tierra cultivada de una explotación debía dedicarse al trigo, pero teniendo en cuenta los efectos que en la mentalidad del agricultor ha tenido esta orden, describiremos las zonas cerealísticas de la provincia.

MALLORCA.— En la isla mayor, según ya vimos al hablar del marco físico, se distinguen dos zonas cerealísticas de características bastante diferenciadas.

a) El centro de la isla.— El "Plan de Mallorca" es sin duda la que mejores tierras tiene y la más apropiada para estos cultivos. Los municipios de Manacor, San Lorenzo, Petra, Vilafranca, San Juan, María de la Salud, Montuiri, etc., tienen en sus tierras "gruesas" una base sólida

para poder competir en rendimientos con las regiones del ámbito mediterráneo, y de hecho no hay duda de que en realidad se obtienen más producciones en comparación con las de la mayor parte de España y mayores o sensiblemente iguales a las logradas en Grecia, Italia Meridional o Yugoslavia. La comparación con países como Francia, Bélgica o Alemania no creo haga falta hacerla, pues las condiciones de infraestructura son totalmente distintas.

En esta zona no hay duda que con una utilización racional del suelo y fundamentalmente solucionando el angustioso minifundismo, problema hoy fundamental en toda política agraria que desee ser eficiente, pueden lograrse rendimientos económicos de nivel superior al nacional y en consonancia con los de las zonas agrícolas mediterráneas más avanzadas.

b) El Sur y parte del Sudeste.— Comprendiendo los municipios de Lluçmajor, Algaida, Porreres, Felanitx, etc., con tierras delgadas y menor pluviosidad, es también hoy una zona cerealística importante (del 30 % al 50 % de la tierra productiva está dedicada a estos cultivos) y, sin embargo, las condiciones de suelo y climatológicas no son apropiadas para este cultivo. La sustitución por otros tipos más rentables es totalmente necesaria con miras a una mayor rentabilidad económica de esta zona agrícola. El almendro, y entre la plantación unos pastos, puede ser una solución aceptable tanto desde el punto de vista del aumento del nivel de vida de los campesinos como del de conservación de la tierra, muy erosionada, tanto por cultivos no apropiados como por los factores naturales, el viento, que se ve favorecido por la poca profundidad y consistencia del manto de tierra.

En condiciones parecidas se encuentra Menorca, con casi un 50 por ciento de sus tierras dedicadas a cultivos de cereal y con unos suelos y clima en tan malas condiciones como los de esta subzona. Sin embargo, en la isla vecina un intenso cultivo ganadero y aprovechamiento de forrajeras (la zulla) de grandes rendimientos, sitúa a la isla en condiciones un tanto distintas. El peligro estriba aquí en dos factores: la erosión mayor que en Mallorca, por la falta de arbolado de su campo, y la escasa protección frente al viento y la poca diversificación económica de los cultivos. Prospecciones de aguas subterráneas, si son posibles, y adaptación de tipos diferenciados de cultivos sería una solución que se presenta necesaria.

En Ibiza y Formentera el cultivo cerealístico no tiene una importancia destacada. Las características son similares a las de la región sur de Mallorca.

TRIGO

De los cereales, es éste el que mayor área de cultivo tiene.

La superficie normal de cultivo en los últimos años oscila de las 38.000 Has. a 36.000 Has., con producciones y rendimientos que, de ser ciertos, nos situarían en la disyuntiva de dejar de cultivar este cereal, pues de ninguna forma puede compensar los costos de explotación.

Veamos antes una tabla de rendimientos de algunos países de nuestras mismas características: los de la Región Mediterránea.

Variaciones en los rendimientos del trigo, 1949-57

(Qm. - Ha.)

	Rendimien. Medio	Rendimien. (a) Máximo	Rendimien. (b) Mínimo	(a) : (b)
Egipto.....	20	23,4	17,7	1,3
Francia Meridional.....	13	16,8	10,8	1,6
Yugoslavia.....	13	15,7	7,5	2,1
Grecia.....	12	15,8	9,7	1,6
Italia Meridional.....	11	13,3	9,5	1,4
España.....	9	11,2	7,1	1,6
Turquía.....	9	12,6	6,3	2,0
Jordania.....	8	10,0	2,9	3,4
Argel.....	7	7,2	4,9	1,5
Baleares (1).....	7,83	8,72	6,46	1,3

(1) Años 1961-62-63.

De ser ciertos los datos sobre producción y rendimientos de la provincia y en la comparación con regiones muy similares, llegaríamos a la conclusión de que debe abandonarse casi completamente el cultivo de este cereal, y esto, se podría comprobar, no ocurre sólo con el trigo, sino con cualesquiera de los otros productos agrícolas.

La provincia está en tan buenas o mejores condiciones que Yugoslavia, Italia o Francia Meridional, y mejor que Turquía o Jordania, y, sin embargo, los rendimientos son menores. Nosotros creemos que el rendimiento normal en la zona cerealista, el Pla, debe oscilar alrededor de los 12 ó 13 Qm./Ha. El cultivo resulta antieconómico y el trabajo incorporado, así como los medios de inversión expuestos, superan la compensación monetaria. Esta afirmación, que parece gratuita, está fundada en los actuales niveles de vida de la isla. Un cálculo muy simple (erróneo por la misma simplificación), pero que nos permitirá deducir lo dicho. Una explotación de 10 Has. dedicadas al trigo tendrá, con su rendimiento de 10 Qm/Ha., unas 61.000 pesetas anuales, que unido a otros cultivos de secano o árboles en la explotación (aunque no muy conveniente, es lo que ocurre en Baleares) podría obtener un rendimiento monetario de unas 80 ó 90.000 pesetas. Deduciendo el coste de abonos, semillas, maquinaria y reparaciones, etc., podría quedar un beneficio neto de unas 40.000 pesetas, que no representa sino el trabajo incorporado por el cultivador.

Así, en ciertas tierras gruesas del "Pla" sería económicamente rentable este cultivo y en ellas debería llevarse a efecto. En el Sur y Sureste, como ya hemos dicho, lo ideal sería una producción combinada de ganadería y frutales.

Ahora bien, como en todos los casos, el paso previo es el de la reforma de las estructuras agrarias, a la vez que se ponen en marcha pequeños núcleos industriales de producción agrícola, necesarios tanto por los beneficios que llevan aparejados como para evitar el éxodo masivo de trabajadores agrícolas.

Los otros cereales y las leguminosas no creemos necesario tratarlos individualmente, ya que lo dicho para el trigo puede hacerse extensivo a los demás.

FORRAJERAS

Es difícil determinar, como vamos viendo en todos los apartados, las producciones, rendimientos y valor de los productos agrícolas, sean del tipo que sean. Sólo consideraciones generales son posibles y a ello vamos a atenernos.

Las plantas forrajeras no tienen superficie de siembra adecuada a las necesidades de producción. En 1964 esta extensión ha representado el 12,66 % (15.102 Has.) de los cultivos herbáceos.

Las principales especies son la cebada (4.884), avena (3.018), veza (2.688) y maíz (2.237). Normalmente se cultiva asociada la avena y veza, constituyendo una combinación muy adecuada para el ganado, sea como pienso verde o seco.

En regadío, la alfalfa se extiende en 3.256 Has., que representa el 21,75 % del total regadío de las islas.

Se nota a faltar en las estadísticas sobre superficies cultivadas la dedicada a la zulla, que si en Mallorca e Ibiza no son prácticamente conocidas, en Menorca forman la base del cultivo forrajero. La adaptación de esta especie, aun revistiendo ciertas dificultades, podría proporcionar una base alimenticia sólida en muchas explotaciones ganaderas que sufren, especialmente durante los meses otoñales, grandes penurias en pienes.

Las producciones, consumo, etc., no es necesario consignarlas, pues carecen de validez las proporcionadas por los organismos oficiales.

PATATA

Es el principal producto hortícola de nuestras islas, con una superficie cultivada que representa casi el 25 % de la total. Es, además, uno de los primeros productos de exportación, en la que alcanza precios elevados por la característica de ser temprana. Nos detendremos algo en su estudio a causa de esa importancia fundamental.

1) Superficie sembrada.

La evolución en los últimos cinco años de la extensión de cultivo ha sido la siguiente:

AÑOS	REGADIO		SECANO		Total Has.
	Mayo	Sept.	Mayo	Sept.	
1960	4.086	1.167	762	292	6.307
1961	3.866	2.732	711	-	6.309
1962	3.260	1.788	612	193	5.853
1963	3.463	1.827	821	226	6.337
1964 (1)	3.463	-	1.847	-	5.310

(1) Sólo superficie de cultivo en mayo.

Es curioso notar que los totales permanecen simplemente iguales los dos primeros años, dan un bajón en 1962 y vuelven a ponerse a nivel normal el año siguiente. A pesar de esto no se observa la evolución cíclica normal en este tipo de cultivo: la de que a un año bueno o de mucha extensión cultivada sigue uno con menor extensión a causa de que el exceso de producción del año anterior ha producido un efecto psicológico negativo. El proceso tiene una cierta continuidad. La razón por la que no ocurre este fenómeno creemos debe ser que un porcentaje adecuado de patata se exporta y hace mantener el incentivo del premio a un buen nivel. Ahora bien, el mercado local se resiente de estos cambios en la demanda de forma bastante acusada.

Zonas de cultivos

Sin duda alguna, el principal centro productor de patatas es La Puebla, la sigue Muro, siendo las demás zonas hortícolas de mucha menor importancia.

Vamos a estudiar con algún detenimiento estas zonas agrícolas.

La Puebla

El término municipal tiene una extensión de 4.853 Has., las cuales están divididas en 6.326 parcelas, con una superficie media por parcela de 0,76 Has. Por otra parte, el número de propietarios es de unos 2.800, y el de explotaciones, 1.349, con una extensión media por explotación de 3,59 Has., la más baja del archipiélago. Cada explotación tiene así 4,72 parcelas a su cargo como término medio, y cada propietario, 1,75 hectáreas. Ello nos da idea clara del grado de minifundismo del municipio y los inconvenientes que tiene el agricultor para crear unos rendimientos económicos apreciables en sus tierras. Sin embargo, lo logrará a base de cultivos intensivos, dando las pequeñas parcelas dos cosechas anuales.

La patata es, como ya hemos dicho, la fuente de riqueza del municipio. La evolución en los últimos años del cultivo de este tubérculo ha sido:

AÑOS	Extensión	Producción	Rendimiento
	(1)	(2)	Qm./Ha.
1959	1.390	180.000	129,19
1960	1.600	160.000	100
1961	1.200	170.000	141,67
1962	900	140.000	155,3
1963	964	160.000	165,97

(1) Datos de la C.O.S.A.

(2) Datos de la Hermandad de Labradores.

El aumento progresivo de los rendimientos indica la superación constante de un pueblo eminentemente agrícola que ha tenido que luchar con unas condiciones estructurales deficientes y que por encima de ellas ha sabido situarse entre los más avanzados de las islas.

Sin embargo, no hay duda que con una reunificación de las parcelas y disminución de las explotaciones, obteniendo una media de extensión de éstas y aquéllas de unas 10 Has. en regadío, se podría lograr una mecanización adecuada de todas las labores, y unas rentas monetarias superiores a las de cualquier otra zona agrícola española.

La forma de realizarlo no presenta dificultades insalvables - debido al carácter cooperativista de los habitantes, ya sensibilizados de las ventajas que reporta la unión, con el ejemplo de la cooperativa de venta. El establecimiento con carácter experimental de una cooperativa de producción en la que los socios cultivarán las tierras, recibiendo una remuneración por su trabajo, y todos conjuntamente, conservando la propiedad de las tierras, recibieran los beneficios de la producción según la aportación en terrenos y valoración de los mismos, sería un primer paso para la solución definitiva del problema del minifundio.

A la vez, debieran crearse una serie de industrias para acoger la mano de obra sobrante de la reunificación de las explotaciones.

M U R O

La extensión del término es de 5.540 Has., divididas en 7.418 parcelas, que pertenecen a 2.785 propietarios; las explotaciones son 1.033, con una superficie media por explotación de 5,36 Has. Resulta de estos datos que la superficie media por parcela es de 0,74 Has., poco más o menos como la de La Puebla, correspondiendo a cada explotación 7,2 parcelas y a cada propietario una superficie media de 1,98 Has.

La situación es sensiblemente igual, en cuanto a estructura a la de La Puebla, agravada por ser menor el área regada, 24,72 % del término, quedando con ello rebajados los rendimientos agrícolas.

Los productos importantes de esta zona regada son la patata y el arroz. Este último, abastece el mercado isleño, siendo a todas luces insuficiente.

La patata ha seguido en área de cultivo la siguiente variación:

Años	Extensión (1)	Producción (2)	Rendim. Qm./Ha.
1959	478	21.000	43,9
1960	470	19.000	40,4
1961	350	19.000	54,2
1962	250	19.000	76,0
1963	350	19.000	54,2

(1) Datos de la C.O.S.A.

(2) Datos de la Hermandad de Labradores.

Dudamos de la veracidad de estos datos, obtenidos de dos fuentes distintas, C.O.S.A. y Hermandad Local de Labradores; pero es significativo el bajón en la superficie cultivada, como se ha manifestado ya en La Puebla.

Las soluciones son casi idénticas a las del pueblo vecino, pero, sin embargo, nos encontraríamos con el inconveniente de la falta de conciencia colectiva de los beneficios que reporta la unión.

Exportación

Nos queda ver brevemente un punto importante, el de la exportación de la patata. Este es el segundo capítulo en importancia de la exportación balear. La evolución ha sido la siguiente en los últimos años:

Años	Kilogramos	Pesetas
1960	25.792.650	121.051.920
1962	19.527.366	180.956.880
1963	22.826.246	76.814.984

El principal mercado ha sido Inglaterra, siendo el valor exportado a este último país más del 90 % del total de la exportación. El peligro de un solo comprador es evidente, como demuestran las fluctuaciones tanto en precios como en cantidad de los años estudiados.

1960		1962		1963	
Tm.	Ptas.	Kgs.	Ptas.	Kgs.	Ptas.
<u>Inglaterra</u>					
26.774,3	114.587.700	18.746.140	173.718.300	22.746.296	74.889.364
<u>Otros</u>					
307,75	1.003.260	781.226	7.838.580	79.950	2.525.620
<u>Total</u>					
27.082,0	115.590.960	19.527.365	180.956.880	22.826.246	76.814.984

El precio unitario ha sido:

1963..... 3,36 Ptas./Kg.

1962..... 9,26 Ptas./Kg.

Esto nos lleva a lo que anteriormente ya decíamos: las fluctuaciones enormes entre años consecutivos, lo que lleva aparejado un peligro considerable para las economías de los pequeños propietarios, que muy difícilmente prevén las cotizaciones de los mercados internacionales y siguen casi ciegamente unos hábitos de producción en desacuerdo a las previsiones racionales.

En ciertas zonas, el problema se suaviza por la eficaz labor de las uniones de venta; ejemplo de las cuales es la cooperativa de La Puebla, que da al menos una cierta seguridad en la percepción de unos ingresos algo rentables a los asociados.

La expansión de mercado, tanto nacional como exterior, es muy problemática, por lo que no creemos que en ese aspecto sean posibles grandes mejoras. Sin embargo, la conservación de los actuales y su incremento, especialmente en calidad, presentando productos más homogéneos, pueden ayudar en cierto modo a los agricultores.

La lucha contra las plagas, mayor abonado de origen animal o vegetal, a ser posible, y especialmente la consecución de explotaciones de dimensiones adecuadas son las soluciones precisas para obtener eficacia económica.

Ser zonas de casi monocultivo representa un serio peligro para la economía de ciertas zonas (La Puebla es un ejemplo). La introducción de nuevos cultivos hortícolas, en parte dedicados al consumo local y en parte a la exportación, representaría, sin duda, una mejora importante tanto para la rentabilidad como para la seguridad de los agricultores.

ALMENDRO

La introducción del cultivo del almendro a finales del siglo pasado supuso una mejora considerable en las economías familiares de nuestros agricultores. Sin embargo, la previsión de nuestros agricultores no puede decirse que haya sido del todo lógica; se ha llegado actualmente a una situación en la que la tendencia es hacia la decadencia, ya que los pies están muy envejecidos. Ahora bien, en estos últimos años se nota en nuestras zonas de almendrales un interesante proceso de plantación de nuevos árboles. La causa de este proceso debe buscarse en el aumento de precios experimentado por la almendra a raíz de una mayor apertura hacia la exportación. Sin embargo, los agricultores se encuentran atomizados y en cierta medida en manos de los grupos de mayoristas que imponen en ocasiones precios muy por debajo de la cotización internacional.

La superficie plantada en 1960 era de 71.616 Has. (50,59 % del cultivo de frutales) en todo el conjunto provincial. En la actualidad se puede estimar en unas 75.000 Has.

Las zonas de distribución se articulan en mayor medida por el sur y este de Mallorca y en casi todos los municipios del Pla. Es decir, en toda la zona cerealística tradicional ha proliferado este interesante cultivo. El peligro que encierra, dentro de las enormes ventajas, es el de la superposición de cultivos. Normalmente, el agricultor mallorquín cultiva este frutal como complementario de los cereales, sin tener en cuenta la pérdida en producción de almendra que supone el poco cuidado que se tiene a los árboles, la falta de aireación y el esquilamiento en nitrógeno producido por la siembra de trigo en el almendral. Citamos esto por dos razones económicas: la erosión que esta situación provoca, con el peligro a largo plazo que supone, y la falta de rentabilidad del almendro balear frente al de otras zonas. Ahora bien, esto es un juicio cualitativo; no tiene una base estadística segura. Sin embargo, con márgenes de error que no pueden calcularse daremos después datos sobre estos rendimientos.

Volviendo a los distintos municipios, Santanyíes el primer municipio, con unas 5.000 Has.; Lluçmajor y Campos, con más de 4.000; Palma y

San Lorenzo y Manacor, sobrepasando las 3.000, etc. Comparando con la pérdida de vides en los últimos cien años (tiempo de implantación del almendro), se notan correlaciones importantes entre ambos, especialmente en las zonas de mejores tierras de secano.

Producción

En las últimas campañas, según datos del Anuario Estadístico de la producción agrícola, ésta ha sido:

PRODUCCION ALMENDRA - CASCARA

Años	Has.	Cáscara Qm.	Nº árboles	- Rendimientos	
				Por árbol	Por Ha.
1962	69.600	235.680	7.856.000	0,04	3,38
1963	69.600	157.100	7.856.000	0,019	1,98

En 1964 se puede considerar una cosecha algo superior a la pasada. Sin embargo, estos datos no pueden ser considerados reales. Nos gustaría saber en qué se basa el cálculo de producción y cómo es posible se dé una diferencia tan acusada entre Almería por ejemplo, con 0,11 de rendimiento por árbol y Baleares con 0,04. Es algo que no se explica, como no sea que el cultivo sea horrorosamente malo en las islas o que las estadísticas estén realizadas sin ninguna base real. Algo que indica la solución parcial al dilema está en la segunda hipótesis: es que Baleares es la primera región española en número de hectáreas de plantación, y una de las menores por número de árboles por hectárea. Sin embargo, no hay duda que tampoco el cultivo es todo lo racional que es preciso. La causa de esta falta de dedicación está íntimamente relacionada con la pequeña disminución de las explotaciones y parcelas.

Años	Kg. grano	Ptas.	Ptas. Kg.
<u>Baleares</u>			
1962	5.026.956	356.481.060	70,91
1963	2.527.538	208.141.083	82,35
1964	- - -	280.000.000	
<u>España</u>			
1962	30.500.000	2.057.341.200	67,45
1963	13.529.000	1.283.044.660	94,83
1964	20.796.000	1.952.462.700	93,88

PORCENTAJES BALEARES - ESPAÑA.

Años	% Kg.	Ptas. %
1962	16,48	17,32
1963	18,68	16,22
1964	-	14,34

La exportación depende, en última instancia, de una serie de factores, como producción, competencia, precios, etc., que determina -- grandes fluctuaciones en la cantidad exportada y en su valor. Actualmente se están perdiendo en parte algunos mercados, como el alemán, uno de los principales compradores de este fruto.

Años	ALEMANIA		FRANCIA	
	Kgs.	Ptas.	Kgs.	Ptas.
1960	1.167.950	67.406.220	1.200.185	40.751.220
1962	850.958	56.860.800	1.338.930	95.340.240
1963	214.480	19.179.033	782.646	66.303.801

Ocurre algo parecido con Francia. A un aumento notable entre 1960 y 1962 sigue una disminución espectacular el año siguiente. La mala cosecha de 1962, general en todo el país, tiene influencia decisiva. Sin embargo, es sintomático el aumento progresivo de la exportación de otras zonas productoras. La importación alemana en los cuatro últimos años, por países, ha sido:

Tm.	Importación almendra Alemania			
	1960	1961	1962	1963
Italia.....	6.414,8	15.163,4	11.032,9	10.429
España.....	5.821,6	4.180,1	3.712,1	1.616,4

De ser sensiblemente iguales la exportación italiana y española en 1960, pasa en 1963 a ser unas ocho veces menor. La incidencia clarísima del Mercado Común y la situación preferente de Italia en este aspecto constituyen un peligro de mucha consideración para nuestra economía, - que puede ocasionar colapsos importantes en los principales productos exportados del país. El peligro sería aún mucho más grande si Inglaterra, segundo país importador después de Francia, entrara a formar parte del Mercado Común.

Serían interesantes algunas prospecciones de mercados. Si hay que intentar conseguir nuevos compradores, éstos sólo pueden encontrarse en países con nivel de vida elevado, ya que este consumo es en parte sunuario. Los países nórdicos, compradores hoy de cierta consideración, son un mercado potencial importante.

Los precios internacionales tienen márgenes pequeños de variación durante las campañas. En la tabla se nota un aumento progresivo a medida que avanza la campaña. La incidencia de festividades es también cons- tatable, aunque de poca importancia.

	DOLARES Qm. F.O.B.		Ptas. Kg.	
	1962-63	1963-64	1962-63	1963-64
Septiembre.....	153,85	158,91	92,31	95,34
Octubre.....	155,45	157,83	93,27	94,70
Noviembre.....	157,10	159,65	94,26	95,79
Diciembre.....	157,41	155,50	94,44	93,30
Enero.....	158,39	154,40	95,03	92,64
Febrero.....	158,47	153,40	95,08	92,10
Marzo.....	158,64	152,25	95,18	19,35
Abril.....	158,66	153,60	95,19	92,16
Mayo.....	159,27	156,65	95,56	93,99
Junio.....	159,20	158,70	95,52	95,22
Julio.....	158,14	159,65	94,88	95,79
Agosto.....	158,05	158,54	94,83	95,12

FUENTE: Sindicato Nacional de Frutos y Productos Hortícolas.

ALGARROBO

La extensión cultivada es de 22.332 Has. que representan el - 15,77 % de la superficie de frutales y 8,14 % del total labrado. En cier-

tas zonas de tierras de calidad media es un cultivo que da buenos resulta- dos. Calviá, Marratxí, Felanitx, Esporlas, etc., y en toda la isla de Ibi- za, el incremento en la plantación en los últimos cien años sólo queda pe- queño al compararlo con el almendro.

La garrofa, de producto dedicado a la alimentación del ganado, ha pasado a tener una importancia decisiva en la obtención de ciertos pro- ductos químicos; por ello, la exportación ha tenido un aumento considera- ble y continuo.

Ptas. export.	1960	1962	1963
Goma garroffn.....	8.825.400	4.470.840	8.612.687
Garrofa entera.....	1.298.700	- -	8.360.299 (1)
Garrofa troceada.....	707.460	34.360.620	19.017.496
<u>Kgs. exportd.</u>			
Goma garroffn.....	304.086	1422800	269.922
Garrofa entera.....	508.600	-	790.875 (1)
Garrofa troceada.....	302.440	12.693.030	5.884.388

(1) Garroffn.

Visto el considerable aumento de la demanda internacional des- de 1960 a 1961, con las fluctuaciones lógicas en las cantidades exporta- das a causa de los niveles cosechados, diferentes de un año a otro, sería sin duda interesante intensificar el cuidado de los algarrobos e incremen- tar el área cultivable, cosa que se viene haciendo en las tierras delgadas del Sur y Sureste. El estudio de la adaptación del algarrobo en las zonas de media montaña y su posible arraigo daría una nueva vitalidad a tierras muy escasamente rentables.

O L I V O

Al estudiar las tierras en donde, hace escasamente un siglo, - el olivar era amo y señor, y ver en qué situación va quedando, nos demue- tra claramente la baja rentabilidad de este 'frutal en nuestras islas. De ser importantísimo en la casi totalidad de la sierra de Tramuntana y en - sus estribaciones (municipios de Calviá, Andratx, Puigpuñent, Esporlas, - Valldemossa, etc.), va quedando relegado a un plano muy escasamente impor-

tante. Desaparece paulatinamente y se ve sustituido, cuando así ocurre, por otros frutales, almendro y algarrobo (Marratxí, Andratx y Sóller son un claro ejemplo). Por otra parte, en la zona más abrupta de la sierra de Escorca, en cierto modo en Alcudia y en casi toda Ibiza se ha dado, desde 1960, un ligero incremento. Sin embargo, la baja calidad del aceite producido, el elevado grado de acidez, la dificultad de la recogida y cuidados, etc., hacen muy poco rentable este cultivo.

La superficie cultivada en 1960 fué de unas 16.847 Has. (11,9 por ciento de la superficie de frutales).

Las variaciones en la producción son enormes de un año para otro, lo que da una enorme inestabilidad económica a las explotaciones.

Haremos un breve resumen de producciones y costos del olivar en 1963. En la campaña pasada la producción ha sido prácticamente inexistente.

	Producciones		Rendimiento
	Has.	Qm.	Qm./Ha.
Aceituna.....	16.536	489.316,77	29,59
Aceite.....	16.536	138.158,28	8,35

Coefficiente aceite-aceituna = 0,35

Valor

Hemos calculado tomando como base un precio medio de 21 pesetas litro aceite.

Así, el rendimiento bruto por Ha. es de 17.535 pesetas.

Coste

En un estudio muestral se han obtenido los siguientes coeficientes de coste por Ha. en los distintos conceptos:

Recolección.....	55,04
Transporte.....	4,06
Molturación.....	9,70
Abonado.....	6,50
Poda y limpieza.....	9,74
Labor de arado.....	6,25
Conservación.....	3,25
Seguros.....	3,94
Contribución.....	0,87
Conservación caminos.....	0,65

El coste total por Ha. es de 15.388 pesetas.

El rendimiento monetario del olivar queda así aproximadamente establecido:

Valor.....	297.366.888	Ptas.
Coste.....	254.455.968	"
Rendimiento.....	33.910.920	"
Representa.....	2.595	"por Ha.

Este rendimiento monetario es de un nivel tan bajo que no cubre ni los riesgos de la explotación ni la remuneración del propietario.

El problema del olivar es grave, ya que, como se ve en el desglose de los gastos, más del cincuenta por ciento se abona en jornales para la recolección, y la cuantía de éstos sigue en aumento, por otra parte totalmente justo, lo cual no permite la reducción de estos costes. Se plantea el problema de la sustitución de estos frutales en los lugares en que sea posible, o bien subvenciones en las zonas en las que no sea posible la sustitución. No puede permitirse la desaparición de un cultivo que aunque no representa un beneficio para el agricultor, pero sí para el conjunto económico provincial, sirve, en todo caso, para evitar una erosión que en las montañas convertiría en pedregal toda la zona montañosa de la isla.

OTROS FRUTALES

A pesar de la indudable importancia económica de otros tipos de frutales de secano, importancia que, sin duda, en ciertas especies irá en aumento por la extensión cultivada y especialmente por no disponer de datos adecuados, nos vemos obligados a reducirlos a un solo grupo.

La vid ha perdido casi toda la extensión cultivada durante es

te siglo, hasta el punto de no representar actualmente más que el 3,23 % de los frutales cultivados. Sin embargo, con base en las 4.577 Has. que hoy se cultivan se ha desarrollado una industria vinícola de indudable calidad y progresión.

Es posible que se haya conseguido una superficie cultivada - óptima y que permita subvenir a las necesidades lógicas de la demanda local.

Un frutal que adquiere cada día mayor importancia es el albaricoque. Siendo escasa la superficie cultivada, aunque importante el valor económico que representa, sería una buena política agrícola intensificar el cultivo en aquellas zonas en las que sea más apto. La exportación del albaricoque seco y de las pepitas es una partida importante en la balanza comercial.

La exportación del albaricoque seco en 1963 ha representado más de cincuenta y dos millones de pesetas (52.289.694 pesetas), siendo en orden de importancia la quinta partida de las exportaciones.

GANADERIA

Habiendo visto los distintos tipos de cultivos, nos queda ver ahora la otra cara de una explotación agrícola: la producción ganadera. En ella podemos englobar dos tipos generales de ganado: el de labor y el de renta. El primero, a causa de la tendencia general a la mecanización, pier de cada día importancia y es lógico que así sea; sin embargo, debido a las dimensiones mínimas de las explotaciones, a la distancia existente entre distintas parcelas, a la profusión de divisiones, paredes, zanjas, etc., - los animales de labor son prácticamente insustituibles en las actuales - condiciones estructurales de nuestro campo. Otras razones ligadas con la forma de abonado abogan por la no desaparición de ese ganado o bien por la explotación mixta, agrícola-ganadera, de nuestro agro.

GANADO DE RENTA

La coyuntura ganadera actual presenta una característica importantísima que puede tener serias consecuencias para la cabaña provincial. El problema que ahora se presenta es el del excesivo sacrificio de animales, por los elevados precios que la carne tiene en el mercado. Esto lleva como consecuencia, ya que la demanda es continuada y ascendente, que las posibilidades de ampliar el número de cabezas son cada vez menores; - es más, que la tendencia es hacia la disminución paulatina de la cabaña. - La falta de nuevas crías, la imprevisión de nuestros ganaderos, que no reservan las crías para reproducir, y el sacrificio de las reproductoras, - las tres cosas, íntimamente conectadas, pueden representar en pocos años una verdadera catástrofe ganadera. Esto es sólo un toque de atención hacia el problema; la solución sólo puede venir dada por una toma de conciencia colectiva de los ganaderos y una ayuda indirecta de la Administración, que bien podría ser a base de un incremento en el precio oficial de la leche o quizás, aunque la medida sería impopular entre los ganaderos - por reducirles el margen de beneficios, unas importaciones de choque que, repercutiendo sobre el precio de forma apreciable, hicieran dar un giro a la tendencia al aumento del sacrificio del ganado reproductor.

La endémica escasez de forrajeras y la falta de pastos en las postrimerías del otoño hacen que nuestra ganadería se desarrolle en condiciones un tanto desfavorables.

Otro problema es la poca selección del ganado y la desconfianza de los pequeños ganaderos en las medidas sanitarias que se imponen con las periódicas incidencias de diversas enfermedades epidémicas. Esta desconfianza está en parte justificada por la falta de seriedad de los órganos administrativos en reparar las pérdidas que ocasionan dichas epidemias. Un ejemplo lo tenemos en las indemnizaciones prometidas a los ganaderos de porcino durante la epidemia de peste y que cuando se abonaron las bases de precios eran muy inferiores a las del mercado.

Sin disponer hoy de los datos de 1964, ya empezaban en 1963 a notarse los efectos del incremento de la demanda de carnes, tendencia que este último año se ha manifestado con muchísima mayor fuerza. Como ya hemos dicho, este incremento en la demanda y el mantenimiento del precio de la leche provocan una exagerada matanza de reses reproductoras y lecheras que pueden situar a nuestra ganadería en una situación crítica. Por otra parte, las previsiones de incremento de la demanda en los próximos años obligarán a surtir el mercado con un mayor volumen de carne, a la vez que se exigirá ésta de más calidad.

El establecimiento de una red comercial de frío y la importación de carnes congeladas pueden ser la solución siempre que se dé un cambio en el gusto de los consumidores, cambio de difícil logro, ya que, en general, el consumidor balear tiene ciertos prejuicios contra los alimentos congelados.

Llamar la atención sobre este peligro en que puede caer nuestra economía ganadera no es óbice para que se intente, con los medios que sean, modernizar las explotaciones, tanto en cuenta a la selección ganadera de las reses como en los métodos de ensilar los forrajes secos. La Administración puede en los principales puertos de la Península establecer grandes silos que permitan un almacenaje adecuado de los piensos importados.

GANADO OVINO

El problema principal con que se encuentra este tipo de ganado es el derivado del régimen irregular de lluvias, que deja sin pastos a las reses en algunas épocas del año, especialmente en años con largas temporadas de sequía.

Los censos de 1962 y 1963 nos revelan la decadencia paulatina de la ganadería, manifestada ya en el bovino.

<u>AÑO 1962</u>	<u>TOTAL</u>	<u>MENOS DE 1 AÑO</u>	<u>1-2 AÑOS</u>	<u>MAS DE 2 AÑOS</u>
BALEARES.....	228.781	51.479	34.521	142.781
ESPAÑA.....	20.098.858	3.958.798	3.247.821	12.892.239

<u>AÑO 1963</u>	<u>TOTAL</u>	<u>MENOS DE 1 AÑO</u>	<u>1-2 AÑOS</u>	<u>MAS DE 2 AÑOS</u>
BALEARES.....	219.234	48.183	33.779	137.272
ESPAÑA.....	19.868.125	3.835.868	3.240.990	12.791.267

La densidad de nuestro ovino es baja, si tenemos en cuenta la demanda, en continuo aumento en los últimos años. Ello producirá estrangulamientos considerables entre oferta y demanda, que obligarán a importaciones masivas de carnes frescas y congeladas, con el consiguiente desequilibrio en la balanza comercial provincial, y la subida de precios por los gastos de transporte, aunque quizás esta última contingencia no se dé, debido a los menores costes de producción de las carnes en la Península.

GANADO DE CERDA

Ha sido este tipo de ganado durante mucho tiempo básico en la alimentación de la población balear. A finales de siglo, hasta después de la primera guerra mundial, el 80 % de la carne consumida por los isleños procedía de este ganado. En general, el cuidado de las cabezas era de signo casero, cebando en casi la totalidad de las casas uno o varios cerdos, con los que llenaban el vacío alimenticio que sufrían las islas. El cerdo y los higos, complemento a la vez este fruto de aquél, fueron los factores básicos de la alimentación de la población en toda la segunda mitad del siglo XIX y primer cuarto del siglo XX.

Hoy el cerdo no tiene la importancia acusada de entonces, aun que sigue siendo básico en la fructífera instalación y funcionamiento de industrias de transformación, las de embutidos, que manifiestan una progresiva tendencia al auge. El principal inconveniente es el derivado de la comercialización de las reses vivas, que obtienen precios bajos en venta mientras que los de mercado están en progresión constante.

La incidencia periódica de enfermedades epidémicas de muy difícil desarraigo y prevención causa pérdidas económicas cuantiosas. La

intensificación de la lucha contra esas plagas es una labor urgente e imprescindible a realizar por la Jefatura Ganadera, tanto a escala nacional como provincial.

CENSO DE GANADO PORCINO

1962	TOTAL	MENOS DE 1 AÑO	MAS DE 1 AÑO
Baleares.....	159.072	123.615	35.457
España.....	6.118.374	3.506.606	2.611.768
<u>1963</u>			
Baleares.....	167.604	126.621	40.983
España.....	6.054.961	3.457.155	2.597.806

CANADO CAPRINO

Es poco importante la cabaña de caprino en las islas. Bien sea por el recelo de los agricultores, bien por la escasa rentabilidad, las cabras no han arraigado en Baleares. En 1963 la cabaña se elevaba a casi quince mil cabezas (14.929).

AVES, CONEJOS Y COLMENAS

El incremento que en 1961 y 1962 sufrió el número total de gallináceas ha sufrido una pequeña recesión en los dos últimos años. Numerosas granjas avícolas han dejado de producir (sin duda las peor dotadas) y las otras han estabilizado un tanto la eufórica situación de hace cuatro años. Parece que la producción actual se mantendrá y creemos es suficiente para la demanda prevista, que consideramos no aumentará mucho debido a la pérdida de consideración que estas aves han sufrido. El gusto ha merma do en este sentido.

Como los precios se mantienen a un nivel relativamente bajo, era de esperar, como así ha ocurrido, que el consumo de pollos haya llega do a las clases económicamente más débiles.

La situación y cambio en el número de aves es: (1)

1962	665.103)	Gallinas
1963	558.754)	
1962	43.736)	Patos
1963	35.757)	
1962.....	35.476)	Pavos
1963	44.269)	
1962	45.021)	Conejos
1963	42.676)	
1962	2.035)	Colmenas
1963	1.812)	

(1) Los datos sobre ganadería se han obtenido con estimaciones de una encuesta realizada por el Ministerio de Agricultura.

SITUACION DEL GANADO DE LABOR

El trabajo que el ganado de labor ha realizado desde siempre, va poco a poco siendo sustituido por la máquina, en beneficio, sin duda, de los rendimientos trabajo-producción del campo, pero con ciertos inconvenientes que sería necesario subsanar o prevenir. Sin embargo, el grado de mecanización no es tan elevado como para presentar un serio peligro; es más, hoy las islas están insuficientemente mecanizadas. Así, actualmente es importante el censo ganadero, en lo que respecta al de labor, que tiene las islas.

La causa de la deficiente mecanización es sin duda la deficiente dimensión de las explotaciones, que obliga a usar, para realizar las labores, de un elevado número de cabezas de ganado.

La situación actual de estas reses es:

GANADO CABALLAR.....	(1963	8.002
	(1962	9.058
GANADO MULAR.....	(1963	17.534
	(1962	15.093
GANADO ASNAL.....	(1963	5.158
	(1962	6.034

MECANIZACION Y MAQUINARIA AGRICOLA

El problema con que se enfrenta en la era moderna el campo, y concretamente hoy el español y balear, es el de la mecanización escasa - que padece nuestro agro. Ahora bien, no creemos oportuno comparar con - otros países, debido a que las diferencias estructurales entre el campo - balear y el de otros países son tan considerables que no permiten una com- paración válida.

Los principales inconvenientes con que tropieza un intento se- rio de mecanización provienen, en primer lugar, de la pequeña dimensión - de las explotaciones, que hace que las enormes inversiones que suponen la adquisición de máquinas tengan una difícil amortización por no poder ser empleadas el tiempo preciso. Otro inconveniente proviene de la falta de - formación profesional de los agricultores, que están poco preparados para el más adecuado uso de los modernos aparatos, a lo que se une que esta po- ca especialización no permite adquirir las más adecuadas máquinas.

Sin embargo, el proceso paulatino de mecanización del campo - español es incontrovertible y necesario. La progresiva emigración de los trabajadores agrícolas hacia la industria en busca de unas mejores condi- ciones de vida, tanto económicas como de relación, tiene como consecuen- cia directa la sustitución de los brazos humanos por los tractores. Pero es claro que este proceso, que ha tomado fuerza considerable desde hace - diez años, no puede ser dejado a la libre iniciativa del juego de mercado; es preciso que sea regulado de algún modo. Si ocurre, como en el caso es- pañol y balear, que la atracción que ejercen otras actividades no estaba prevista, o si lo estaba, no se habían tomado las medidas adecuadas para evitar el estancamiento agrícola y los problemas normales que la adapta- ción de los inmigrantes provoca en la ciudad, resulta que tanto campo co- mo urbe se ven desbordados y no pueden enfrentarse, no están preparados - para solucionar los problemas que la corriente humana provoca. Así, vemos nacer el chabulismo en los suburbios de todas las ciudades y una falta de brazos, de obreros agrícolas, en las zonas más progresivas del campo. La compra de maquinaria, la modernización del agro se hace así necesaria, pe- ro los criterios vienen dados por una situación de angustia, con lo que - las decisiones no son lo adecuadas que sería preciso. La ciudad no está, en buena parte, preparada para la invasión y los antiguos trabajadores - agrícolas viven en condiciones que rozan lo inhumano; por su parte, a esos hombres les falta especialización y conocimientos industriales y forman - un cuerpo social, el sub-proletariado, que vive en condiciones miserables.

Ante una situación tal, no queda otra solución que plantearse el problema de la conveniencia de restringir esa emigración, o estudiar,-

cuando el movimiento emigratorio es irreversible, una actuación alterna- tiva, canalizando de forma adecuada el movimiento humano natural, ponien- do en manos de los trabajadores agrícolas medios para especializarse y - dando una adecuada estructuración y solución a los problemas sociales, - educación y vivienda especialmente, que plantea los movimientos migrato- rios.

En el campo, el despoblamiento se manifiesta creando proble- mas de escasez de mano de obra en ciertas épocas, pero en otras, y en es- pecial, una inseguridad completa de los obreros agrícolas, que en su ma- yoría son eventuales, sobre sus posibilidades de trabajo de un día para otro. La escasez de viviendas, la falta de salubridad y comodidades, el nivel bajísimo de educación, los pocos alicientes que ofrece el campo, - son otros tantos problemas que hoy tienen planteados todos aquellos que han de vivir en él. Por otro lado, en las islas en cierto modo, y en la Península en mayor medida, se nota un abandono de las tierras por parte de los propietarios, que prefieren realizar sus inversiones en otros sec- tores más productivos, y rompen así las posibilidades de mejora de la - agricultura.

La política seguida por el Ministerio de querer lograr la me- canización agrícola siguiendo el proceso negativo de suplir con máquinas la falta de brazos, es de una falta de realismo impresionante y demues- tra un desconocimiento acusado de los procesos que sigue nuestro agro. - Además, se une a ello la incoherencia de permitir una protección a la in- dustria de maquinaria agrícola, que tiene unos beneficios extraordina- rios derivados de una protección arancelaria frente a otras máquinas ex- tranjeras, perjudicando al sector que siempre resulta perjudicado: el - sector agrícola.

Esta falta de previsión que vemos en el Plan de Desarrollo - se manifiesta en el ritmo de matriculación de tractores este último año.

	1963	1964	% de descenso
TRACTORES.....	21.700	15.000	30

FUENTE: B. Estadístico.- Ministerio de Agricultura.

El descenso es acusado y demuestra que el atasco de nuestro campo es mayor y más peligroso de lo que a primera vista parece.

EL PLAN DE DESARROLLO

La esperanza depositada por el país en el Plan de Desarrollo, a todas luces exagerada desde el ángulo administrativo, y más menguada en el ámbito empresarial, se ha ido paulatinamente perdiendo a medida que transcurrieran los meses y los efectos cuasi maravillosos que estaban previstos no se traducían en realidades. Esto, siendo palpable en casi todos los sectores, es muchísimo más notorio en agricultura.

A escala nacional, la renta agrícola ha disminuído en 1964 - con relación al 63 en casi un 8 % y no es ese coeficiente lo peor que ha ocurrido, sino que la capacidad de reacción de los agricultores es cada vez menor; nuestro agro camina hacia atrás, y siendo un sector tradicionalmente conservador, no es de esperar, sin una eficaz ayuda estatal, que salga del atasco.

El Plan de Desarrollo, que parecía, en teoría, iba a poner en marcha el agro, se ha quedado en nada.

Las causas son varias: van desde una falta de previsión de las futuras necesidades a la carencia de ayuda eficaz y programada en forma de créditos, subvenciones, etc. Estamos hablando de razones coyunturales.

Sin embargo, el problema es más estructural que de coyuntura. Persisten, y el mal parece no tener remedio, las estructuras feudales en nuestro agro. Grandes propiedades insuficientemente cultivadas, regidas por administradores que por proporcionar a los propietarios una renta suficientemente grande no es interesante, individualmente, hacerlas muy productivas.

Por otro lado, los esfuerzos técnicos, más que nada encaminados a solucionar el minifundismo, no pueden vencer, salvo en contadas excepciones, la secular apatía de los pequeños agricultores. El ritmo que alcanza en los últimos años la concentración parcelaria no puede en forma alguna, salvo que transcurran siglos, solucionar este problema.

Así, el Plan de Desarrollo se ha encontrado con las dos deficiencias estructurales y ha intentado salvar lo salvable manteniendo las estructuras. El resultado está a la vista: un fracaso total del Plan en su enfoque agrícola.

El año actual no se presenta en condiciones más favorables: la cosecha de agríos será indudablemente bastante mala. La de almendras -

no se presenta mucho mejor. Los cereales no pueden salvarse. Los cultivos de regadío, sin duda, representarán un aumento sobre el pasado año. Sin embargo, los cultivos industriales no repercuten en el nivel de las rentas percibidas por los pequeños agricultores, ya que la mayor parte de las propiedades son dominio de grandes terratenientes y, además, las industrias de transformación se reservan un gran porcentaje de los beneficios que debían ir a los cultivadores.

La emigración ha continuado. El éxodo del campo aumenta, sin que se intente solucionarlo, ni encaminar a los migrantes.

Un ejemplo estadístico nos da la prueba palpable de esta decadencia; comparamos la superficie cultivada de cereales (en número índices) y el avance de producción previsto.

CAMPAÑA 1963-64	SUPERFICIE CULTIVADA	PRODUCC-AVANCE
	Base 1962-63 = 100	Base 1963 = 100
Trigo.....	96	81,6
Cebada.....	94	77,7
Centeno.....	96	82,0
Avena.....	93	81,0
Maíz.....	100	96,0
Arroz.....	98	85,0

FUENTE: La agricultura española en 1964.- Ministerio de Agricultura.

Los descensos en los índices de la superficie cultivada son previsibles, ya que en nuestro país se da un proceso de cambio continuado en la demanda de los bienes. Los cereales de alimentación van perdiendo importancia, siendo sustituidos por bienes superiores. Sin embargo, es significativo el fuerte descenso en la producción de todos los productos cerealísticos, baja que puede atribuirse en parte a unas malas condiciones climatológicas, pero sólo en cierta medida; las razones de la pérdida de productividad física del campo hay que buscarlas en lo que tantas veces hemos dicho: la persistencia en unos tipos de estructuras que no dan el aliciente necesario a los agricultores y les obliga a abandonar sus tierras.

El Plan, y es a lo que íbamos, está carente de una adecuada política agraria, y nos atreveríamos a decir que se olvida por completo de la necesidad de programar de una vez y de forma decidida las necesidades y soluciones a éstas que precisa el campo español. Los diversos tipos de ayudas técnicas previstas no pueden en forma alguna vencer el atraso secular de la agricultura. Las tijeras agricultura-industria o agricultura-servicios se abren más a medida que pasa el tiempo, y eso solamente puede provocar, como hemos dicho, un fracaso rotundo del Plan de Desarrollo, cosa atribuible fundamentalmente a los desequilibrios que provoca un campo abandonado.

El momento inflacionista que padecemos, el peligro en que en estos momentos está el Plan de Desarrollo, aunque se vuelva a hablar de estabilización, no podrá solucionarse sin poner la agricultura en marcha, sin que el campo proporcione los bienes precisos para fomentar un desarrollo, sin que las rentas personales agrícolas puedan absorber a su vez los bienes proporcionados por la insuficiente industria nacional.

LAS PREVISIONES DE DEMANDA

El antecedente inmediato al Plan de Desarrollo, el Informe del Banco Mundial, prevía un peligro importante que podría darse al explicar y estudiar el desarrollo económico de nuestro país; éste era el que se concediera una mayor importancia al desarrollo industrial, en detrimento más o menos acusado del agrícola. Esto lleva aparejado el que, en cierto modo, se excluya a una mayoría de la población -41,2 % en España y -40,8 % en Baleares- de las perspectivas de mejora que en una planificación están previstas y como consecuencia lleve al fracaso parcial del desarrollo. En cierta medida es lo que ocurre en la mayoría de países que emprenden la vía del desarrollo planificado.

En el Plan de Desarrollo español se nota un predominio acusado de la industrialización sobre el desarrollo agrícola. Parece ser que se prevé que un aumento de la demanda de puestos de trabajo en la industria provocará el éxodo de los trabajadores agrícolas y con ello, casi de forma automática, un reajuste de estructura, que es lo que precisa nuestro agro. Para favorecer este objetivo inconfesado se ha confeccionado un Plan de inversiones públicas destinadas a la mejora del problema de la fragmentación excesiva de la propiedad -minifundismo-, olvidándose, como siempre -salvo en épocas muy determinadas-, de otro de los angustiosos problemas de la "España del Mayorazgo": las enormes explotaciones, cuya producción está muy por debajo de sus posibilidades reales, dedicadas muchas al cuidado de reses de lidia. Desde un enfoque técnico se prevén me-

jas en la selección de semillas, ganado, extinción de plagas, conservación del suelo, etc. Pero la acción directa, acusada, sobre las estructuras primarias, para conseguir dar un nivel de vida decente al, aproximadamente, millón de braceros de la España Meridional, se ha dejado para mejor ocasión.

La agricultura tiene como misión fundamental aportar al desarrollo el montante de alimentos precisos y satisfacer las necesidades que tiene la industria de fibras y otras materias primas de origen agrícola.

Ahora bien, se produce, como consecuencia inmediata del "despegue" y al tomar fuerza el desarrollo, un aumento en la demanda de ciertos productos agrícolas, y la disminución de otros, seguida de la reducción o incremento de algunos mercados sectoriales (comprendiendo estos mercados algunos productos distintos). Esto significa que unos productos sufren un incremento acusado en la demanda (por ejemplo, ciertos bienes de lujo relativo, como carnes seleccionadas, pescados de calidades superiores, etc.) mientras que otros tienen una reducción apreciable (un caso acusado es el del pan, que a medida que aumenta la renta personal decrece su consumo), a la vez que la localización de dicha demanda tiende a un desplazamiento en favor de los grandes mercados urbanos. Como consecuencia, cuanto más importantes sean las rigideces estructurales, especialmente agrícolas, tanto más difícil será desarrollar un país cargando el énfasis sobre la industrialización.

Las previsiones del Plan suponen una estabilidad relativa en el consumo de trigo, mientras se darán a la vez unos incrementos considerables en el de carnes de casi todas las clases, en especial aves y vacuno menor, así como de azúcar, leche, huevos, etc.

Las previsiones nacionales de demanda interior de los principales productos han sido estimadas:

	Porcentajes-actual:	100
Trigo.....		100,3
Patata.....		126,5
Arroz.....		126,5
Hortalizas.....		139,7
Vacuno menor.....		163,0
Porcino.....		140,6
Huevos.....		145,2
Frutas frescas.....		145,2
Leche.....		143,8
Aceite.....		140,8
Azúcar.....		206,5

Estos porcentajes nos ponen de manifiesto que, si tenemos en cuenta los incrementos previsibles de productividad, se habrá de conseguir cierto abandono en la extensión del cultivo de cereales para panificación; que posiblemente bastará el incremento de productividad para cubrir la demanda interior de patatas y arroz, o quizás sólo harán falta ligeros aumentos en la extensión de cultivos, mientras que normalmente se producirán acusados desequilibrios en la producción de carnes, azúcar, leche y aceite. Aunque el Plan es optimista, siendo objetivos, se ve claramente que se producirán, ya están ocurriendo de forma muy acusada, movimientos inflacionistas que no hacen sino perjudicar a los campesinos, ya que éstos pocas veces se benefician de los aumentos de precios que se producen en el mercado, a causa del anacrónico sistema distributivo de los productos agrícolas.

BALEARES

Las perspectivas de demanda para Baleares pueden considerarse algo superiores a las del resto de España, debido esencialmente a que la incidencia sobre aquéllas de rentas más elevadas tiene una importancia más acusada por la demanda turística, donde las rentas son muy superiores a las de la media provincial. Ello lleva aparejado unos desequilibrios de mercado de mayor magnitud de los que puedan presentarse en la totalidad del país; hay que tener asimismo en cuenta el "efecto demostración" que provoca en los isleños la observación de los hábitos de consumo de la población visitante. Como consecuencia del desequilibrio entre la oferta y la demanda, se están produciendo una serie de actuaciones que a largo plazo resultan catastróficas para la economía balear; me refiero a la aberración económica que supone hacer frente a una demanda fuerte por medio de una oferta que destruya su misma base; tal es el caso del sacrificio del ganado vacuno reproductor y lechero, que creemos tiene como causa fundamental, aparte de otras de menor importancia, el aprovecharse de los altos precios que alcanza la carne en un mercado en que la demanda es excesivamente superior a la oferta. El desequilibrio que esto producirá será sin duda alguna de magnitud tan elevada que se harán necesarias unas importaciones masivas de productos cárnicos y lácteos si no se quiere entrar en una fuerte espiral inflacionista.

Ahora bien, ¿puede el agro balear hacer frente a estos aumentos en la demanda?

Creo que no existe duda que lo que se pretende no es tanto conseguir exponer una actuación de cara a un abastecimiento autárquico, cuanto ver cómo el agricultor balear puede conseguir adaptarse lo más po-

sible a la previsión de demanda para los años que comprende el Plan, consiguiendo suavizar los desequilibrios de mercado y lograr, de forma continuada, unos ingresos elevados.

En primer lugar, es necesario una variación en la clase de cultivos, abandonando aquellos que, no alcanzando rendimientos suficientes, tampoco tengan previsiblemente un aumento en su demanda. Un ejemplo típico es el del trigo, con áreas de cultivo superiores a las deseadas y explotaciones claramente marginales. La producción deberá dirigirse hacia productos con rentabilidad elevada, frutos, carnes, etc., y cuya demanda sea previsiblemente fuerte. Algunas zonas, las de "tierras delgadas", habrían de dedicarse a los cultivos arbóreos, acompañados de pastos, para que con una doble producción, que no es técnicamente nociva, conseguir que el campo adquiriera un nuevo aliciente y las rentas aumenten.

Ni que decir tiene que la labor educativa es en el agro más necesaria que en muchos otros campos de actuación, debido a lo reacios que son los agricultores a introducir mejoras que son, por otra parte, totalmente necesarias. Entre éstas, la selección de semillas y ganado, análisis de tierras, abonado, etc., revisten una importancia tanto más marcada si tenemos en cuenta que son, junto con la concentración parcelaria, el campo de actuación del Plan de Desarrollo, en lo referente a Baleares, previendo la creación de un Laboratorio pecuario y de un Centro de Inseminación artificial. El aprovechamiento de estos Centros, a falta de actuaciones mejores, puede significar, como mínimo, una mejora técnica apreciable. Esto en cuanto a las mejoras a corto plazo. A largo plazo, se hará totalmente preciso el proceder a una reforma en las estructuras de la propiedad, a base de concentración parcelaria, creación de sociedades anónimas en el campo, etc., y la posibilidad con ello de una mecanización racional y adecuada.

EL PLAN

CONCLUSION

× El análisis del Plan de Desarrollo refiriéndolo a las islas no puede ser extenso. El Plan se olvida casi de que las Baleares existan agrícolamente. En esto sigue el consejo del Informe del Banco Mundial: és te dice que "las Islas Baleares no son predominantemente agrícolas y la mayoría de sus cultivos están destinados al consumo local y al de turistas". La Comisaría no se ha dado cuenta que en el archipiélago el 40 % de la población es agrícola; que las exportaciones de ciertos productos --

- almendra, patata y albaricoque por ejemplo- son cuantiosas, y, por último, que debido a la injerencia que el turismo provoca en la demanda, las necesidades de artículos alimenticios provocan unas tensiones inflacionistas mucho más acusadas que en el resto del país. Todo ello debía haberse tenido en cuenta al confeccionar el Plan y no abandonar a su suerte la economía agrícola de las Islas. El defecto principal del Plan es sin duda en este campo la falta de planificaciones regionales, y cómo no, ya lo hemos apuntado muchísimas veces, el exagerado optimismo en las previsiones.

Se han creado unos servicios que sin duda, de funcionar bien, ayudarán a algunos agricultores, pero para la mayoría no tendrán ningún significado.

Por otra parte, las ayudas en forma de créditos, subvenciones, etcétera, no tienen agilidad suficiente para las necesidades agrícolas, ni están adaptadas a la mentalidad de los agricultores. La dificultad y demora para conseguir los créditos y el carácter hipotecario de la mayoría de los tipos, amén de la colaboración del Instituto de Crédito a Medio y Largo Plazo con Cajas Colaboradoras, que entorpecen con sus requisitos la obtención de créditos, son inconvenientes importantes para la financiación de las necesidades de capitalización del agro.

En resumen, se le puede objetar al Plan de Desarrollo en su sección agraria que no se ha adecuado a las necesidades presentes y futuras de la agricultura: los objetivos se han quedado en meras fórmulas técnicas, sin atacar los problemas estructurales. Por otra parte, carece de una política regional adecuada a las necesidades de las distintas zonas; necesidades tanto de elevación del nivel de vida y cultura del agro, con adecuaciones entre demanda y oferta, nivel de precios y salarios, política educativa, etc., como estructurales específicas de cada región. Las previsiones son generalmente nacionales y parece interesan más los niveles totales que la influencia que los posibles, aunque no actualmente conseguidos aumentos de productividad, puedan tener en las economías privadas de los doce millones de personas que viven hoy en nuestro campo.

Cuadro I

	Extensión	Nº. Explotac.	Has. Explot.
MALLORCA			
Alaró.....	4.547	476	9,55
Alcudia.....	6.051	374	16,17
Algaida.....	8.761	597	14,67
Andratx.....	8.255	614	13,44
Artá.....	14.061	569	24,71
Banyalbufar.....	1.809	141	12,82
Binissalem.....	3.040	368	8,26
Buger.....	824	210	3,92
Bunyola.....	8.414	358	23,50
Calviá.....	14.552	126	115,49
Campanet.....	3.560	765	4,65
Campos.....	14.790	1.023	14,45
Capdepera.....	5.576	339	16,44
Consell.....	1.363	279	4,88
Costitx.....	1.519	173	8,78
Deyá.....	1.511	53	28,50
Escorca.....	14.032	54	259,85
Esporlas.....	3.573	169	21,14
Estellencs.....	1.312	54	24,29
Felanitx.....	16.951	1.435	11,81
Fornalutx.....	1.999	142	14,07
Inca.....	5.821	872	6,67
Lloret de V.A.	1.739	191	9,10
Lloseta.....	1.203	286	4,20
Llubí.....	3.472	303	11,45
Llucmajor.....	32.494	2.077	15,64
Manacor.....	26.022	1.852	14,05
Mancor del V.	1.982	211	9,39
María de la S.	3.030	531	5,70
Marratxí.....	5.030	1.226	4,10
Montuiri.....	4.039	644	6,27
Muro.....	5.540	1.033	5,36
Palma.....	20.862	1.453	14,35
Petra.....	9.419	842	11,18
Pollensa.....	14.603	907	16,10
Porreras.....	8.663	1.419	6,10
La Puebla.....	4.853	1.349	3,59
Puigpuñent.....	4.160	293	14,19

Cuadro I (Continuación)

	Extensión	Nº. Explotac.	Has. Explot.
Sancellas.....	5.262	403	13,05
San Juan.....	3.961	543	7,29
S. Lorenzo.....	8.208	723	11,35
S. Eugenia.....	2.084	364	5,72
S. Margarita.....	8.479	776	10,92
S. María.....	3.793	345	10,99
Santanyí.....	12.638	1.021	12,37
Selva.....	4.822	624	7,72
Ses Salines.....	3.887	181	21,47
Sineu.....	4.794	777	6,16
Sóller.....	4.256	713	5,96
Son Servera.....	4.280	439	9,74
Valldemossa.....	4.451	160	27,81
Vilafranca.....	2.299	399	5,76
MALLORCA.....	362.647	31.275	11,59
MENORCA			
Alayor.....	10.851	606	17,90
Ciudadela.....	18.688	849	22,01
Ferrerías.....	6.739	225	29,95
Mahón.....	11.590	318	36,44
Mercadal.....	16.588	405	40,95
San Luis.....	3.337	483	6,90
Villacarlos.....	1.112	87	12,78
MENORCA.....	68.905	3.334	20,66
IBIZA			
Ibiza.....	765	123	6,21
S. Antonio.....	12.687	834	15,21
S. José.....	15.895	996	15,95
S. J. Bautista.....	11.892	837	14,20
S. Eulalia.....	15.512	1.428	10,86
Formentera.....	7.696	669	11,50
IBIZA Y FORMENTERA.....	64.447	4.887	13,18

Cuadro II

	Extensión	Nº. Explotac.	Has. Explot.	
BALEARES (1)	495.999	39.496	12,55	
EXPLORACION DE TIERRAS LABRABLES				
	EXPLOR. AGR. CON TIERRAS	TIERRAS LABR. SECANO.	TIERRAS LABR. REGADIO.	TIERRAS NO LABRADAS
BALEARES.....	39.496	217.084	15.200	174.437
PORCENTAJES.....	-	53,4	3,7	42,9
TOTAL..... 406.721				

(1) Calculamos sobre la superficie total de los términos municipales.

Cuadro III

M A L L O R C A

MUNICIPIOS-Ha.	Total	SIN TIE RRAS							MÁS 200	TOTAL CON TIERRAS
		0-1	1-5	5-20	20-50	50-100	100-200	200		
Alaró.....	477	263	121	51	22	9	8	2	1	476
Alcudia.....	374	40	199	111	10	8	4	2	-	374
Algaida.....	641	56	216	262	42	12	7	2	44	597
Andratx.....	614	265	247	70	20	4	5	3	-	614
Arta.....	650	86	250	178	24	9	2	20	81	569
Banabufar.....	141	76	46	8	3	2	2	4	-	141
Binissalem.....	378	94	161	84	22	5	2	-	10	368
Búger.....	210	70	112	26	1	1	-	-	-	210
Bunyola.....	358	165	112	36	13	12	9	11	-	358
Calviá.....	126	-	43	41	10	5	6	18	-	126
Campanet.....	849	398	300	43	10	6	6	2	84	765
Campos.....	1.025	66	445	432	41	21	11	7	2	1.023
Capdepera.....	341	37	134	148	10	3	2	5	2	339
Consell.....	284	102	114	54	7	1	1	-	5	279
Costitx.....	174	11	86	67	9	9	-	-	1	173
Deyá.....	53	5	16	17	10	4	1	-	-	53
Escorca.....	55	-	-	4	8	6	13	23	1	54
Esporles.....	169	35	84	22	8	11	2	7	-	169
Estellencs.....	54	8	28	10	4	1	2	1	-	54
Felanitx.....	1.494	76	565	679	97	8	6	4	59	1.435
Formalutx.....	143	65	52	16	4	1	1	3	1	142
Inca.....	906	841	347	141	20	7	4	2	34	872
Lloret de V. A.	196	26	88	66	6	1	4	-	5	191
Lloseta.....	286	151	100	30	3	1	-	1	-	286
Llubí.....	303	22	155	146	16	2	1	1	-	303
Llucmajor.....	2.077	625	932	385	120	48	37	30	-	2.077
Manacor.....	2.187	328	687	685	94	36	16	6	335	1.852

Cuadro III (Continuación)

MUNICIPIOS-Ha.	TOTAL	SIN TIE RRAS							MÁS 200	TOTAL CON TIERRA
		0-1	1-5	5-20	20-50	50-100	100-200	200		
Mancor del V.	211	98	79	19	9	3	1	2	-	211
Marfa de la S.	651	190	219	107	13	-	1	1	120	531
Marratxí.....	1.235	657	441	90	25	4	8	1	9	1.226
Montuiri.....	684	178	307	131	22	4	1	1	40	644
Muro.....	1.048	241	679	106	3	-	3	1	15	1.033
Palma.....	1.466	487	536	347	52	15	10	6	13	1.453
Petra.....	845	235	326	241	25	6	4	5	3	842
Pollensa.....	913	299	380	163	29	16	9	11	6	907
Porreres.....	1.438	545	569	247	36	13	5	4	19	1.419
Puebla (la).....	1.369	321	971	53	1	3	-	-	20	1.349
Puigpuñent.....	303	163	83	19	9	6	9	4	10	293
Sancellas.....	444	79	129	152	30	10	3	-	41	403
San Juan.....	600	162	206	157	13	1	4	-	57	543
San Lorenzo.....	741	101	358	224	20	11	7	2	18	723
S. Eugenia.....	364	150	114	87	7	2	4	-	-	364
S. Margarita.....	908	137	374	226	17	6	8	8	123	776
S. Marfa.....	345	52	192	80	13	4	-	4	-	345
Santanyí.....	1.042	113	430	413	53	6	2	4	21	1.021
Selva.....	627	265	245	97	5	6	2	4	3	624
Ses Salines.....	181	9	84	80	4	1	-	3	-	181
Sineu.....	795	240	357	148	21	7	3	1	18	777
Sóller.....	716	423	202	67	17	1	2	1	3	713
Son Servera.....	444	39	230	157	6	3	1	3	5	439
Vadmoessa.....	160	71	42	21	12	6	2	6	-	160
Vilafranca.....	438	92	148	145	9	3	1	1	39	399
TOTALES.....	32.533	8.582	13.301	7.389	1.085	361	245	227	1.258	31.275
PORCENTAJE S/TOTAL..	100	26,38	40,88	22,71	3,33	1,11	0,75	0,70	4,02	95,98
PORCENTAJE SOBRE TO- TAL CON TIERRAS.....	-	27,480	41,715	23,625	3,509	1,150	0,785	0,727	-	100

Cuadro III (Continuación)

M E N O R C A

MUNICIPIOS-Ha.	TOTAL	0-1	1-5	5-20	20-50	50-100	100-200	Más 200	SIN TIE- RRAS	TOTAL CON TIERRAS
Alayor.....	606	298	74	97	63	54	19	1	-	6.063
Ciudadela.....	852	473	88	115	66	52	42	13	3	849
Ferrefas.....	225	126	20	10	15	29	23	2	-	225
Mahon.....	679	318	113	104	86	37	14	7	-	318
Mercadal.....	437	213	32	25	30	53	37	15	32	405
San Luis.....	483	283	112	47	23	11	7	-	-	483
Villacarlos.....	93	6	14	55	12	-	-	-	6	87
T O T A L.....	3.375	1.717	453	453	295	236	142	38	41	3.334
% SOBRE TOTAL.....	100	50,88	13,43	13,43	8,74	6,99	4,20	1,12	1,21	98,89
% SOBRE TIERRAS.....		51,50	13,59	13,59	8,85	7,08	4,26	1,13	-	100

Cuadro III (Continuación)

I B I Z A

MUNICIPIOS-Ha.	TOTAL	0-1	1-5	5-20	20-50	50-100	100-200	Más 200	SIN TIE- RRAS	TOTAL CON TIERRAS
Ibiza.....	127	74	25	20	4	-	-	-	4	123
S. Antonio.....	837	60	276	410	78	8	2	-	3	834
S. José.....	996	115	318	427	112	23	-	1	-	996
S. J. Bautista.....	843	28	230	448	124	7	-	-	6	837
S. Eulalia.....	1.428	108	540	687	91	2	-	-	-	1.428
Formentera.....	700	84	309	209	52	9	4	2	31	669
TOTAL.....	4.931	469	1.698	2.201	461	49	6	3	44	4.889
% DEL TOTAL.....	100	9,52	34,43	44,64	9,35	0,99	0,12	0,06	0,89	99,11
% DEL TOTAL CON TIE- RRAS.....		9,58	34,76	45,05	9,43	1,00	0,12	0,06	-	100,-

Cuadro IV

EXPLOTACIONES AGRARIAS SEGUN LA SUPERFICIE TOTAL DE SUS TIERRAS

	TOTAL	0-1	1-5	5-20	20-50	50-100	100-200	Más 200	SIN TIE- RRAS	TOTAL CON TIERRAS
BALEARES.....	40.839	10.768	15.452	10.043	1.841	646	393	268	1.343	39.496
% TOTAL.....	100,-	26,43	37,91	24,65	4,52	1,59	0,96	0,65	3,29	96,71
% TOTAL CON TIERRAS.	-	27,30	39,23	25,46	4,68	1,66	0,99	0,68	-	100,-

Cuadro V

PARCELACION DE LAS EXPLOTACIONES

	Menores 1 Ha.	1-5 Has.	Más de 5 Has.	TOTAL	PARCEL. POR EX.	SUPERFICIE NUEVA PARC.
Baleares..	95.770	29.758	9.314	134.842	3,4	3,02
España....	34.810.638	3.414.140	637.885	38.862.663	13,7	1,22

ESTADISTICAS AGRICOLAS

Quando se quiere efectuar un estudio sobre producciones y rendimientos de los productos agrícolas, podemos partir de la base de que no dispondremos de material estadístico adecuado. Si el ámbito es provincial o local, la carencia de material estadístico es todavía más manifiesta. Partiendo de esta base, el primer paso dado en el estudio fue el de la compilación de datos de distintas fuentes. Por una parte, las Hermandades de Labradores en los distintos municipios de la provincia nos proporcionaron las producciones de los principales productos en una serie de años, así como también los precios medios unitarios de los productos considerados en cada una de las campañas.

Con esa base, realizamos un muestreo aleatorio y obtuvimos de la C.O.S.A. (Cámara Oficial Sindical Agraria) las superficies cultivadas de los distintos productos en los términos municipales que al azar se habían considerado. En cierto modo se había evitado un inconveniente importante en las estadísticas agrícolas: el de que se estimaran producciones dando unos rendimientos más o menos fijos.

La superficie muestral es aproximadamente un 25 % del total cultivado.

Estas observaciones de cómo se ha llevado a cabo el estudio las damos para constatar la objetividad de la técnica empleada.

Efectuadas las tabulaciones pertinentes y reduciendo los resultados a una tabla simple y clásica, nos encontramos con paradojas muy importantes.

En trigo, por ejemplo, se nota una diferencia acusada en los rendimientos de municipios cerealistas, como Petra (5,84 Qm./Ha. en 1959) y Llubi (8,66 Qm./Ha. en el mismo año). Los suelos en ambos suelen ser de buena calidad y no pueden normalmente darse diferencias de este tipo.

En Menorca, por ejemplo, si fueran reales los rendimientos, no nos explicamos cómo puede cultivarse trigo.

Sin querer alargar excesivamente las comparaciones y para que sirva como muestra, expondremos las características de los municipios de la muestra.

ALCUDIA: Suelo intermedio. Rendimiento algo más bajo de lo normal.

INCA: Tierras algo superiores a las de Alcudia.

LLUBI: Buena calidad de los suelos. Rendimiento superior a la media de los países mediterráneos.

LLUCMAJOR: En el sudeste. Tierras delgadas y de menos pluviosidad.

PALMA: Algo superior a Lluçmajor.

PETRA: Características comunes a Llubi.

SANTANYI: Parecido a Lluçmajor.

VILAFRANCA: De las mejores tierras de secano de la isla.

Los municipios menorquines son muy poco aptos para el cultivo del cereal.

Para completar esta descripción sintética, tengamos en cuenta el mapa de extensión de las explotaciones y nos dará una idea bastante clara de las calidades y zonas de las islas. La correlación entre grado elevado de minifundio y calidad de los suelos es casi totalmente perfecta. Lo mismo podría decirse entre parcelación y rendimientos.

Los otros cuadros comparativos entre dos fuentes distintas de confección estadística -Anuario de la Producción Agrícola y C.O.S.A.- nos centran de lleno en el mismo problema.

Visto así esquemáticamente ese absurdo, nos preguntamos cómo es posible realizar una programación económica, llámese Plan de Desarrollo o como quiera llamarse, teniendo unas bases estadísticas tan dispares y deficientes. ¿Cómo pueden calcularse una tendencia en la producción o un crecimiento de la Renta Nacional a un cierto nivel si la base de que partimos no sabemos qué error pueda tener y en todo caso se sabe positivamente que los errores no son inferiores a un 50 %?

En realidad, un crecimiento de la renta vendría dado con una exactitud en las estadísticas; uno de los primeros pasos en la programación es sin duda la confección de estadísticas lo más aproximadas posibles. En primer lugar, existe en España un servicio administrativo, el Instituto Nacional de Estadística, que debiera tener como misión fundamental la coordinación y comprobación de las estadísticas, sean agrícolas o industriales. La profusión de organismos que entiendan en esos asuntos y la disparidad de criterios de dichos organismos es de una peligrosidad enorme. Así, el I.N.E., en cuestiones agrarias, se nutre del Anuario Estadístico de la Producción Agrícola. Esta, a su vez, toma datos de la C.O.S.A. en cuanto a superficies cultivadas y de los ayuntamientos y de sus agentes en producciones. Sin embargo, lo que ocurre normalmente es que con base en unas superficies cultivadas se aplican unos rendimientos y a partir de éstos la producción. Así se confeccionan a base de valoraciones subjetivas sin fondo real. Si no se logra la coordinación entre los distintos organismos y la objetividad en la información, el futuro desarrollo se malogra en uno de sus pilares fundamentales.

DISTRIBUCION DE SUPERFICIES EN 1º DE MAYO DE 1960

CULTIVOS	Secano HAS.	Regadío HAS.
Trigo.....	37.639	872
Cebada.....	23.108	228
Avena.....	10.696	105
Algarrobas.....	2.444	-
Veza.....	1.335	-
Habas.....	17.108	-
Lentejas.....	502	-
Guisantes.....	9.131	-
Garbanzos.....	2.274	-
Barbecho con árboles.....	36.708	-
Barbecho sin árboles.....	10.534	-
Patatas.....	762	4.086
Cebolla.....	-	234
Ajo.....	274	880
Viña en producción.....	4.440	-
Olivar en producción.....	16.110	-
Frutales en producción.....	12.192	1.839
Algodón.....	-	126
Praderas artificiales.....	4.885	131
Cebada para forraje.....	3.355	1.284
Avena para forraje.....	3.536	-
Veza para forraje.....	2.045	-
Otras plantas forrajeras.....	3.023	473
Huerta.....	-	5.102

DISTRIBUCION DE SUPERFICIE EN 1º DE SEPTIEMBRE DE 1960

CULTIVOS	Secano HAS.	Regadío HAS.
Maíz para grano.....	-	813
Arroz.....	-	324
Judías o habichuelas.....	-	2.255
Pimiento.....	314	-
Remolacha forrajera.....	312	-
Col forrajera.....	185	-
Maíz forrajero.....	-	256
Boniato.....	-	619
Patata.....	-	166.728
Melón.....	552	376
Tomate.....	281	450

DISTRIBUCION DE SUPERFICIES EN 1º DE MAYO DE 1961

CULTIVOS	Secano HAS.	Regadío HAS.
Trigo.....	37.451	1.097
Cebada.....	23.263	272
Avena.....	10.676	82
Algarrobas.....	1.928	-
Veza.....	1.150	-
Habas.....	16.708	618
Guisantes.....	2.991	-
Garbanzos.....	2.086	-
Barbecho.....	30.132	-
Barbecho sin cereales.....	11.777	-
Patata.....	711	3.866
Cebolla.....	117	295
Ajo.....	218	-
Viña en producción.....	4.295	-
Viña que aún no produce.....	749	-
Olivar.....	15.129	-
Olivar que aun no produce.....	1.228	-
Frutales plant. reg.	9.010	1.862
Praderas artificiales.....	4.920	-
Alfalfa.....	-	890
Cebada para forraje.....	3.332	-
Avena para forraje.....	3.419	-
Veza para forraje.....	2.211	-
Otras plantas forrajeras.....	2.918	144
Huerta.....	-	4.888

DISTRIBUCION DE SUPERFICIES EN 1º DE SEPTIEMBRE DE 1961

CULTIVOS	Secano HAS.	Regadío HAS.
Maíz para grano.....	-	1.040
Arroz.....	-	296
Judías o habichuelas.....	-	1.945
Cacahuete.....	-	139
Pimiento para pimentón.....	-	293
Pimiento.....	-	157
Remolacha.....	-	258
Col forrajera.....	178	135
Maíz forrajero.....	-	-
Boniato.....	-	685
Patata.....	-	1.732
Cebolla.....	-	133
Melón.....	-	227
Tomate.....	217	397

DISTRIBUCION DE SUPERFICIES EN 1º DE MAYO DE 1962

CULTIVOS	SECANO HAS.	REGADIO HAS.
Trigo.....	96.978	1.727
Cebada.....	22.741	300
Avena.....	11.124	218
Veza.....	850	-
Habas.....	15.940	523
Lentejas.....	229	-
Guisantes.....	1.759	-
Garbanzos.....	1.991	30
Barbecho con árboles.....	13.947	-
Barbecho sin árboles.....	11.063	-
Patata.....	612	8.260
Cebolla.....	133	245
Ajo.....	328	61
Viña en producción.....	4.462	-
Viña que aún no produce.....	512	-
Olivar en producción.....	16.282	-
Olivar que aún no produce.....	586	-
Frutales en plant., reg.	120.155	1.461
Algodón.....	-	287
Praderas artificiales.....	2.106	-
Alfalfa.....	369	3.141
Cebada para forraje.....	2.559	-
Centeno para forraje.....	3.129	107
Veza para forraje.....	240	-
Otras plantas forrajeras.....	2.179	191
Huerta.....	-	2.559
Melones.....	330	-

DISTRIBUCION DE SUPERFICIES EN 1º DE SEPTIEMBRE DE 1962

CULTIVOS	SECANO HAS.	REGADIO HAS.
Maíz.....	1. -	1.090
Arroz.....	-	285
Judías o habichuelas.....	-	1.897
Pimiento para pimentón.....	-	175
Pimiento.....	-	303
Remolacha forrajera.....	-	259
Col forrajera.....	244	131
Patata.....	193	1.788
Melón.....	460	228
Tomate.....	224	406

DISTRIBUCION DE SUPERFICIES EN 1º DE MAYO DE 1963

CULTIVOS	SECANO HAS.	REGADIO HAS.
Trigo.....	36.230	1.617
Cebada.....	24.099	275
Avena.....	12.331	192
Veza.....	688	-
Habas.....	12.905	443
Lentejas.....	217	-
Guisantes.....	1.534	21
Garbanzos.....	1.534	23
Yeros.....	7	-
Almortas o guijas.....	33	10
Alverjones.....	-	2
Barbecho con árboles.....	12.918	-
Barbecho sin árboles.....	14.780	-
Patata.....	821	3.463
Remolacha azucarera.....	-	8
Cebolla.....	133	228
Ajo.....	359	53
Viña en producción.....	4.482	-
Viña que aún no produce.....	179	-
Olivar en producción.....	16.536	-
Olivar que no produce.....	1.974	-
Frutales en plant. reg.	101.580	1.159
Algodón.....	-2	205
Praderas artificiales.....	1.110	57
Alfalfa.....	557	3.256
Cebada para forraje.....	2.884	35
Avena para forraje.....	3.018	102
Centeno para forraje.....	159	10
Veza para forraje.....	2.556	31
Otras plantas forrajeras.....	4.076	249
Huerta.....	-	2.540

DISTRIBUCION DE SUPERFICIES EN 1º DE SEPTIEMBRE DE 1963

CULTIVOS	SECANO HAS.	REGADIO HAS.
Maíz para grano.....	78	952
Arroz.....	-	225
Panizo.....	8	3
Judías o habichuelas.....	21	1.988
Azafrán.....	1	1
Achicoria.....	-	5
Cacahuete.....	22	111
Pimiento para pimentón.....	9	212
Pimiento.....	11	285
Remolacha forrajera.....	337	289
Nabo forrajero.....	19	7
Zanahoria forrajera.....	6	43
Col forrajera.....	251	142
Calabaza forrajera.....	76	4
Maíz forrajero.....	152	346
Boniato.....	81	535
Patata.....	226	1.827
Cebolla.....	90	168
Melón.....	485	265
Sandía.....	84	86
Tomate.....	259	434
Ajo.....	12	-
Algodón.....	-	2

DISTRIBUCION DE SUPERFICIES EN 1º DE MAYO DE 1964

CULTIVOS	SECANO HAS.	REGADIO HAS.
Trigo.....	36.430	1.617
Cebada.....	32.081	275
Avena.....	14.836	192
Centeno.....	21	-
Escaña.....	-	-
Tranquillón.....	-	-
Lentejas.....	247	-
Garbanzos.....	1.569	23
Guisantes.....	1.610	21
Habas.....	14.005	443
Algarrobas.....	-	-
Alhovas.....	-	-
Almortas.....	35	10
Altramuz.....	-	-
Veza.....	-	-
Yeros.....	7	-
Barbechos sin árboles.....	14.780	-
Barbechos con árboles.....	42.918	-
Rastrojeras.....	-	-
Patata.....	1.847	3.463
Remolacha azucarera.....	-	-
Caña de azúcar.....	-	-
Algodón.....	-	205
Lino.....	-	-
Cebada para forraje.....	4.884	35
Avena para forraje.....	3.018	102
Centeno para forraje.....	1.159	20
Veza para forraje.....	2.688	71
Maíz forrajero.....	2.237	118
Sarjo forrajero.....	216	89
Remolacha forrajera.....	900	121
Nabos en producción.....	-	-
Viña en producción.....	4.482	-
Viña que aún no produce.....	179	-
Olivar en producción.....	16.536	-
Olivar que aún no produce.....	1.974	-
Olivar y viña asociada.....	-	-
Olivar asociado con cultivo herbá ceo.....	-	-

CULTIVOS	SECANO HAS.	REGADIO HAS.
Viña asociada con cultivo herbáceo.....	-	-
Frutales asociados con cultivos herbáceos.....	18.886	1.459
Frutales agrío naranja.....	6.063	417
Frutales agrío limonero.....	627	11
Frutales agrío mandarino.....	289	16
Frutales de hueso de albaricoque.....	889	-
Frutales hueso melocotero.....	19	-
Frutales hueso ciruelo.....	445	-
Frutales cerezo y guindo.....	3	-
Frutales fruto seco alm.	1.844	-
Frutales fruto seco castaño.....	-	-
Frutales fruto seco nogal.....	-	-
Frutales fruto seco algarrobo.....	6.364	-
Frutales higuera.....	8.185	-
Frutales platanera.....	-	-
Frutales manzano	440	8
Arroz.....	-	-
Cañamo.....	168	228
Ajo.....	409	53
Huerta.....	-	2.541
Claveles.....	-	-
Rosas.....	-	-
Praderas artificiales.....	7.176	57
Alfalfa.....	587	3.256
Trébol.....	295	32
Esparceta.....	-	-

TRIGO

	Extensión Has.	Producc. Qm.	Rendim. Qm/Ha.
<u>MALLORCA</u>			
Alcudia.....	350	2.144	6,12
Inca.....	730	5.306	7,26
Llubí.....	437	3.787	8,66
Llucmajor.....	2.494	10.531	4,22
Palma.....	1.183	8.647	7,31
Petra.....	1.240	7.244	5,84
Santanyí.....	1.100	4.070	3,70
Vilafranca.....	600	4.637	7,72
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	8.134	56.266	6,91

MENORCA

Ciudadela.....	1.950	9.104	4,66
Ferrerías.....	413	8.993	4,10
Mercadal.....	1.850	7.319	3,95
Villacarlos.....	157	714	4,54
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	4.670	20.130	4,36
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	12.804	76.396	5,966

1960

TRIGO

	<u>Extensión Has.</u>	<u>Produce. Qm.</u>	<u>Rendim. Qm/Ha.</u>
<u>MALLORCA</u>			
Alcudia.....	350	2.182	6,23
Inca.....	730	4.090	5,60
Llubí.....	436	3.432	7,87
Llucmajor.....	2.439	9.929	4,07
Palma.....	1.200	9.845	8,20
Petra.....	1.235	7.255	5,87
Santanyí.....	900	5.340	5,93
Vilafranca.....	600	4.114	6,90
	<u>7.890</u>	<u>46.187</u>	<u>5,85</u>

MENORCA

Ciudadela.....	1.950	8.504	4,36
Ferrerías.....	620	3.338	5,38
Mercadal.....	1.850	7.830	4,23
Villacarlos.....	600	654	1,09
	<u>5.020</u>	<u>20.326</u>	<u>4,04</u>
	<u>12.910</u>	<u>66.513</u>	<u>5,152</u>

1961

TRIGO

	<u>Extensión Has.</u>	<u>Producción Qm.</u>	<u>Rendim. Qm/Ha.</u>
<u>MALLORCA</u>			
Alcudia.....	348	2.687,12	7,7
Inca.....	720	3.947,95	5,48
Llubí.....	463	3.647,80	4,32
Llucmajor.....	2.437	8.432,49	3,46
Palma.....	1.320	6.776,85	5,13
Petra.....	1.325	6.502,24	5,26
Santanyí.....	900	6.300,00	7,0
Vilafranca.....	600	4.012,11	6,68
	<u>8.023</u>	<u>42.306</u>	<u>5,27</u>

MENORCA

Ciudadela.....	1.950	7.793	3,99
Ferrerías.....	629	3.357	5,33
Mercadal.....	1.850	6.992	3,77
Villacarlos.....	153	340	2,22
	<u>4.582</u>	<u>18.482</u>	<u>4,03</u>
	<u>12.605</u>	<u>60.788</u>	<u>4,822</u>

TRIGO

	Extensión Has.	Produc. Qm.	Rendim. Qm/Ha.
<u>MALLORCA</u>			
Alcudia.....	345	2.618,12	7,58
Inca.....	715	4.619	6,46
Llubí.....	457	3.648	7,98
Llucmajor.....	2.437	8.432	3,45
Palma.....	1.130	6.777	5,99
Petra.....	1.355	6.052	4,79
Santanyí.....	900	6.300	9,0
Vilafranca.....	600	6.066	10,11
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	7.939	44.962	6,66

MENORCA

Ciudadela.....	1.950	7.831	4,01
Ferrerías.....	641	3.354	5,23
Mercadal.....	1.850	7.240	3,91
Villacarlos.....	153	556	3,63
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	4.594	18.981	4,13
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	12.533	63.943	5,102

TRIGO

	Extensión Has.	Produc. Qm.	Rendim. Qm/Ha.
<u>MALLORCA</u>			
Alcudia.....	347	2.213	6,11
Inca.....	715	4.140	5,79
Llubí.....	432	2.924	6,76
Llucmajor.....	2.500	8.130	3,25
Palma.....	1.305	6.188	4,74
Petra.....	1.300	5.991	4,6
Santanyí.....	900	4.500	5,0
Vilafranca.....	600	3.669	6,11
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	8.099	37.755	4,66

MENORCA

Ciudadela.....	1.950	6.860	3,51
Ferrerías.....	732	2.901	3,90
Mercadal.....	1.850	6.258	3,38
Villacarlos.....	153	455	2,98
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	4.685	16.474	3,51

1964

TRIGO

	Extensión Has.	Producc. Qm.	Rendim. Qm/Ha.
<u>MALLORCA</u>			
Alcudia.....	330	2.060	6,24
Inca.....	700	3.916	5,59
Llubi.....	425	4.103	9,71
Llucmajor.....	2.300	4.578	1,99
Palma.....	1.218	4.674	3,83
Petra.....	1.200	6.618	5,26
Santanyí.....	900	2.590	8,87
Vilafranca.....	600	3.014	5,02
	<u>7.673</u>	<u>31.253</u>	<u>4,07</u>

MENORCA

Ciudadela.....	1.750	-	-
Ferrerías.....	618	-	-
Mercadal.....	1.121	5.900	5,26
Villacarlos.....	86	226	2,62
	<u>8.880</u>	<u>37.379</u>	<u>4,209</u>

1959

CEBADA

	Extensión Has.	Producc. Qm.	Rendim. Qm/Ha.
<u>MALLORCA</u>			
Alcudia.....	203	654	3,22
Algaida.....	610	3.873	6,34
Inca.....	300	2.518	8,39
Llubi.....	403	2.571	6,37
Llucmajor.....	767	6.847	9,92
Petra.....	805	3.552	4,41
Santanyí.....	1.059	4.000	3,77
Vilafranca.....	220	1.704	7,74
	<u>4.367</u>	<u>25.719</u>	<u>5,88</u>

MENORCA

Ciudadela.....	399	2.984	7,47
Ferrerías.....	133	964	7,24
Mercadal.....	208	1.350	6,49
Villacarlos.....	72	477	6,62
	<u>812</u>	<u>5.775</u>	<u>7,11</u>

FORMENTERA

	315	607	1,92
	<u>5.494</u>	<u>32.101</u>	<u>5,842</u>

1960

CEBADA

Extensión Has. Producc. Qm. Rendim. Qm./Ha.

MALLORCA

Alcudia.....	151	720	4,65
Algaida.....	593	4.697	7,92
Inca.....	305	2.518	8,25
Llubí.....	676	2.164	3,20
Llucmajor.....	828	6.333	7,6
Petra.....	804	4.622	4,5
Santanyí.....	921	5.030	5,46
Vilafranca.....	240	1.725	7,18
	<u>4.518</u>	<u>26.791</u>	<u>5,92</u>

MENORCA

Ciudadela.....	399	2.624	6,57
Ferrerías.....	213	1.062	4,98
Mercadal.....	208	1.211	6,30
Villacarlos.....	240(72)	558	7,75
	<u>892</u>	<u>5.555</u>	<u>6,22</u>

FORMENTERA

	310	1.877	2,82
	<u>5.720</u>	<u>33.223</u>	<u>5,808</u>

1961

CEBADA

Extensión Has. Producc. Qm. Rendim. Qm./Ha.

MALLORCA

Alcudia.....	149	991	6,65
Algaida.....	560	3.369	6,01
Inca.....	305	2.380	7,8
Llubí.....	517	2.698	5,21
Llucmajor.....	709	5.079	7,16
Petra.....	854	4.528	5,30
Santanyí.....	(859)	1.400	5,83
Vilafranca.....	240		
	<u>3.334</u>	<u>20.445</u>	<u>6,13</u>

MENORCA

Ciudadela.....	427	2.472	5,79
Ferrerías.....	206	814	3,95
Mercadal.....	208	1.258	6,04
Villacarlos.....	72	263	3,65
	<u>913</u>	<u>4.807</u>	<u>5,26</u>

FORMENTERA

	310	606	1,95
	<u>4.557</u>	<u>25.858</u>	<u>5,674</u>

CEBADA

Extensión Has. Produc. Qm. Rendim.Qm/Ha.

MALLORCA

Alcudia.....	150	1.062	7,08
Algaida.....	593	4.105	6,92
Inca.....	360	2.152	5,97
Llucmajor.....	408	2.193	5,37
Llubí.....	709	5.702	8,04
Petra.....	900	4.002	4,44
Santanyí.....	859	5.158	6,004
Vilafranca.....	230	1.526	6,63
	<u>4.209</u>	<u>25.900</u>	<u>6,15</u>

MENORCA

Ciudadela.....	421	3.409	8,09
Ferrerías.....	206	1.251	6,07
Mercadal.....	208	2.086	10,02
Villacarlos.....	73	438	6,0
	<u>908</u>	<u>7.184</u>	<u>7,91</u>

FORMENTERA

	350	647	1,84
	<u>5.467</u>	<u>33.731</u>	<u>6,169</u>

CEBADA

Extensión Has. Produc. Qm. Rendim.Qm/Ha.

MALLORCA

Alcudia.....	140	1.008	7,20
Algaida.....	570	4.142	7,26
Inca.....	340	2.297	6,75
Llubí.....	223	2.111	9,46
Llucmajor.....	1.705	8.929	5,23
Petra.....	800	3.431	4,2
Santanyí.....	(852)	-	-
Vilafranca.....	220	1.175	5,34
	<u>3.998</u>	<u>23.093</u>	<u>5,77</u>

MENORCA

Ciudadela.....	420	4.315	10,2
Ferrerías.....	222	1.115	5,02
Mercadal.....	208	1.644	7,90
Villacarlos.....	75	464	6,18
	<u>925</u>	<u>7.538</u>	<u>8,14</u>

FORMENTERA

	380	924	2,43
	<u>5.303</u>	<u>31.555</u>	<u>5,787</u>

C E B A D A

Extensión Has. Producc. Qm. Rendim. Qm/Ha.

MALLORCA

Alcudia.....	180	933	5,18
Algaida.....	357	3.468	9,7
Inca.....	355	2.086	5,87
Llubí.....	450	2.714	6,03
Llucmajor.....	1.900	2.832	1,49
Petra.....	1.200	2.941	2,45
Santanyí.....	852	3.376	3,9
Vilafranca.....	220	1.070	4,86
Total	5.514	19.420	3,52

MENORCA

Ciudadela.....	620	-	-
Ferrerías.....	267	-	-
Mercadal.....	307	-	-
Villacarlos.....	78	337	4,32

FORMENTERA

	350	967	2,76
Total	5.942	20.724	31,487

Extensión Producción Rendimiento
Has. Qm. Qm./Ha.

1959

Algaida.....	352	724	2,056
Inca.....	310	1.483	4,784
Llucmajor.....	734	6.309	8,588
Palma.....	710	2.563	3,609
Petra.....	485	2.814	5,802
Vilafranca.....	195	828	4,246
S. Margarita.....	620	1.350	2,177
Ciudadela.....	246	1.523	6,119
Ferrerías.....	93	467	5,021
Mercadal.....	164	1.029	6,274
Total	3.909	19.090	4,883

1960

Algaida.....	349	685	1,962
Inca.....	305	1.177	3,859
Llucmajor.....	769	6.619	8,607
Palma.....	660	2.979	4,513
Petra.....	481	2.826	5,879
Vilafranca.....	175	950	5,428
S. Margarita.....	635	1.775	2,795
Ciudadela.....	246	1.125	4,573
Ferrerías.....	106	465	4,386
Mercadal.....	164	1.103	6,725
Total	3.890	19.706	5,065

1961

Algaida.....	370	575	1,554
Inca.....	315	1.544	4,901
Llucmajor.....	646	4.886	7,563
Palma.....	670	2.965	4,425
Petra.....	400	3.823	9,557
Vilafranca.....	190	777	4,089
S. Margarita.....	655	1.205	1,839
Ciudadela.....	230	1.014	4,409
Ferrerías.....	104	393	3,778
Mercadal.....	164	1.074	6,548
Total	3.744	18.256	4,876

A V E N A

A V E N A

	Extensión Has.	Producción Qm.	Rendimiento Qm./Ha.
<u>1962</u>			
Algaida.....	349	702	2,011
Inca.....	380	1.460	3,842
Llucmajor.....	646	5.210	8,065
Palma.....	306	2.230	7,287
Petra.....	600	3.500	5,833
Vilafranca.....	200	829	4,145
S. Margarita.....	640	1.755	2,742
Ciudadela.....	230	1.798	7,817
Ferrerías.....	917	711	7,329
Mercadal.....	165	1.646	9,975
	<u>3.613</u>	<u>19.841</u>	<u>5,491</u>
<u>1963</u>			
Algaida.....	352	789	2,241
Inca.....	400	1.452	3,630
Llucmajor.....	1.642	6.872	4,185
Palma.....	420	2.282	5,433
Petra.....	500	2.729	5,458
Vilafranca.....	210	691	3,290
S. Margarita.....	600	1.510	2,517
Ciudadela.....	231	2.060	8,917
Ferrerías.....	177	688	3,887
Mercadal.....	165	1.146	6,945
	<u>4.697</u>	<u>20.214</u>	<u>4,303</u>
<u>1964</u>			
Algaida.....	357	646	1,809
Inca.....	400	1.303	3,257
Llucmajor.....	1.855	2.570	1,385
Palma.....	363	1.665	4,586
Petra.....	1.200	2.491	2,075
Vilafranca.....	210	680	3,238
S. Margarita.....	600	1.580	2,633
Ciudadela.....	231	2.060	8,917
Ferrerías.....	170	688	4,047
Mercadal.....	464	1.146	2,46
	<u>5.850</u>	<u>14.829</u>	<u>2,5348</u>

P A T A T A S

	Extensión Has.	Producción Qm.	Rendimiento Qm./Ha.
<u>1959 (Regadío)</u>			
Bañalbufar.....	30	380	12,66
Muro.....	478	2.100	43,9
Petra.....	15	-	-
Sa Pobla.....	1.390	180.000	129,19
Sta. Eulalia.....	164	-	-
	<u>18.987</u>	<u>201.380</u>	<u>106,66</u>
<u>1960 (Regadío)</u>			
Bañalbufar.....	40	390	9,75
Muro.....	470	19.000	4,4
Petra.....	14	4.500	32,14
Sa Pobla.....	1.600	160.000	100,--
Sta. Eulalia.....	200	-	-
	<u>2.124</u>	<u>183.890</u>	<u>86,57</u>
<u>1961</u>			
Bañalbufar.....	37	370	10,--
Muro.....	350	19.000	54,2
Petra.....	30	4.000	133,34
Sa Pobla.....	1.200	170.000	141,67
Sta. Eulalia.....	200	-	-
	<u>1.617</u>	<u>193.370</u>	<u>119,58</u>
<u>1962 (Regadío)</u>			
Bañalbufar.....	16	365	22,813
Muro.....	250	19.000	76
Petra.....	20	4.250	212,5
Sa Pobla.....	900	140.000	155,30
Sta. Eulalia.....	400	-	-
	<u>1.186</u>	<u>163.615</u>	<u>137,95</u>

PATATAS

PATATAS

	Extensión Has.	Producción Qm.	Rendimiento Qm./Ha.
1963			
Bañalbufar.....	17	330	19,411
Muro.....	350	19.000	57,3
Petra.....	21	4.250	202,40
Sa Pobla.....	964	160.000	165,97
Sta. Eulalia.....	395	-	-
	<u>1.352</u>	<u>183.580</u>	<u>135,78</u>
1964			
Bañalbufar.....	-	340	-
Muro.....	-	4.500	-
Petra.....	-	-	-
Sa Pobla.....	-	15.000	-
Sta. Eulalia.....	-	-	-
	<u>-</u>	<u>19.840</u>	<u>-</u>

ESTADO COMPARATIVO DE LA EXPORTACION DE PATATA TEMPRANA EN LAS CAMPAÑAS DE 1961, 1962, 1963 y 1964 (EN KILOGRAMOS)

PENINSULA

PAISES DE DESTINO	1961	1962	1963	1964
Alemania Occidental...	3.553.574	972.626	1.580.453	1.264.152
Austria.....	-	52.500	-	-
Africa Occidental In- glesa.....	-	-	-	-
Bélgica.....	-	572.259	101.700	570.640
Dinamarca.....	-	-	12.500	-
Francia.....	782.805	26.039.904	30.385.318	10.296.688
Holanda.....	-	19.600	-	-
Inglaterra.....	45.461.283	38.151.090	25.693.820	39.304.003
Irlanda.....	-	-	-	-
Liberia.....	-	-	-	-
Noruega.....	-	-	15.750	-
Senegal.....	-	-	-	-
Sierra Leona.....	-	-	-	-
Suecia.....	-	-	-	-
Suiza.....	104.913	708.120	75.975	-
TOTALES.....	49.902.575	66.516.099	57.865.516	51.435.483

FUENTE: Sindicato Nacional de Frutos y Productos Hortícolas.

ESTADO COMPARATIVO DE LA EXPORTACION DE PATATA TEMPRANA EN LAS CAMPAÑAS DE
1961, 1962, 1963 y 1964 (EN KILOGRAMOS)

B A L E A R E S

PAISES DE DESTINO	1961	1962	1963	1964
Alemania Occidental...	-	-	-	-
Austria.....	-	-	-	-
Africa Occidental In- glesa.....	-	-	-	-
Bélgica.....	-	-	-	-
Dinamarca.....	-	-	-	-
Francia.....	-	1.651.740	-	-
Holanda.....	-	501.625	-	-
Inglaterra.....	24.551.000	18.124.988	26.621.650	21.264.950
Irlanda.....	-	-	-	-
Liberia.....	-	-	-	-
Noruega.....	-	-	-	-
Senegal.....	-	-	-	-
Sierra Leona.....	-	-	-	-
Suecia.....	-	-	-	-
Suiza.....	-	-	-	-
TOTALES.....	24.551.000	20.278.353	26.621.650	21.264.950

FUENTE: Sindicato Nacional de Frutos y Productos Hortícolas.

ESTADO COMPARATIVO DE LA EXPORTACION DE LA PATATA TEMPRANA EN LAS CAMPAÑAS
DE 1961, 1962, 1963 y 1964 (EN KILOGRAMOS)

C A N A R I A S

PAISES DE DESTINO	1961	1962	1963	1964
Alemania Occidental...	153.050	5.000	19.975	7.000
Austria.....	7.275	-	-	-
Africa Occidental In- glesa.....	385.650	293.100	-	-
Bélgica.....	60.075	-	1.290	-
Dinamarca.....	513.525	847.175	786.845	885.901
Francia.....	-	2.078.400	-	-
Holanda.....	-	-	7.480	33.025
Inglaterra.....	31.891.299	31.042.041	40.230.345	44.989.519
Irlanda.....	-	-	-	1.350
Liberia.....	-	-	119.475	113.236
Noruega.....	-	-	66.000	100
Senegal.....	-	-	-	5.000
Sierra Leona.....	-	-	39.325	96.110
Suecia.....	1.004.450	994.550	941.105	895.594
Suiza.....	-	-	-	-
TOTALES.....	34.015.324	35.260.266	42.211.840	47.028.835

FUENTE: Sindicato Nacional de Frutos y Productos Hortícolas.

ESTADO COMPARATIVO DE LA EXPORTACION DE LA PATATA TEMPRANA EN LAS CAMPAÑAS
DE 1961, 1962, 1963 y 1964 (EN KILOGRAMOS)

T O T A L E S

PAISES DE DESTINO	1961	1962	1963	1964
Alemania Occidental	3.706.624	977.626	1.600.428	1.271.152
Austria.....	7.275	52.500	-	-
Africa Occidental - Inglesa.....	385.650	293.100	-	-
Bélgica.....	60.075	572.259	102.990	570.640
Dinamarca.....	513.525	847.175	799.345	885.901
Francia.....	782.805	29.770.044	30.385.318	10.296.688
Holanda.....	-	521.225	7.480	33.025
Inglaterra.....	101.903.582	87.318.139	92.545.815	105.554.472
Irlanda.....	-	-	-	1.350
Liberia.....	-	-	119.475	113.236
Noruega.....	-	-	81.750	100
Senegal.....	-	-	-	5.000
Sierra Leona.....	-	-	39.325	98.110
Suecia.....	1.004.450	994.550	941.105	895.594
Suiza.....	104.713	708.120	75.975	-
TOTALES.....	108.468.899	122.054.718	126.699.006	119.729.268

FUENTE: Sindicato Nacional de Frutos y Productos Hortícolas.

H A B A S

H A B A S

	Extensión	Producción	Rendimiento
<u>1959 (Secano)</u>			
Algaida.....	575	4.067	7,07
Llubí.....	326	2.437	7,47
Petra.....	620	3.540	5,74
Esporles.....	58	165	2,89
Porreres.....	500	4.000	8,—
Pollensa.....	690	25.000	36,23
Sineu.....	150	2.889	19,26
	<u>2.919</u>	<u>42.098</u>	<u>14,42</u>
<u>1960 (Secano)</u>			
Algaida.....	606	4.136	68,21
Llubí.....	342	2.181	63,78
Petra.....	625	3.500	56,—
Esporles.....	60	175	25,—
Porreres.....	550	4.400	80,—
Pollensa.....	740	30.000	40,52
Sineu.....	158	2.648	167,51
	<u>3.081</u>	<u>47.040</u>	<u>15,267</u>
<u>1961 (Secano)</u>			
Algaida.....	320	3.936	12,32
Llubí.....	489	2.643	54,04
Petra.....	630	3.750	59,52
Esporles.....	55	180	3,28
Porreres.....	475	3.800	80,—
Pollensa.....	690	30.000	43,46
Sineu.....	100	2.500	25,—
	<u>2.759</u>	<u>46.809</u>	<u>16,965</u>

H A B A S

	Extensión	Producción	Rendimiento
<u>1962 (Secano)</u>			
Algaida.....	612	2.279	3,723
Llubí.....	409	2.124	5,193
Petra.....	650	4.000	6,154
Esporles.....	8	178	22,30
Porreres.....	422	3.370	7,98
Pollensa.....	718	20.000	27,8551
Sineu.....	180	2.502	13,9
	<u>2.999</u>	<u>34.453</u>	<u>11,488</u>
=====			
<u>1963 (Secano)</u>			
Algaida.....	501	3.988	7,96
Llubí.....	264	2.130	8,068
Petra.....	564	3.500	6,206
Esporles.....	8	185	23,80
Porreres.....	401	3.200	7,981
Pollensa.....	634	15.000	23,65
Sineu.....	92	2.649	28,79
	<u>2.464</u>	<u>30.652</u>	<u>12.439</u>
=====			
<u>1964 (Secano)</u>			
Algaida.....	636	3.427	5,387
Llubí.....	389	2.697	6,933
Petra.....	800	3.000	3,75
Esporles.....	9	160	17,7
Porreres.....	400	3.200	8,-
Pollensa.....	718	10.000	13,92
Sineu.....	195	2.904	14,892
	<u>3.147</u>	<u>25.388</u>	<u>8,067</u>
=====			

T O M A T E

	Extensión Has. (Regadío)	Producción Qm.	Rendimiento Qm./Ha.
<u>1959</u>			
Bañalbufar.....	50	600	12,00
Petra.....	10	500	50,00
	<u>60</u>	<u>1.100</u>	<u>18,33</u>
=====			
<u>1960</u>			
Bañalbufar.....	60	500	8,33
Petra.....	11,5	500	43,478
	<u>71,5</u>	<u>1.000</u>	<u>13,98</u>
=====			
<u>1961</u>			
Bañalbufar.....	47	500	10,635
Petra.....	15	500	33,333
	<u>62</u>	<u>1.000</u>	<u>16,12</u>
=====			
<u>1962</u>			
Bañalbufar.....	47	450	9,57
Petra.....	15	500	33,333
	<u>62</u>	<u>950</u>	<u>18,269</u>
=====			
<u>1963</u>			
Bañalbufar.....	45	370	8,222
Petra.....	20	500	25,000
	<u>65</u>	<u>870</u>	<u>13,384</u>
=====			
<u>1964</u>			
Bañalbufar.....	45	340	7,554
Petra.....	20	370	37,000
	<u>65</u>	<u>710</u>	<u>12,909</u>
=====			

	Extensión Has.	Producción Qm.	Rendimiento Qm./Ha.
<u>1959</u>			
Trigo.....	38.707	230.825,96	5,966
Cebada.....	22.298	120.264,91	5,842
Avena.....	10.465	51.100,59	4,883
Habas.....	14.673	211.584,66	14,42
Patata (regadío).....	4.276	456.078,16	106,66
Tomate (regadío).....	221	4.050,93	18,33
<u>1960</u>			
Trigo.....	37.635	193.895,52	5,152
Cebada.....	23.108	134.211,26	5,808
Avena.....	10.696	54.175,24	5,065
Habas.....	11.108	261.187,83	15,267
Patata.....	5.713	494.574,41	86,57
Tomate.....	231	3.229,38	139,8
<u>1961</u>			
Trigo (1).....	37.451	180.588,72	4,822
(2).....	39.900	257.900,--	6,46
Cebada (1).....	23.263	131.994,26	5,674
(2).....	28.800	221.700,--	7,69
Avena (1).....	10.676	52.056,17	4,876
(2).....	10.500	68.300,--	6,50
Habas (1).....	16.708	283.451,22	16,965
(2).....	25.000	133.600,--	5,34
Patata (1).....	5.598	669.408,84	119,58
(2).....	5.400	984.300,--	182,2
Tomate (1).....	614	98.976,8	161,2
(2).....	700	118.900,--	169,8

Cultivo de Regadío y Secano.

- (1) Datos obtenidos de la C.O.S.A. (extensión) y Hermandades de Labradores (Producción).
- (2) Datos del anuario Estadístico de la Producción agrícola.

	Extensión Has.	Producción Qm.	Rendimiento Qm./Ha.
<u>1962</u>			
Trigo (1).....	36.978	188.661,75	5,102
(2).....	39.900	348.100,--	8,72
Cebada (1).....	22.741	140.289,23	6,169
(2).....	29.200	293.600,--	10,05
Avena (1).....	11.124	61.081,88	5,491
(2).....	9.200	93.600,--	10,17
Habas (1).....	15.590	179.097,92	11,488
(2).....	24.300	276.000,--	11,35
Patata (1).....	5.048	696.371,60	137,95
(2).....	4.300	617.200,--	143,5
Tomate (1).....	630	11.509,47	182,69
(2).....	600	108.900,--	181,5

- (1) Datos C.O.S.A. y Hermandades.
- (2) Datos del Anuario Estadístico de la Producción Agrícola.

	Extensión Has.	Producción Qm.	Rendimiento Qm./Ha.
<u>1963</u>			
Trigo (1).....	36.230	153.651,43	4,241
(2).....	38.700	328.950,--	8,5
Cebada (1).....	24.099	139.460,91	5,787
(2).....	29.000	290.000,--	10,00
Avena (1).....	12.331	53.060,29	4,303
(2).....	9.000	90.000,00	9,00
Habas (1).....	12.905	160.525,29	12,439
(2).....	24.000	271.200,--	11,3
Patata (1).....	5.290	718.276,20	135,78
(Regadío) (2).....	3.600	559.000,--	155,27
Tomate (1).....	693	92.751,1	133,84
(Reg.)			

- (1) Datos obtenidos en la C.O.S.A. (Extensión) y Hermandades de Labradores (Producción).
- (2) Datos Anuario Estadístico de la Producción Agrícola.

	Extensión Has.	Producción Qm.	Rendimiento Qm./Ha.
<u>1964</u>			
Trigo.....	36.430	133.333,87	4,209
Cebada.....	32.081	111.866,44	3,487
Avena.....	14.836	37.609,20	2,535
Habas.....	14.005	112.978,335	8,067
Tomate.....	-	-	129,09

TRACTORES

En 31 diciembre de 1963

	Menos de 20 HP.	21 - 40	Más de 40
Alaró.....	1	2	-
Alcudia.....	3	13	7
Algaida.....	5	16	8
Andratx.....	8	3	-
Artá.....	1	15	3
Bañalbufar.....	1	-	-
Binisalem.....	2	8	5
Búger.....	-	3	-
Buñola.....	8	17	-
Calviá.....	2	30	3
Campanet.....	1	1	1
Campos.....	7	45	12
Capdepera.....	1	6	2
Consell.....	1	5	1
Costich.....	1	1	3
Esporles.....	6	3	-
Felanitx.....	9	54	10
Fornalutx.....	3	1	-
Inca.....	3	21	3
La Puebla.....	2	20	5
Lloret de V.A.....	1	2	6
Lloseta.....	4	-	-
Llubí.....	1	6	3
Lluçmajor.....	12	72	16
Manacor.....	13	71	19
Manacor del V.....	1	4	6
María de la S.....	-	8	6
Marratxí.....	8	26	5
Montuiri.....	-	14	11
Palma.....	34	74	12
Muro.....	1	9	7
Petra.....	7	17	14
Pollensa.....	4	12	3
Porreras.....	5	36	11
Puigpuñent.....	1	2	-
San Juan.....	-	17	5
Sancellas.....	2	20	4

INGREDIENTES

	Menos de 20 HP.	21 - 40	Más de 40
Alaró.....	1	2	-
Alcudia.....	3	13	7
Algaida.....	5	16	8
Andratx.....	8	3	-
Artá.....	1	15	3
Bañalbufar.....	1	-	-
Binisalem.....	2	8	5
Búger.....	-	3	-
Buñola.....	8	17	-
Calviá.....	2	30	3
Campanet.....	1	1	1
Campos.....	7	45	12
Capdepera.....	1	6	2
Consell.....	1	5	1
Costich.....	1	1	3
Esporles.....	6	3	-
Felanitx.....	9	54	10
Fornalutx.....	3	1	-
Inca.....	3	21	3
La Puebla.....	2	20	5
Lloret de V.A.....	1	2	6
Lloseta.....	4	-	-
Llubí.....	1	6	3
Lluçmajor.....	12	72	16
Manacor.....	13	71	19
Manacor del V.....	1	4	6
María de la S.....	-	8	6
Marratxí.....	8	26	5
Montuiri.....	-	14	11
Palma.....	34	74	12
Muro.....	1	9	7
Petra.....	7	17	14
Pollensa.....	4	12	3
Porreras.....	5	36	11
Puigpuñent.....	1	2	-
San Juan.....	-	17	5
Sancellas.....	2	20	4

I N C R E M E N T O

En 31 diciembre de 1963

	<u>Menos de 20 HP.</u>	<u>21 - 40</u>	<u>Más de 40</u>
Alaró.....	-	2	1
Alcudia.....	1	3	2
Algaida.....	-	5	3
Andratx.....	2	-	-
Artá.....	-	2	-
Bañalbufar.....	-	-	-
Binisalem.....	1	-	-
Búger.....	-	-	1
Buñola.....	-	3	-
Calviá.....	2	-	-
Campanet.....	-	2	-
Campos.....	-	3	10
Capdepera.....	-	-	-
Consell.....	-	1	-
Costich.....	-	-	1
Esporles.....	2	-	1
Felanitx.....	-	2	16
Fornalutx.....	-	-	-
Inca.....	3	3	2
La Puebla.....	1	4	8
Lloret.....	-	-	1
Lloseta.....	-	1	1
Llubí.....	-	1	1
Llucmajor.....	2	7	20
Manacor.....	-	10	8
Mancor.....	-	-	-
María de la S.	-	1	2
Marratxí.....	-	4	2
Montuiri.....	1	1	2
Palma.....	11	6	7
Muro.....	1	2	3
Petra.....	-	2	3
Pollensa.....	-	6	5
Porreras.....	1	3	2
Puigpuñent.....	1	-	-
San Juan.....	-	1	3

Menos de 20 HP. 21 - 40 Más de 40

San Lorenzo.....	-	2	6
Sancellas.....	-	-	3
Santa Eugenia.....	2	-	1
S. Margarita.....	2	3	-
S. María.....	1	-	-
Santanyi.....	-	4	5
Selva.....	-	-	-
Salines.....	1	1	-
Sineu.....	1	-	2
Sóller.....	10	-	-
Son Servera.....	-	-	1
Valldemosa.....	1	1	-
Vilafranca.....	1	-	4
Alayor.....	1	1	4
Ciudadela.....	1	2	3
Ferrerías.....	-	-	1
Mahón.....	4	1	-
Mercadal.....	-	-	2
San Luis.....	1	-	-
Ibiza.....	-	1	1
S. Antonio.....	-	-	1
S. José.....	-	1	-
S. Juan B.	-	1	3
S. Eulalia.....	-	1	2
Formentera.....	-	-	2

CONSUMO DE CARBURANTES AGRICOLAS EN BALEARES

	1958		1957	
	Gas-oil	Petróleo	Gas-oil	Petróleo
Enero.....	68.000	22.000	100.000	7.000
Febrero.....	56.000	18.000	85.800	10.000
Marzo.....	245.000	125.000	199.000	30.000
Abril.....	325.000	127.000	303.283	46.925
Mayo.....	420.000	213.000	473.500	85.100
Junio.....	550.000	307.000	789.960	379.905
Julio.....	564.000	350.000	560.000	379.205
Agosto.....	544.600	350.000	572.000	316.000
Septiembre.....	317.100	210.000	436.000	186.800
Octubre.....	308.000	170.000	210.000	140.500
Noviembre.....	94.000	70.000	88.000	36.000
Diciembre.....	82.000	50.000	65.000	22.000
Total	3.583.000	2.012.000	3.882.543	1.639.435

	1960		1959	
	Gas-oil	Petróleo	Gas-oil	Petróleo
Enero.....	126.000	99.000	187.000	31.000
Febrero.....	109.000	33.000	97.000	31.000
Marzo.....	332.000	143.000	240.000	124.000
Abril.....	458.000	200.000	355.000	180.000
Mayo.....	631.000	292.000	435.000	305.000
Junio.....	800.000	408.000	644.000	162.000
Julio.....	823.000	392.000	656.000	402.000
Agosto.....	832.000	380.000	657.000	403.000
Septiembre.....	600.000	250.000	355.000	294.000
Octubre.....	450.000	165.000	332.000	206.000
Noviembre.....	152.000	70.000	123.000	91.000
Diciembre.....	159.000	50.000	125.000	90.000
Total	5.472.000	2.482.000	4.148.000	2.319.000

CONSUMO DE CARBURANTES AGRICOLAS EN BALEARES

	1962		1961	
	Gas-oil	Petróleo	Gas-oil	Petróleo
Enero.....	23.500	15.000	175.000	50.000
Febrero.....	254.000	15.000	180.000	60.000
Marzo.....	693.000	70.000	500.000	70.000
Abril.....	703.000	120.000	566.000	100.000
Mayo.....	750.000	220.000	900.000	200.000
Junio.....	900.000	270.000	900.000	260.000
Julio.....	1.100.000	280.000	900.000	250.000
Agosto.....	1.200.000	400.000	1.000.000	300.000
Septiembre.....	1.200.400	400.000	800.000	250.000
Octubre.....	1.000.000	200.000	700.000	150.000
Noviembre.....	400.000	50.000	220.000	50.000
Diciembre.....	400.000	20.000	225.000	40.000
Total	8.830.900	2.060.000	7.066.000	1.780.000

	1964		1963	
	Gas-oil	Petróleo	Gas-oil	Petróleo
Enero.....	570.000	15.000	400.000	20.000
Febrero.....	580.000	15.000	400.000	20.000
Marzo.....	580.000	100.000	400.000	20.000
Abril.....	1.300.000	110.000	1.130.000	120.000
Mayo.....	1.530.000	200.000	1.270.000	296.000
Junio.....	1.855.000	350.000	1.560.000	400.000
Julio.....	2.000.000	300.000	1.580.000	400.000
Agosto.....	1.750.000	250.000	1.600.000	400.000
Septiembre.....	1.440.000	170.000	880.000	250.000
Octubre.....	805.000	80.000	780.000	100.000
Noviembre.....	640.000	40.000	550.000	40.000
Diciembre.....	505.000	20.000	560.000	20.000
Total	13.555.000	1.650.000	11.110.000	2.086.000

CONSUMO DE CARBURANTES AGRICOLAS EN BALEARES

Año	Petróleo	Gas-oil	Petróleo	Gas-oil
1957	1.639.435	3.882.543	1.639.435	3.882.543
1958	2.012.000	3.573.000	2.012.000	3.573.000
1959	2.319.000	4.148.000	2.319.000	4.148.000
1960	2.482.000	5.472.000	2.482.000	5.472.000
1961	1.780.000	7.066.000	1.780.000	7.066.000
1962	2.060.000	8.830.000	2.060.000	8.830.000
1963	2.086.000	11.110.000	2.086.000	11.110.000
1964	1.650.000	13.555.000	1.650.000	13.555.000

INDUSTRIA

PRESIDENTE:
 D. Juan Fran Thomas,
 Presidente del Sindicato Provincial de la Isla.

PORTANTE:
 D. Pedro Costa Portet,
 Economista del Gabinete Técnico del Consejo Económico.

SECRETARIO:
 D. José Luis Prim Kuntzer,
 Alrededor del Sindicato Provincial de la Isla.

D. José Luis Prim Kuntzer,
 Alrededor del Sindicato Provincial de la Isla.

D. José Luis Prim Kuntzer,
 Alrededor del Sindicato Provincial de la Isla.

PRESIDENTE:

1957..... D. Juan Frau Thomas,
Presidente del Sindicato Provincial de la Piel.

1958.....

PONENTE:

1960..... D. Pedro Costa Porto,
Economista del Gabinete Técnico del Consejo Económico
Sindical.

SECRETARIO:

1964..... D. José Luis Prim Muntaner,
Secretario del Sindicato Provincial de la Piel.

INDUSTRIA

... en Menorca el turismo todavía no se ha desarrollado en el grado que se ha hecho en las otras islas y, por lo tanto, sus efectos no han sido tan importantes, por lo menos con la misma magnitud que en Mallorca e Ibiza.

Para efectuar nuestro estudio, nos interesó clasificar las empresas que atienden la demanda de Baleares en tres categorías: a) Empresas localizadas fuera de la provincia... b) Empresas instaladas que atienden la demanda interna... c) Empresas que atienden la demanda externa...

LA INDUSTRIA EN BALEARES

La provincia de Baleares presenta frente a la mayoría de las provincias españolas una característica diferencial muy acusada: su insularidad. Esta situación geográfica actúa como elemento aislante y constituye una perturbación para toda la economía que analizaremos detalladamente en el caso del sector industrial, estudiando singularmente las limitaciones que ofrece para la localización de determinadas industrias.

Existe una inclinación natural en nuestra Administración por la que se tiende a tratar nuestros problemas provinciales en bloque; así, oiremos hablar de la industria del calzado en Baleares, de la industria de la construcción de Baleares, etc. Sin embargo, nosotros pretendemos demostrar que las diferentes islas, a pesar de tener problemas comunes, son unidades geo-económicas plenamente diferenciadas y que como tales exigen un tratamiento independiente del que pueda realizarse a escala provincial. Así, mientras en Mallorca se da un cierto equilibrio entre industria, hostelería, agricultura y el sector servicios en general, Menorca es preponderantemente industrial y agrícola, mientras su sector terciario está relativamente poco desarrollado; por último, en Ibiza el predominio de la hostelería es casi absoluto. Este planteamiento determina que en la solución de las diversas cuestiones económicas que se vayan presentando no podamos olvidar la individualidad de estas islas, que, repetimos, deben ser objeto de un tratamiento diferencial cuando las características del problema lo requieran.

En Mallorca e Ibiza la influencia del turismo ha sido considerable; sus efectos se han extendido a los otros sectores, actuando en ocasiones como multiplicador de múltiples actividades económicas, mientras que en otros casos limitaban las posibilidades existentes anteriormente. Por el

contrario, en Menorca el turismo todavía no se ha desarrollado en el grado en que lo ha hecho en las otras islas y, por lo tanto, sus efectos todavía no se han dejado sentir, por lo menos con la misma magnitud que en Mallorca e Ibiza.

Para efectuar nuestro estudio, nos interesa clasificar las empresas que satisfacen la demanda de Baleares en tres categorías:

- a) Empresas localizadas fuera de la provincia.
- b) Empresas insulares que sirviendo la demanda interna colocan parte de su producción fuera de la provincia o se dedican a la exportación.
- c) Empresas situadas en nuestras islas que venden todo su producto en el mercado provincial, siendo en ocasiones el ámbito de dichas empresas muy reducido y limitando su mercado a pequeñas localidades o zonas geográficas. A este tipo de empresas las denominaremos de mercado local.

Las características preponderantes de nuestra industria son - la reducida dimensión de las empresas, el escaso grado de mecanización, la antigüedad de la maquinaria existente, la falta de formación profesional, el escaso porcentaje de técnicos disponibles, el bajo grado de organización, etc. Sin embargo, debemos destacar un hecho de gran importancia, como el de la coexistencia de empresas de dimensión adecuada y elevado grado de organización y mecanización con otras que encajan mejor en la definición apuntada anteriormente. Mucho se ha hablado del ocaso industrial de la provincia, que si bien es cierto para las industrias que podríamos llamar tradicionales, tales como las del curtido, calzado, mueble, etc., - en cambio se ha producido un verdadero auge en otro tipo de industrias más directamente relacionadas con el turismo, así como en aquellas que tienden a satisfacer la demanda de una población cuyo nivel de vida aumenta constantemente; entre estas últimas distinguiremos principalmente la industria de la construcción, algunas industrias de la alimentación, las industrias de la confección, etc.

Creemos que puede resultar del mayor interés el estudio del dinamismo de las diversas industrias; un índice apropiado para averiguar cuáles son las industrias más progresivas consistirá en observar sobre una muestra suficientemente grande el porcentaje de empresas de cada sector que ha tenido entrada en el mismo en el período comprendido entre - - 1960-64 (cinco años). El resultado ha sido el siguiente:

MALLORCA

	PAIS DE MALLORCA	RESTO DE MALLORCA
Sector Construcción.....	22,2 %	31,4 %
Madera y Corcho.....	22,22%	16,5 %
Metal.....	16,6 %	18,- %
Alimentación.....	9,3 %	10,6 %
Textil.....	9,5 %	7,- %
Piel.....	3,7 %	11,8 %
Artes gráficas.....	10,0 %	-

El porcentaje de empresas que ha tenido entrada en los diversos sectores durante este mismo período en la isla de Menorca viene expresado en la siguiente tabla:

MENORCA

Sector Construcción.....	25,- %
Sector Alimentación.....	4,- %
Sector Piel.....	11,- %
Sector Metal.....	10,1 %
Sector Madera.....	15,6 %
Sector Químicas.....	10,- %

El resultado para Ibiza fué el siguiente:

IBIZA

Sector Construcción.....	52,4 %
Sector Alimentación.....	7,1 %

Sólo se han tenido en cuenta los sectores de los que se dispo nía suficiente número de encuestas para sacar conclusiones válidas.

En Mallorca es donde más clara se ve la relación turismo, cons trucción, industrias auxiliares de la construcción (madera, metal, etc.).

El auge turístico ha provocado una verdadera fiebre de inversiones en el sector de la construcción; éste, a su vez, ha tenido que ser abastecido por otros sectores, principalmente el del metal y la madera, - con lo que unos sectores económicos han constituido el mercado para otros.

Esta prosperidad encierra un peligro, pues los eslabones no son muy fuertes; más adelante demostraremos que en 1962 las dos terceras partes de la inversión en construcción correspondían directamente a instalaciones de tipo turístico; por esta razón, si se produce una saturación del turismo, se desencadenará un proceso en sentido contrario por el que la construcción e industrias auxiliares pueden sufrir importantes recesiones; es, pues, preciso lograr un afianzamiento de esta industrialización y evitar una dependencia tan directa del turismo.

En cuanto a las otras industrias, vemos que el ritmo de entrada es más normal y en algunos sectores existe descompensación por ser el número de salidas del sector muy superior al de entradas; tal ocurre, por ejemplo, en el sector piel.

En Menorca el ritmo de crecimiento de las diversas industrias ha sido más equilibrado; sin embargo, podemos observar un ritmo ligeramente más acelerado en los sectores de la construcción y la madera.

En Ibiza es destacable un aumento colosal en las industrias de la construcción, que en estos cinco años se han doblado; este es un índice claramente fidedigno de la extraordinaria expansión de la construcción en esta isla en los últimos años.

ESTADISTICAS INDUSTRIALES (I.N.E.)

AÑO 1962

PROVINCIA	Nº estable- investigados	Total de emplea- dos(2)	Horas òbre ro trabaja das (millares)	Costes de personal. (millones pts.)	Valor total de la pro- ducción (mi- llones pts.)
Explot. Minas y Canteras....	255	1.797	3.580	53	86
Indus. de la - Alimentación..	359	1.462	1.158	13	686
Indus. de Be- bidas.....	117	634	1.218	15	134
Indus. Texti- les.....	33	1.941	4.405	63	259
Indust. Calza- do, Conf. y - Cuero.....	632	8.200	18.279	214	1.242
Indus. Madera y Corcho.....	1.210	5.404	11.798	101	519
Indus. Papel - y Art. Gráf. .	168	1.178	2.408	29	103
Ind. Químicas.	178	1.334	2.671	44	242
Vidrio, Cerá. Cemen. y ma- tèr. construc.	480	3.414	7.116	82	231

PROVINCIA BALEARES	Nº establec. investigados	Total de emplea- dos (2)	Horas obre ro trabaja das (Millares)	Costes de personal. (Millones pts.)	Valor total de la pro- ducción (mi llones pts.)
Industrias metáli- cas básicas.....	7	137	289	4	12
Transformados,ma- terial ferrovia-- rio y vehículos - automóviles y bi- cicletas.	117	1.869	3.838	60	183

PROVINCIA BALEARES	Núm. de - centrales	Potencia ins- talada (en Kw.) Hidroeléc.	Total	Producción (en miles de Kw.h.) Hidroeléc.	Total
Industria de la energía eléctric a.....	7	100	76.140	350	185.770

EN UNA ENCUESTA DIRIGIDA A LOS INDUSTRIALES DE BALEARES, EN RELACION CON EL PLAN DE DESARROLLO, SE HA LLEGADO A LOS RESULTADOS QUE APARECEN EN LAS TABLAS-ADJUNTAS.

TABLA I

TODO EL MUNDO HABIA DEL PLAN DE DESARROLLO.

¿A TRAVES DE QUE MEDIO INFORMATIVO HA TENIDO USTED CONOCIMIENTO DE SU CONTENIDO?

	BALEARES	MALLORCA	PAIMA	MENORCA	IBIZA
Convers. casuales.....	14,88 %	14,34 %	12,70 %	15,88 %	17,14 %
Conf. y coloquios.....	5,24 %	3,04 %	4,18 %	12,31 %	3,42 %
Radio y T.V.	27,68 %	27,32 %	27,09 %	27,87 %	30,85 %
Art. de prensa.....	30,99 %	31,34 %	35,45 %	30,79 %	28,00 %
Folletos y libros.....	4,06 %	3,42 %	5,01 %	5,99 %	4,00 %
No conoce su cont.....	17,12 %	20,53 %	15,55 %	7,13 %	16,57 %

Podemos observar que una parte muy importante de la población industrial no conoce el contenido del Plan de Desarrollo y otra muy numerosa se ha enterado de su existencia a través de conversaciones casuales; además, los porcentajes correspondientes a conferencias y coloquios, así como los relativos a folletos y libros, dan los porcentajes más bajos, cuando son, y puede afirmarse, los medios más determinantes para llegar a un conocimiento detallado del Plan.

TABLA II

¿CREE USTED QUE SE HA DADO SUFICIENTE PUBLICIDAD AL PLAN DE DESARROLLO?

	BALEARES	MALLORCA	PAIMA	MENORCA	IBIZA
Si	27,74 %	28,24 %	29,22 %	50,49 %	50,92 %
No.....	18,70 %	24,49 %	26,64 %	21,92 %	10,18 %
Sin opinión.....	53,55 %	47,25 %	44,13 %	27,57 %	38,88 %

Son destacables las diferencias de opinión existentes entre las tres islas a la contestación de esta pregunta, si bien en el conjunto, como es natural, el peso de las respuestas proporcionadas por los industriales mallorquines se deja sentir de una forma clara.

TABLA III

¿CREE USTED QUE EL PLAN DE DESARROLLO AFECTA A SU EMPRESA?

	BALEARES	MALLORCA	PAIMA	MENORCA	IBIZA
Si.....	34,04 %	30,61 %	30,14 %	41,69 %	48,15 %
No.....	18,05 %	18,40 %	21,44 %	18,56 %	12,96 %
Sin opinión.....	47,89 %	50,97 %	48,40 %	39,73 %	38,88 %

Sólo una tercera parte de las Empresas afirman que el Plan de Desarrollo les afecta: en los años sucesivos, y sobre todo en los próximos planes, el grado de adhesión del sector privado al Plan es de esperar que aumente, tal como ha ocurrido en otros países occidentales. Es evidente que la programación de las inversiones del sector público que deben ser realizadas de forma vinculante, representando un porcentaje muy elevado de la inversión total, suponen una guía para el inversor privado, disminuyendo su riesgo; por otra parte, en los planes se procede al cálculo de las principales magnitudes y a la realización de previsiones económicas en los diversos sectores. Por todas estas razones, creemos que en estos próximos planes un mayor número de personas se sentirán ligadas a los mismos, pues de forma más o menos directa es indudable que influyen en la marcha económica del país y, por lo tanto, también en el desenvolvimiento de todas las Empresas. Por otra parte, existe una creencia bastante generalizada entre los pequeños empresarios que a menudo suponen que el Plan no afecta a su Empresa por tratarse de una unidad económica excesivamente reducida.

TABLA IV

¿CREE USTED QUE EL PLAN DE DESARROLLO INFLUIRA EN LA EVOLUCION DE LA ECONOMIA DE BALEARES?

	BALEARES	MALLORCA	PAIMA	MENORCA	IBIZA
Influencia favor.....	42,48 %	38,67 %	40,57 %	51,00 %	56,60 %
Influencia perjud.....	0,22 %	2,07 %	1,73 %	2,68 %	1,88 %
Ninguna influencia....	4,03 %	5,19 %	5,50 %	0,67 %	1,88 %
Sin opinión.....	51,29 %	54,05 %	52,17 %	45,63 %	39,62 %

Es digno de ser destacado que el número de personas que creen que el Plan afectará a sus empresas es inferior al de aquellas que creen que afectará a la economía provincial; de todas formas, existen grupos muy numerosos que no tienen una opinión formada al respecto.

TABLA V

¿Qué ventajas desearía usted que el Plan de Desarrollo proporcionara a su Empresa?

La contestación a esta pregunta creemos que es muy importante, pues en ella los industriales han reflejado sus necesidades y aspiraciones.

Solamente señalaremos las ventajas repetidas con mayor énfasis y no distinguiremos las respuestas por sectores, pues las diferencias existentes entre ellos apenas son apreciables.

En primer lugar, se pone de manifiesto la necesidad de crédito a medio y largo plazo existente para la pequeña y mediana empresa:

- a) Créditos para la adquisición de nueva maquinaria.
- b) Créditos para renovar las instalaciones.
- c) Créditos a la exportación, etc.

Entre otras ventajas que desearían que el Plan de Desarrollo les proporcionase señalaremos las siguientes, como más significativas:

1. Mayor grado de mecanización.
2. Mayor estabilidad en el precio de las materias primas.
3. Mejora en el sistema de transportes y disminución de sus costes.
4. Mayor facilidad en el aprovisionamiento de materias primas.
5. Aumento de la demanda con el incremento del nivel de vida.
6. Mayor estabilidad de precios y salarios.
7. Nivelación en el costo de la mano de obra.
8. Especialización de la mano de obra fuera del marco de la Empresa.
9. Más compenetración entre patronos y obreros.
10. Concentración de Empresas.
11. Mayor simplificación administrativa.
12. Apoyo a la pequeña industria.
13. Mejor información estadística.
14. Ayuda técnica a las pequeñas empresas, etc.

SEÑALE, POR ORDEN DE IMPORTANCIA, LOS GRUPOS O ENTIDADES QUE A SU JUICIO ESTEN MEJOR PREPARADOS EN EL MOMENTO ACTUAL PARA CONSEGUIR LA EFICACIA DEL PLAN DE DESARROLLO.

BALEARES	MALLORCA	MENORCA	IBIZA
Los Bancos.....	Los Bancos.....	Los Bancos.....	Los Bancos.....
La Adm. Pública..	La Adm. Pública..	La Adm. Pública..	Las E. Comer....
El personal Técn.	El personal Técn.	Los Empresarios..	Las E. Trans. ..
Los Empresarios..	Los Empresarios..	El personal Técn.	La Adm. Pública.
Las Em. Comercial.	Las Em.Comerc. ..	Las Em. Comerc. .	El personal Téc.
Las Em.Transportes	Las Em.Transportes	Las Em.Transportes	Los Empresarios.
Los Consumidores.	Los Consumidores.	Los Consumidores.	Los Obreros.....
Los Obreros.....	Los Obreros.....	Los Obreros.....	Los Consumidores

Es asombrosa la unanimidad de los empresarios al contestar esta pregunta: en todas las islas se señala que los Bancos son las entidades mejor preparadas para conseguir la eficacia del Plan; por otra parte, es destacable la gran semejanza existente entre las opiniones expresadas por los empresarios mallorquines y menorquines, que contrasta con la de los ibicencos, que una vez más ponen de manifiesto su dependencia extraordinaria del turismo y actividades terciarias (comercio, transportes, etc.), junto con una carencia casi absoluta del sector industrial. Por último, creemos algo injusto que los obreros hayan sido clasificados en último lugar, que si bien es evidente la falta de especialización existente en la mano de obra de la mayoría de los sectores, este defecto no es siempre imputable a los trabajadores y, por otra parte, no podemos olvidar el gran contingente de mano de obra especializada y consciente que debe ser tenida en cuenta en un lugar más destacado.

Durante los últimos años se ha producido en las Baleares un desarrollo económico cuyo motor principal ha sido el turismo. La Hostelería ha sido un colector de mano de obra, pero esta labor de trasvase no ha tenido lugar siempre de una manera directa; la industria de la construcción ha crecido extraordinariamente gracias al turismo y a su vez se ha convertido en una sector receptor de mano de obra.

La falta de mano de obra al producirse este extraordinario desarrollo económico ha provocado una corriente de inmigración muy importante, siendo la mayoría de los inmigrantes personal no cualificado. A pesar de esta inmigración la situación general de la provincia es de escasez, principalmente de mano de obra calificada.

Por otra parte, el trasvase de productores hacia la Hostelería y Construcción, en detrimento de otras industrias tradicionales y de la agricultura, ha determinado que un elevado porcentaje de mano de obra de todas las industrias no sea cualificada; este hecho no se ha producido solamente en las nuevas industrias, pues buena parte de la mano de obra calificada de las industrias tradicionales ha dejado su ocupación habitual para trabajar en otros sectores. Por otro lado, el turismo atrae con preferencia a la juventud y el porcentaje de aprendices en las diversas industrias es pequeño, por lo que si el fenómeno persiste, a la larga podría crearse una situación de envejecimiento de la población industrial de la provincia.

Son numerosas las personas que en época turística despliegan sus actividades en el campo de la hostelería y fuera de la temporada trabajan en otras ocupaciones fabriles e incluso en la agricultura.

Esta escasez de personal y la gran rentabilidad de los sectores de hostelería, construcción y auxiliares de la construcción han provocado una elevación de salarios muy importante; en general, son superiores a los de la Península. Sin embargo, este aumento que inicialmente se produjo en los sectores más progresivos, actualmente se está extendiendo a otros sectores y la distancia existente entre los salarios percibidos en las diversas industrias se va acortando paulatinamente, estando bastante distanciados de los percibidos por término medio en la Península.

Esta situación se ha producido principalmente en Mallorca e Ibiza. En Menorca el turismo no ha logrado adquirir la misma importancia que en las otras islas, pero indudablemente se producirá un fenómeno análogo. A pesar de todo, existe escasez de mano de obra en algunas indus-

trias, como la construcción y la madera, pero todavía no se ha producido - el trasvase de mano de obra procedente de otras actividades más tradiciona- les, por ejemplo del sector piel, es decir, que la movilidad de la mano de obra es todavía muy baja en comparación con las otras islas. La mayoría de empresas menorquinas con dificultades de mano de obra están faltas, sobre todo, de personal especializado; hay algunos sectores, como el de la piel y el de la alimentación, en los que las necesidades de personal de venta - son muy importantes.

Creemos interesante la exposición de algunos resultados de la en- cuesta de industria relativos a la mano de obra. La pregunta "Indique si - tiene dificultades de mano de obra" fué contestada de la siguiente forma:

PAIAMA

	Const.	Alimen.	Metal	Textil	Piel	Art.G.	Madera
Escasez M.O.	24,55%	28,54%	21,42%	24,92%	27,44%	21,05%	30,87%
Falta F. Prof. ...	32,89%	20,51%	30,94%	24,92%	21,56%	28,94%	26,46%
Paso a otras act..	5,38%	12,48%	9,52%	10,29%	17,64%	7,89%	10,29%
Falta de interés..	19,76%	16,06%	17,85%	10,29%	17,64%	15,78%	10,29%
Emigración.....	1,20%	0,89%	3,57%	1,47%	1,96%	-	1,47%
No tiene dific....	16,17%	21,41%	16,66%	20,58%	13,72%	26,31%	20,58%

I B I Z A

	Alimentación	Construcción	Madera
Escasez de M.O.	28,57%	10,41%	30,00%
Falta Form. Profesional.	33,33%	37,50%	26,66%
Paso a otra actividad...	9,52%	8,33%	3,33%
Falta de interés.....	9,52%	10,41%	3,33%
Emigración.....	-	-	-
No tiene dificultad.....	19,04%	33,33%	36,66%

En cuanto al tipo de especialidades que los empresarios faltos de mano de obra consideran necesario cubrir, las siguientes tablas nos dan también una idea aproximada para Palma de Mallorca e Ibiza:

P A L M A

	Const.	Alimen.	Metal	Textil	Piel	Art.G.	Madera
Per. Industrial...	2,94%	1,13%	6,15%	7,14%	-	3,57%	-
Maest. Indust. ...	1,96%	5,68%	9,23%	5,57%	4,25%	10,71%	-
Oficial 1ª.....	50,00%	28,40%	35,38%	35,70%	38,29%	42,84%	29,41%
Oficial 2ª.....	33,33%	25,--%	27,69%	25,--%	40,42%	25,--%	35,29%
Peones.....	7,84%	19,31%	4,61%	3,17%	12,76%	3,57%	11,76%
Prof. y Perit.....	1,96%	-	1,52%	-	-	-	-
Pers. Advo.....	0,98%	4,54%	6,15%	7,14%	2,12%	-	11,76%
Personal Vent. ...	0,98%	17,50%	9,23%	5,17%	-	10,71%	11,76%

I B I Z A

	Alimentación	Construcción	Madera
Personal especializado....	30 %	84,20 %	100 %
Peones.....	60 %	10,52 %	-
Pers. Advo. y Venta	10 %	5,36 %	-

En vista del gran problema de escasez de mano de obra, princi- palmente especializada, se agudiza la necesidad de organizar centros de - formación intensiva para los principales sectores de nuestra economía. Du- rante el año se ha creado la Escuela Sindical de Hostelería en Palma y la Escuela Sindical del Calzado de Ciudadela, pero es preciso lograr una ma- yor proliferación de centros de esta especie.

El desarrollo actual y previsible de nuestra industria precisa como base indispensable la creación de una Escuela de Peritos Industriales. En el pasado mes de noviembre el Consejo Económico elaboró un informe so- bre la necesidad de obtener esta importante realización, habiéndose efec- tuado una formidable campaña entre la opinión pública para apoyar esta pe- tición.

PROBLEMAS DE MAQUINARIA

Nuestras empresas son de dimensiones muy reducidas y están deficientemente mecanizadas; creemos del mayor interés conocer el número medio de máquinas por empresa, dentro de cada sector, según los resultados aportados por la encuesta.

NUMERO DE MAQUINAS POR EMPRESA DENTRO DE CADA SECTOR

PALMA DE MALLORCA

Sectores Industriales	Construc.	Aliment.	Metal	Piel	P. y A.G.	Textil	Madera	Quimic.
Máquinas principales.....	4,15	4,27	5,53	7,61	2,55	8,90	3,26	9
Máquinas auxiliares.....	3,28	3,77	6,73	9,50	2,75	4,71	1,81	6
Total máquinas.....	7,43	8,04	12,26	17,11	5,30	13,61	5,07	15

RESTO DE MALLORCA

Sectores Industriales	Construc.	Aliment.	Metal	Piel	P. y A.G.	Textil	Madera	Quimic.
Máquinas principales.....	2,10	2,36	1,76	11,67	1,9	24,42	1,72	8,58
Máquinas auxiliares.....	1,17	1,50	1,74	9,06	3,-	1,62	1,27	6,68
Total máquinas.....	3,27	3,86	3,50	20,73	4,9	26,64	1,99	16,66

Podemos observar que, en general, el número medio de máquinas es superior en Palma, lo que se explica por la mayor dimensión de las Empresas. Sin embargo, hay algunas excepciones: en algunos sectores el número medio de máquinas por empresa es inferior en la zona de Palma, tal como ocurre, por ejemplo, con la industria textil y la de la piel.

MENORCA

Sect. Industriales	Construc.	Alimentación	Metal	Piel	P.y A.G.	Madera
Máquinas principales..	1,33	3,98	10,07	2,19	3,33	2,53
Máquinas auxiliares...	2,05	2,19	10,41	3,37	2,09	1,97
Total máquinas.....	3,38	6,17	20,48	5,56	5,42	4,50

La dimensión media de las empresas del sector metal es muy superior en Menorca a la de las otras islas; en cambio, la dimensión media de las empresas del sector piel es muy inferior a la media de Mallorca, lo que es claro indicio de su carácter artesano.

IBIZA

Sectores Industriales	Alimentación	Construcción	Madera
Máquinas principales.....	2,06	1,94	1,59
Máquinas auxiliares.....	0,94	0,59	0,82
Total máquinas.....	3,-	2,53	2,41

En Ibiza la oferta está muy poco diversificada y las empresas son de dimensión mucho más reducida que en Mallorca y Menorca.

La edad media de la maquinaria, por sectores y por islas, es la siguiente:

MALLORCA

	<u>P A L M A</u>	<u>RESTO MALLORCA</u>
Construcción.....	7,27 años	6,9 años
Alimentación.....	10,84 "	14,8 "
Metal.....	9,38 "	16,5 "
Textil.....	20,83 "	19,25 "
Madera.....	9,17 "	11,5 "
Piel.....	19,1 "	15,1 "
Papel y Artes Gráficas.....	17,94 "	25,2 "

MENORCA

Construcción.....	2,6 años
Alimentación.....	14,6 "
Metal.....	9,7 "
Madera.....	11,3 "
Textil.....	13,5 "
Piel.....	10,9 "

I B I Z A

Construcción.....	4,4 años
Alimentación.....	11,25 "
Metal.....	4,66 "
Madera.....	5,78 "
Textil.....	2,-- "
Artes Gráficas.....	17,33 "

La edad de la maquinaria tiene una relación directa con la antigüedad de la industria; así, por ejemplo, en la industria de la construcción existe una correspondencia directa; en Menorca, la edad media de la

maquinaria de la industria es la más baja; por el contrario, es en Mallorca donde la industria tiene más solera, el lugar en que la edad media de la maquinaria es superior a la de las otras islas.

La mayoría de los empresarios en todos los sectores consideran que sus empresas están insuficientemente mecanizadas; por otra parte, la maquinaria en general está anticuada. Los sectores tradicionales: textil, piel, artes gráficas, etc., son los que tienen mayor porcentaje de maquinaria anticuada.

MAQUINARIA ANTICUADA A JUICIO DE LOS EMPRESARIOS

	<u>MALLORCA</u>	<u>MENORCA</u>	<u>IBIZA</u>
Construcción.....	47,-- %	22,-- %	58,75 %
Alimentación.....	52,-- %	60,-- %	35,-- %
Metal.....	53,-- %	30,--	-
Textil.....	60,53 %	-	-
Madera.....	41,2 %	42,-- %	43,-- %
Piel.....	66,15 %	59,-- %	-
Artes Gráficas.....	65,-- %	-	-
Químicas.....	60,-- %	62,8 %	-

Este índice es mucho más subjetivo que el relativo a la edad de la maquinaria, pues depende en mayor grado de las apreciaciones de los encuestados sobre lo que se considera como maquinaria anticuada. Para un empresario progresivo puede ser anticuada una determinada máquina, mientras que para otro más tradicional aquella misma máquina tiene todavía muchos años de vida útil para la empresa. De todas maneras, estas cifras nos sirven para darnos una idea del grado de antigüedad de la maquinaria de nuestra industria; realmente, es preciso emprender un proceso de modernización casi general; de todas maneras, aunque abundan las empresas donde el 100 % de su maquinaria está anticuada, también existen aquellas en las que toda o casi toda es nueva; sin embargo, y por desgracia, este tipo de empresas es poco numeroso y podemos afirmar que son escasas las que se han preocupado de amortizar la maquinaria a su debido tiempo. No se han sacado porcentajes de aquellos sectores en los que el número de empresas no eran suficientes para extraer conclusiones de cierta validez.

MECANIZACION

Realmente nos enfrentamos con un problema grave. En primer lugar, la mayor parte de la maquinaria existente es vieja y, por lo tanto, tiene que reponerse; por otra parte, la mayoría de los empresarios consideran que su empresa está insuficientemente mecanizada; o sea, que no se trata tan sólo de un problema de reposición, es preciso también variar la relación en favor de un mayor número de máquinas por empresa, lo que supone un esfuerzo de inversión mucho mayor que el de simple reposición.

Existe una circunstancia que nos obliga a emprender un importante esfuerzo en este sentido. Los salarios provinciales se despegan de la media nacional; por otra parte, nuestra situación insular nos obliga a superar obstáculos inexistentes en otras provincias; todo ello nos lleva a la conclusión de que para soslayar esta serie de dificultades es preciso lograr un mayor grado de mecanización que en la Península, como medio más eficaz para incrementar la productividad.

Realmente, la magnitud del esfuerzo exigido es extraordinaria; es preciso conseguir el apoyo integral del crédito oficial para lograr esta mecanización, pero también es preciso llevar a cabo una sana política de amortizaciones, cortando de raíz los errores del pasado.

DEPENDENCIA DEL EXTERIOR

La insularidad es una de las constantes que debemos tener siempre en cuenta al hablar de nuestra industrialización. Determina la localización de las industrias dentro de unos límites más o menos estrechos y ocasiona una dependencia muy elevada del exterior.

Veamos a continuación una serie de tablas confeccionadas para los principales sectores, en las que se expresan la dependencia entre las industrias baleáricas y el exterior; para su confección hemos utilizado la encuesta de industria, obteniéndose la media aritmética de los resultados expresados en los distintos cuestionarios. No sólo hemos tenido en cuenta el porcentaje de materias primas procedentes del exterior, sino también el porcentaje del volumen de ventas colocado fuera de la provincia.

Como más representativo de la isla de Mallorca, hemos escogido

en primer lugar Palma, por considerar que en el interior de la isla las cifras se desfiguran, pues muchos industriales mallorquines adquieren sus materias primas a mayoristas y detallistas de la capital, como el subsiguiente falseamiento del resultado.

P A L M A

<u>SECTORES INDUST.</u>	<u>CONSTRUC.</u>	<u>ALIMENT.</u>	<u>METAL</u>	<u>MADERA</u>	<u>PIEL</u>
Materias primas del resto - de España.....	23,6 %	46,8 %	55,8 %	57,5 %	71 %
Materias primas de importación.....	3,1 %	5,- %	5,- %	2,4 %	11 %
Total procedente del exterior.....	26,7 %	51,8 %	60,8 %	59,9 %	82 %

A continuación exponemos el porcentaje de productos fabricados en Palma que no se venden en la provincia. Para determinarlo, nos hemos valido igualmente de la encuesta.

P A L M A

	<u>CONSTRUC.</u>	<u>ALIMENT.</u>	<u>METAL</u>	<u>MADERA</u>	<u>PIEL</u>
Venta al resto de España....	5,40 %	3,40 %	12,56 %	0,58%	28,36%
Venta al extranjero.....	1,75 %	0,25 %	3,40 %	2,74%	6,80%
Total venta exterior.....	7,15 %	4,21 %	15,96 %	3,32%	35,61%

Observamos que en todos los sectores estudiados, excepto en el de la construcción, las materias primas procedentes del exterior superan el 50 % de los empleados, llegando al 82% en el caso de la piel, que, por otra parte, es el sector en el que se da un porcentaje mayor de ventas al exterior de la provincia. En la construcción debemos tener en cuenta que si bien el total procedente del exterior es inferior, suele, sin embargo, tratarse de materiales de gran peso y volumen.

En conjunto, la balanza comercial de nuestras islas resulta ampliamente deficitaria. Sería muy conveniente que se emprendiesen estudios serios de las relaciones estructurales de las diversas industrias, lo que en el caso de las Baleares sería más factible que en otra provincia por tratarse de un archipiélago donde las entradas y salidas de materias primas y productos terminados son más fácilmente localizables y su contabilización resulta más fácil que en una región del interior.

Como exponente del resto de Mallorca hemos escogido una serie de pueblos: Inca, Lluçmajor, Felanitx, Campos, La Puebla.

RESTO DE MALLORCA

SECTORES INDUST.	CONSTRUC.	ALIMENT.	METAL	MADERA	PIEL
Materias primas resto España.....	7,39 %	20,99 %	38,11 %	20,47 %	59,11 %
Materias primas importación.....	2,98 %	0,76 %	2,57 %	16,07 %	1,22 %
Total procedente exterior.....	10,37 %	21,75 %	40,68 %	36,47 %	60,33 %

Seguidamente exponemos el porcentaje de productos fabricados en estos pueblos que no se venden en la provincia.

RESTO DE MALLORCA

SECTORES INDUST.	CONSTRUC.	ALIMENT.	METAL	MADERA	PIEL
Venta al resto España.....	1,14 %	4,30 %	-	-	52,26 %
Exportación.....	-	2,08 %	-	-	5,72 %
Venta fuera de Baleares.....	1,14 %	6,38 %	-	-	57,98 %

Observamos que en estos pueblos la importancia relativa de las importaciones decrece respecto a Palma, si bien guardando siempre cierta relación; por otra parte, el porcentaje de venta fuera de Baleares es inferior, si exceptuamos el sector piel y alimentación; tanto el sector metal como el de la madera, en esta serie de pueblos, podemos decir que se trata de industrias de mercado local.

MENORCA

Para esta isla hemos tenido en cuenta los porcentajes relativos a Mahón y Ciudadela, independientemente del resto de la isla.

	CONSTRUC.	ALIMENT.	METAL	MADERA	PIEL
Materias primas del resto de España....	48,6 %	52,06 %	94,29 %	70,4 %	88,35 %
Materias primas importación.....	2,05 %	5,48 %	2,03 %	15,88 %	1,44 %
Total procedente exterior.....	50,65 %	57,54 %	96,32 %	85,28 %	89,79 %

MENORCA (MAHON-CIUDADELA)

El volumen de ventas colocado fuera de la isla se expresa en porcentajes de la siguiente forma:

SECTORES INDUST.	CONSTRUC.	ALIMENT.	METAL	MADERA	PIEL
Venta al resto de España.....	3,61 %	8,06 %	65,5 %	6,50 %	87,28 %
Exportación.....	0,84 %	-	15,25 %	-	6,-- %
Total venta fuera de Baleares.....	4,45 %	8,06 %	80,75 %	6,50 %	93,28 %

Tanto en los sectores del Metal como en el de la Piel podemos observar el esfuerzo que representa para estos industriales la competencia en el mercado nacional; por una parte importan alrededor del 90 % de sus materias primas y reexpiden hacia el mercado nacional o al extranjero, por un total comprendido entre el 80 % y 90 %.

M E N O R C A (RESTO)

SECTORES INDUST.	CONSTRUC.	ALIMENT.	METAL	MADERA	PIEL
Materias primas del resto de España....	9,37 %	17,5 %	90,82 %	62,83 %	75,- %
Materias primas de importación.....	3,75 %	-	8,33 %	8,56 %	9,21 %
Total procedente - del exterior.....	13,12 %	17,5 %	99,- %	71,39 %	84,21 %

M E N O R C A (RESTO)

SECTORES INDUSTRIALES	METAL	MADERA	PIEL
Resto de España (ventas).....	84,16 %	7,- %	72,8 %
Exportación.....	-	12,- %	12,- %
T O T A L.....	84,16 %	19,- %	84,8 %

En cuanto al total exportado por estos tres sectores (expresado en porcentajes) vemos que la diferencia respecto a Mahón y Ciudadela es ínfima.

I B I Z A

SECTORES INDUST.	CONSTRUCC.	ALIMENT.	METAL	MADERA
Materias primas del resto de España.....	32,1 %	78,63 %	28,33 %	64,11 %
Materias primas del extranjero	5,9 %	-	-	8,82 %
Total procedente del exterior.....	36,- %	78,63 %	28,33 %	72,93 %

Las cantidades procedentes del exterior expresadas en porcentajes, procedentes del sector Alimentación, son muy superiores en Ibiza a las que reciben Mallorca y Menorca. La industria ibicenca está poco diversificada; los sectores más desarrollados están relacionados con la hostelería y la construcción.

FORMENTERA

SECTORES INDUSTRIALES	CONSTRUCCION
Materias primas del resto de España...	42,77 %
Materias primas del extranjero.....	13,88 %
Total procedente del exterior.....	56,65 %

I B I Z A

SECTORES INDUSTRIALES	ALIMENTACION
Venta al resto de España.....	1,22 %
Exportación.....	8,89 %
Total vendido en el exterior.....	10,11 %

LOCALIZACION DE LA INDUSTRIA

La localización de una industria privada debe orientarse hacia la obtención del máximo beneficio. En el caso de las Baleares, indudablemente no están explotadas todas las posibilidades de instalación de nuevas industrias, ni todas las industrias localizadas en el archipiélago responden a unas circunstancias favorables.

Uno de los principales elementos de juicio a considerar es el coste total del transporte de materias primas y productos terminados hasta el mercado de venta. Aquellas industrias que requieran el empleo de materias primas de elevado peso o volumen y de las que no dispongamos en nuestras islas difícilmente podrán prosperar, sobre todo si el peso del producto terminado es muy inferior; en cambio, por el contrario, si el peso de las materias primas que deben ser importadas, aun siendo muy elevado, es inferior al del producto final fabricado en Baleares, la industria podrá localizarse en la provincia mientras se dé la condición siguiente: Que el mercado insular tenga extensión suficiente para absorber una producción que permita la instalación de una fábrica de dimensión óptima; de lo contrario, debería exportarse el excedente, con lo que el peso o volumen del producto terminado influiría también desfavorablemente por aumentar de modo considerable el coste de los transportes.

Desde este punto de vista, podemos afirmar que tienen posibilidades todas aquellas industrias en las que el coste de transporte de las materias primas no sea muy elevado y que el mercado pueda absorber fácilmente; si dándose esta última circunstancia las materias primas son también locales, nos encontramos entonces en posición favorable respecto a industrias análogas de la Península o del extranjero.

Las industrias de nuestras islas que orientan parte de su producción hacia el mercado exterior serán principalmente aquellas cuyos productos finales sean poco pesados y tengan un alto valor unitario, a fin de que el incremento del coste de transporte por unidad sea el menor posible. Respecto al mercado nacional, nuestra situación geográfica es claramente adversa; por el contrario, tratándose de los mercados exteriores, las ventajas de la Península respecto a Baleares no son claras, aunque depende, naturalmente, del punto de destino de las mercancías exportadas.

Otro factor de importancia trascendental ante las perspectivas de instalar una industria local es la disponibilidad de los recursos propios necesarios para su funcionamiento, así como su coste relativo. Hablamos de recursos en un sentido amplio, comprendiendo las materias primas, la mano de obra, el agua, la energía eléctrica, los combustibles, etc.

La abundancia de agua es el principal determinante para el establecimiento de muchas industrias (verbigracia, la industria textil, papelera, etc.). La energía eléctrica suministrada por G.E.S.A. durante el presente año ha sufrido un importante aumento; por otra parte, tiene en construcción dos nuevos generadores de gran capacidad, financiados por medio de un crédito concedido por el Banco Mundial. Respecto a los lignitos del centro de la isla de Mallorca, está previsto un considerable incremento de la producción en los últimos años, si bien es necesario realizar inversiones muy importantes.

La disponibilidad y coste de la mano de obra es a veces un factor determinante en la localización de una industria. Cuando el coste de la mano de obra representa un porcentaje elevado del coste del producto y éste tiene un valor alto, unitario, la industria suele orientarse hacia los lugares donde la mano de obra es más abundante y de menor coste. Esta es una de las explicaciones del paulatino desplazamiento de nuestra industria del calzado por la levantina, al disponerse en esa zona de una mano de obra más abundante y barata.

Existen algunas materias primas difícilmente transportables por no tolerar fletes muy elevados: por ejemplo, la leche o un combustible de baja calidad; en este caso, las fábricas que aprovechen los citados recursos deberán situarse cerca de los mismos. Puede darse el efecto contrario, es decir, puede ocurrir que la instalación de una fábrica determinada condicione un aumento local de la materia prima empleada en la misma; tal es el caso, por ejemplo, de una industria de conservas vegetales, cuya capacidad de absorción a precios razonables puede determinar un importante incremento en la producción de hortofrutícolas. Al hablar de las enormes posibilidades de instalación de nuevas industrias, nos referimos singularmente a las industrias derivadas de la agricultura, cuyo incremento podría ser muy importante en Baleares; Menorca ha sabido aprovechar mejor las riquezas que la agricultura y ganadería ponía a su alcance para industrializarse.

La existencia de servicios educativos, sanitarios, administrativos, etc., facilitan la instalación de nuevas industrias en una zona determinada. Esperamos que los polígonos industriales sean un modelo en estos aspectos y constituyan un aglutinante que favorezca la instalación de nuevas industrias cada vez más progresivas.

Tienen también importancia, como factores locacionales, la existencia de viviendas desocupadas, de las que tenemos un amplio déficit; las condiciones de vida, el clima, etc., son también factores muy dignos de ser tenidos en cuenta, si bien en nuestra provincia son favorables.

Sería deseable que se emprendiesen estudios a escala provin- cial para ver las posibilidades de localización de las industrias más ren- tables, lo que supondría una orientación importante para el inversor; en caso de tratarse de una inversión pública, el objetivo principal sería el conseguir un coste mínimo; por el contrario, en la inversión privada se - perseguiría la obtención del máximo beneficio.

INDUSTRIA Y TURISMO

El turismo es la principal fuente de riqueza en las Baleares, y el incremento constante que ha venido sufriendo en los últimos años ha determinado un considerable aumento de la demanda, ha sido el multiplica- dor de múltiples actividades y un elemento decisivo en el aumento del ni- vel de vida provincial.

No obstante, a esta ola de prosperidad provocada por el turis- mo debemos añadir unos efectos secundarios perturbadores; entre ellos ca- be destacar un aumento constante del nivel de precios, sobre todo de los productos de primera necesidad. Si nos ceñimos a la industria, podemos - constatar que en la actualidad experimentan un gran auge las industrias - más relacionadas con el turismo, mientras que otras industrias cuya depen- dencia es menor han experimentado una recesión; este efecto negativo se - ha producido, sobre todo, como consecuencia del factor mano de obra, no - sólo por el aumento general de salarios respecto a los percibidos en la - Península; además se ha notado un desplazamiento de mano de obra hacia - sectores tales como Hostelería y Construcción, donde se perciben salarios superiores. El resultado definitivo de este proceso ha sido que el turis- mo, para un tipo de industrias ha significado prosperidad; para otro tipo de industrias más tradicionales, ha supuesto un aumento de los costes de mano de obra especializado, que se ha reflejado en la calidad de los pro- ductos.

En Menorca los efectos han sido más atenuados, pero es previ- sible que el desarrollo turístico que esta isla experimentará sin duda en el futuro determinará en sus industrias un proceso análogo al experimenta- do en las de Mallorca e Ibiza.

Hasta aquí hemos hablado de la situación actual de nuestra in- dustria. Sin embargo, existe un grave peligro: el turismo ha llegado a - ser una panacea, pero conviene ir pensando en su sustituto. Creemos que - el turismo no descenderá, pero es suficiente que se produzca una satura- ción, en relación con la Península y un menor porcentaje de mano de obra que la cifra de visitantes de nuestras islas no aumente, para que - - automáticamente se produzca un colosal descenso en la construcción, lo que acarrearía una disminución automática en la demanda de - - -

los sectores auxiliares de la construcción (metal, carpintería, etc.), y el mercado interno sufriría una merma considerable, que repercutiría de - modo muy desfavorable en toda la economía. Para apoyar este razonamiento, nos basamos en datos recogidos en el Colegio de Arquitectos de Palma refe- rentes al año 1962: Un 38 % de las inversiones en construcción correspon- dieron a hoteles, un 23 % a chalets y apartamentos; en total, el 61 % de la construcción tenía en aquel año una dependencia totalmente directa del turismo. Suponiendo que dicho porcentaje permanezca más o menos constante, nos encontraríamos con que una actividad tan importante como la construc- ción se reduciría en dos terceras partes si la cifra de nuestros visitan- tes dejase de aumentar, sin tener en cuenta que el tercio restante segura- mente sufriría un decremento al estar evidentemente relacionada con la - renta provincial, que indudablemente experimentaría un descenso.

Vista la necesidad de prever este momento de saturación, que seguramente llegará y que puede llegar de forma imprevista, es preciso en- contrar un sustituto. Sabemos que la agricultura, a pesar de todos los - avances de la técnica, tiene un techo limitado en cuanto al desarrollo de sus posibilidades; el único sustitutivo posible para lograr el continuo - desenvolvimiento de nuestra economía es el refuerzo de nuestra industria, aprovechando las posibilidades que nos ofrece la extensión del mercado in- terno y su diversificación.

Es preciso saber aprovechar todas las posibilidades de indus- trialización existentes, que parte de las energías que se han volcado en la hostelería dirijan sus esfuerzos hacia la industria; la hostelería se ha financiado en gran parte gracias a la revalorización de los terrenos y a las constantes inversiones de capitales de fuera de la provincia, pero también se ha dado un trasvase de capitales procedentes de la agricultura y de la industria que deben regresar a su primitivo origen, y de la misma manera que la industria y agricultura ayudaron al turismo en sus primeros tiempos, creemos que ha llegado el momento de invertirse la corriente y - deben ser las rentas del turismo las que ayuden en los momentos actuales a la industrialización y a la capitalización del campo.

Un modelo de actuación en este sentido es la de los industria- les mallorquines, que, movidos por un extraordinario espíritu de coopera- ción, han logrado la creación de A.S.I.M.A. y el reconocimiento oficial - de tres polígonos industriales. La trascendencia de este acontecimiento - es extraordinaria y creemos que representa la reafirmación de nuestra in- dustria, que pretende colocarse a la cabeza y adoptar las técnicas más mo- dernas.

INDUSTRIA Y TRANSPORTES

La insularidad y el distanciamiento de nuestras islas de la costa peninsular supone que para el desenvolvimiento de nuestra actividad económica y continua relación con el exterior solamente podemos realizarla a través de dos medios de transporte: el aéreo y el marítimo.

El primero es flexible, pero solamente adecuado cuando las mercancías transportadas tienen un alto valor unitario y son preferentemente poco pesadas. Por el contrario, el transporte marítimo, a través del cual se canalizan la mayor parte de nuestras relaciones comerciales con la Península y el extranjero, adolece de falta de flexibilidad; nos remitimos a la ponencia de transportes por considerar que es factible la solución de diversos problemas y de esta posible solución depende en gran parte nada menos que el futuro de nuestra industria.

No se trata tan solo del aumento de coste que supone la importación de materias primas y la exportación de productos acabados, como ocurre en algunos casos; los problemas son más numerosos; esta falta de flexibilidad en el transporte supone unas inmovilizaciones financieras para regular los "stocks" muy importantes, que deben ser tenidas en cuenta; por otra parte, el servicio de compras tropieza con graves dificultades en el aprovisionamiento de materias primas y lo mismo se podría decir de la organización comercial, pues los trastornos que ocasiona la falta de flexibilidad de nuestra red de transportes repercute en ella desfavorablemente, habiéndose llegado en algunos casos a la anulación de pedidos por causas tan sólo atribuidas a estos defectos antes aludidos.

La única manera de evitar estos graves inconvenientes, aparte de solucionar el problema de los transportes, y sobre todo para la pequeña y mediana empresa, consiste en la creación de cooperativas para la compra de materias primas, así como la creación de centrales de venta y sistemas cooperativos de comercialización por sectores, como único medio para soslayar estos inconvenientes, que no sólo derivan de los inconvenientes apuntados para el transporte, sino también de nuestra propia insularidad, que nos mantiene aislados. Las cooperativas no gozan de gran simpatía entre los industriales; un pasado poco feliz ha provocado un clima de desconfianza en muchos ramos, pero es preciso vencerlos si queremos disminuir las desventajas a las que indefectiblemente tendremos que hacer frente como consecuencia de nuestra insularidad.

PRODUCTIVIDAD

La productividad industrial de la provincia es muy baja; existen posibilidades de aumentarla a través de una concentración de empresas, renovación de maquinaria y elevación del grado de mecanización, aplicación de nuevos métodos de trabajo, así como por medio de una mayor especialización de la mano de obra empleada.

Creemos que el medio más idóneo para lograr un aumento de la productividad es el de la concentración o asociaciones de empresas; en algunos sectores se han realizado intentos que esperamos prosigan con éxito y su ejemplo se multiplique.

La productividad varía mucho de unos sectores a otros, y dentro del mismo sector alternan empresas bien organizadas y de planta adecuada con otras de reducidas dimensiones y baja productividad.

Los convenios colectivos son los medios más idóneos para aumentar la productividad; si bien este aumento debe compensar el incremento de salarios, creemos que se ha desfasado la intervención de los Convenios Colectivos en la generación de la inflación.

Entre los medios existentes para aumentar la productividad a corto plazo creemos que son destacables las concentraciones de empresas, así como conseguir un mayor grado de especialización de la mano de obra fuera del marco de la empresa. La aplicación de nuevos métodos de trabajo, así como la renovación de maquinaria y mayor mecanización, creemos que son soluciones a plazo medio, por las elevadas inversiones que suponen, si bien en todo momento deberá contarse con la ayuda del Crédito Oficial, del que tan necesitada está la pequeña y mediana empresa.

A continuación emprenderemos el estudio aislado de una serie de sectores, tales como el de la Construcción, Piel, Madera y Metal. En el estudio del Sector Piel nos referimos singularmente a MALLORCA, por contar con la Ponencia de don MARCOS MASCARO en el I CONSEJO ECONOMICO SINDICAL INSULAR DE MENORCA, en la que se hacía especial referencia al Sector Piel de aquella isla. Para el estudio del Sector Madera hemos escogido un centro neurálgico de Baleares, como es Manacor, ya que los problemas y soluciones son muy semejantes en el resto de la provincia.

SECTOR CONSTRUCCION

En este sector predominan las pequeñas empresas y muchas de las de nueva creación tienen también una dimensión reducida. Este es uno de los principales motivos que influyen en la escasa mecanización de esta industria.

Por otra parte, la mano de obra en general no es cualificada, siendo notable la falta de personal especializado y empezándose a notar un excedente de peonaje.

Los costes son elevados por la baja productividad, la repercusión de los salarios (en general más elevados que en el resto de la Península), el coste del transporte de materias primas, así como la dificultad en el aprovisionamiento de alguna de ellas.

La productividad es baja debido al escaso grado de mecanización, a la falta de especialización de la mano de obra y a las dificultades existentes en el aprovisionamiento de materias primas, sobre todo en determinadas épocas.

La dependencia del sector respecto del turismo es muy notable; puede observarse el auge de la construcción en las zonas más turísticas de Baleares, no solamente en inversiones propiamente turísticas, sino también en viviendas.

Las perspectivas del sector son muy buenas, si bien su actividad está directamente ligada a la evolución del turismo. A su vez están ligadas con la construcción una serie de actividades de otros sectores que constituyen un porcentaje muy importante a la formación de la renta provincial.

A continuación exponemos una tabla correspondiente al censo de 1963, con expresión de los diversos grupos que forman el Sindicato de la Construcción, Vidrio y Cerámica:

PROVINCIA DE BALEARES

PROVINCIA DE BALEARES

SINDICATO DE LA CONSTRUCCION

Marzo 1963

GRUPOS	C E N S O							
	ECONOMICOS			SOCIALES				
	Gr.	Med.	P.	T.	E.	A.	NC.	G
Areniscas.....	-	2	42	-	34	1	263	-
Canteras piedra.....	-	3	19	-	106	1	207	-
Cales y Yesos.....	-	2	4	-	14	1	8	-
Piedras Molino.....	-	-	1	-	1	-	-	-
Cemento Natural.....	-	39	-	-	38	5	14	-
Mosaicos.....	-	13	28	-	421	2	181	1
Piedra Artificial.....	-	10	19	-	250	1	95	-
Forjados y Hormigón....	-	9	16	-	171	7	85	-
Almacenistas Construc-	-	18	38	-	8	19	7	-
ción.....	-	2	25	-	70	-	170	-
Tejas y Ladrillos.....	-	-	21	-	8	-	10	-
Alfarería.....	-	2	1	-	25	3	84	2
Azulejos.....	-	12	86	4	12	7	2	-
Comercio Vidrio y Cerá-	-	11	9	5	58	9	27	1
mica.....	2	2	10	-	630	-	264	2
Optica.....	2	1	1	19	264	29	104	2
Vidrio Soplado.....	2	2	6	-	74	10	45	2
Vidrio Hueco.....	3	14	12	47	1.247	121	2.659	4
Vidrio Plano.....	11	26	26	36	1.524	181	2.260	3
Obras Públicas.....	-	104	1.018	-	1.010	14	3.238	-
Contratistas Generales.	-	4	25	-	61	2	54	-
Albañilería.....	-	3	42	-	112	4	106	-
Yeseros.....	-	11	13	-	75	3	25	-
Pintores.....	-	-	-	-	-	-	-	-
Escultores.....	-	-	-	-	-	-	-	-
	22	290	1.462	111	6.213	420	9.898	17

Los datos estadísticos relativos al valor de la construcción - en los once primeros meses de 1962 han sido recogidos en el Colegio de Arquitectos, obteniéndose los siguientes resultados:

	MALLORCA 1962 Pesetas	(Enero-Noviembre) Porcentajes
Hoteles.....	655.159.000	38,27 %
Chalets y Apartamentos.....	404.565.000	23,63 %
Locales Agr. e Indust.	16.249.000	0,94 %
Loc. Comer. o Servicios.....	70.596.000	4,12 %
Viviendas.....	564.989.000	33,01 %
TOTAL.....	1.711.558.000	100,-- %

	MENORCA 1962 Pesetas	(Enero-Noviembre) Porcentajes
Chalets y Apartamentos.....	4.378.000	27,24 %
Loc. Agric. e Indust.	487.000	3,03 %
Loc. de Comer o Servic.	5.901.000	36,71 %
Viviendas.....	5.305.000	33,00 %
TOTAL.....	16.071.000	100,-- %

	IBIZA 1962 Pesetas	(Enero-Noviembre) Porcentajes
Viviendas.....	72.760.000	49,97 %
Hoteles.....	36.663.000	25,18 %
Chalets y Apartamentos.....	26.879.000	18,46 %
Loc. Agric. e Indust.	1.016.000	0,69 %
Loc. de Comerc. o Servic.	8.263.000	5,67 %
TOTAL.....	145.581.000	100,-- %

	FORMENTERA 1962 Pesetas	(Enero-Noviembre) Porcentajes
Vivienda.....	1.105.000	100,-- %

El total para Baleares de estos once primeros meses de 1962 fué de 1.874.315.000 pesetas. De esta cifra total correspondió el 91,3 % a Mallorca, el 7,7 % a Ibiza y el 0,8 % a Menorca. Es evidente la enorme importancia relativa de Mallorca en el conjunto de la provincia; resulta de gran interés el estudio estadístico de los años 1963 y 1964 para ver si estas proporciones han variado, y en caso afirmativo, averiguar el sentido de esta variación.

En Mallorca, la importancia de las construcciones relacionadas con el turismo (hoteles, chalets y apartamentos) es extraordinaria; por el contrario, en Ibiza, zona igualmente turística, la importancia de la vivienda es mayor. También sería interesante observar la evolución de estas características a través del tiempo.

Estas estadísticas nos muestran que la importancia del sector es muy relativa según se trate de una u otra isla. En Mallorca e Ibiza, donde el turismo es pujante, la construcción alcanza cifras muy elevadas, mientras que en Menorca, donde el turismo todavía no arraigó como en las otras islas, la importancia de este sector es muy inferior.

Creemos de gran interés la reproducción para estos once meses de 1962 del número de proyectos hoteleros, así como de su procedencia e inversión unitaria media, tanto en las islas de Mallorca como en la de Ibiza.

M A L L O R C A (Enero-Noviembre de 1962)			
	H O T E L E S		
	Inversión unitaria media (en millares)	Inversión total (en millares)	Proyectos
Palma.....	5.020,00	316.263	63
Calviá.....	5.621,00	191.139	34
Llucmajor.....	4.628,00	32.415	7
Pollensa.....	3.133,00	28.202	9
Santanyí.....	3.954,00	19.772	5
S. Servera.....	3.023,00	18.149	6
Capdepera.....	2.741,00	16.455	6
San Lorenzo.....	10.682,00	10.682	1
Sóller.....	1.467,00	7.338	5
Felanitx.....	3.060,00	6.120	2
Manacor.....	2.167,00	4.335	2
Andratx.....	1.151,00	3.456	3
S. Margarita.....	531,00	531	1
Puigpuñent.....	252,00	252	1
TOTAL.....	4.518,00	655.159	145

I B I Z A (Enero-Noviembre de 1962)			
H O T E L E S			
	Inversión unitaria media(en millares)	Inversión total (en millares)	Proyectos
Sta. Eulalia.....	2.947,00	8.843	3
San Antonio.....	2.639,00	26.390	10
San José.....	1.430,00	1.430	1
	<u>2.619,00</u>	<u>36.663</u>	<u>14</u>

En la zona de Palma hay 788 empresas del sector Construcción, frente a las 986 ubicadas en el resto de la provincia, lo que representa un 44,4 % del total; por otra parte, el número de obreros del ramo en la capital es de 10.668, mientras que en el resto de la provincia la cifra se eleva tan sólo a 6.374, suponiendo el 61,6 % el porcentaje de trabajadores ubicados en la capital de la provincia, lo que nos indica que la dimensión media de las empresas de la capital es muy superior a la de las del resto de Baleares.

Organización productiva

El porcentaje de las compras según el origen de las materias primas empleadas en la fabricación de los productos quedó establecida de la siguiente forma:

<u>Palma</u>	
Materias primas de Baleares.....	74,-- %
Materias primas del resto de España.....	23,6 %
Materias primas de importación.....	3,1 %
<u>Resto de Mallorca</u>	
Materias primas de Baleares.....	89,62 %
Materias primas del resto de España.....	7,39 %
Materias primas de importación.....	2,98 %
<u>Menorca</u>	
Materias primas de Baleares.....	49,35 %
Materias primas del resto de España.....	48,60 %
Materias primas de importación.....	2,05 %

Ibiza

Materias primas de Baleares.....	62,-- %
Materias primas del resto de España.....	32,1 %
Materias primas de importación.....	5,9 %

Formentera

Materias primas de Baleares.....	43,33 %
Materias primas del resto de España.....	42,77 %
Materias primas de importación.....	13,88 %

Mano de obra

En la zona de Palma existe una media de 13 obreros por empresa, si bien el porcentaje de empresas que tan sólo tienen de uno a cinco obreros supone un 43 % del número total de ellas.

En el resto de Baleares existe una media de 6,4 obreros por empresa, si bien varía de una a otra isla.

En el resto de Mallorca, la empresa media es de 6,8 obreros, mientras que un 65 % de las empresas tienen de uno a cinco. En Menorca, la media es de 6,1 obreros. En Ibiza, de 8,9 obreros por empresa, mientras que el 39 % de las empresas tienen menos de seis obreros.

Las dificultades de mano de obra quedaron expresadas en Palma de la siguiente forma:

Escasez de mano de obra.....	4,55 %
Falta de Formación Profesional.....	32,89 %
Paso a otras actividades.....	5,38 %
Falta de interés.....	19,76 %
Emigración.....	1,20 %
No tiene dificultades.....	16,17 %

En cambio, en Ibiza un 33,33 % de las empresas encuestadas no tienen dificultades, resaltando con el porcentaje obtenido para la capital de la provincia.

Entre las empresas que tienen dificultades de mano de obra, las especialidades que consideran necesario cubrir han sido las siguientes y en las correspondientes proporciones:

Palma

Perito Industrial.....	2,94 %
Maestro Industrial.....	1,96 %
Oficial de 1ª	50,-- %
Oficial de 2ª	33,33 %
Peones.....	7,84 %
Profesores y Peritos.....	1,96 %
Personal Administrativo.....	0,98 %
Personal de ventas.....	0,98 %

Maquinaria

En Palma, el número medio de máquinas por empresa es de 7,4, mientras que la edad media de la maquinaria es de 7,2 años; el porcentaje de maquinaria anticuada, en opinión de los propios empresarios, es de un 45,8 %.

Los empresarios palmesanos fueron consultados para averiguar si consideraban sus empresas suficientemente mecanizadas. Los resultados obtenidos fueron los siguientes:

Afirmativo.....	26,13 %
Negativo.....	61,34 %
Sin opinión.....	12,50 %

Productividad

Un 69,63 % de las empresas de Palma consideraban que su productividad podía aumentar, un 13,4 % opinaban que habían llegado a un tope de productividad y el 16,8 % no tenían opinión formada al respecto.

Los medios que fueron considerados más idóneos para aumentar la productividad fueron los siguientes: Modernización progresiva de la maquinaria, incrementar el porcentaje de personal especializado, así como lograr unos mejores servicios por parte de las industrias auxiliares de la construcción; disponer de mejores sistemas para el planeamiento de la ejecución de las obras, así como de sistemas más sencillos para controlar el trabajo del productor.

Organización administrativa

Un indicador eficaz para averiguar el grado de organización administrativa de las diferentes empresas es el sistema contable empleado en las mismas. Para la zona de Palma, los resultados obtenidos fueron los siguientes:

Libro de entradas y salidas.....	21,09 %
Contabilidad por partida simple.....	7,03 %
Contabilidad por partida doble.....	17,96 %
Contabilidad de costes.....	9,37 %
Control presupuestario.....	8,59 %
No lleva contabilidad.....	35,93 %

Es alarmante el porcentaje de empresas que no llevan contabilidad; por otra parte, son muy numerosas las empresas que emplean sistemas de contabilidad inadecuados, mientras que tan sólo un porcentaje muy pequeño del total usa el control presupuestario.

Organización comercial

Ya hemos visto el origen de las materias primas, según procedan de Baleares, del resto de España o del extranjero.

Los canales de distribución empleados por las empresas de Palma son los siguientes:

Compra fabricantes.....	43,01 %
Compra mayoristas.....	45,20 %
Compra detallistas.....	11,66 %

Los mercados de compra más importantes son:

- a) Baleares.- b) Cataluña.- c) Norte.- d) Extranjero.- e) Valencia y Murcia.- f) Andalucía.

El volumen de ventas de las mercancías fabricadas en Palma se distribuyó de la siguiente forma:

Ventas a Baleares.....	93,15 %
Ventas al resto de España.....	5,40 %
Ventas al extranjero.....	1,45 %

Las ventas realizadas al resto de España y al extranjero corresponden principalmente a materiales poco pesados y de gran valor, tales como perlas artificiales, materiales ópticos, azulejos, vidrio hueco, etc.

Los mercados de venta más importantes son los siguientes:

Primero, Baleares .- Segundo, Cataluña.- Tercero, Centro.- - Cuarto, Valencia y Murcia.

En conjunto, las perspectivas del sector son muy favorables, si bien su dependencia respecto al turismo es muy importante. En algunas industrias auxiliares existe una inadaptación de la oferta a la demanda, a veces bastante acusada. Por otra parte, el coste de algunas materias primas básicas, entre ellas el cemento, es muy elevado, siendo indispensable modernizar los medios de producción, aumentar la cantidad y disminuir el coste.

SECTOR PIEL

El Sector de la Piel comprende una serie de actividades industriales cuya característica común consiste en la utilización de la piel - como materia prima básica. Las empresas existentes en 1963, según el censo electoral de aquel año, son las siguientes:

PROVINCIA DE BALEARES

Sindicato de la Piel

<u>GRUPOS</u>	<u>GRANDES</u>	<u>MEDIANAS</u>	<u>PEQUEÑAS</u>
Recolección y almac. de cueros y pieles.....	-	-	11
Curtición veg. y min. vacuno, equino.	-	10	9
Curtición peletería.....	-	-	2
Curtición lanares y cabríos.....	-	5	7
Fabr. calzado ind.	-	68	182
Fabr. manual y artesana.....	-	18	57
Medida y calz. especial.....	-	-	22
Fabricación zapatillas.....	-	18	61
Fabric. parcial calzado.....	-	4	33
Reparación calzado.....	-	-	23
Marroquin. bolsos, art. viaje.....	-	3	1
Confección peletería.....	-	1	3
Guantería.....	-	-	2
Confec. prendas piel.....	-	-	19
Guarnicionería.....	-	-	16

Como ya hemos dicho en la introducción, vamos a estudiar con mayor detalle las características de este sector en Mallorca, puesto que para Menorca el tema fue estudiado en la Ponencia correspondiente.

En términos generales, podemos decir que la dimensión media - de las empresas mallorquinas es superior y que en Menorca predomina la artesanía; por otra parte, la incidencia sobre el costo del incremento de los salarios ha sido relativamente superior en Mallorca, donde los problemas de mano de obra son más agudos; también la composición de la producción es diferente. Junto a estas características diferenciales, existen otros problemas comunes que se derivan de la insularidad, principalmente las dificultades y el elevado coste de los transportes; a esto tenemos -

que añadir un aspecto positivo muy importante: la calidad extraordinaria de los productos fabricados, así como una brillante tradición en el mercado nacional y en los extranjeros. Por último, podemos señalar un tercer grupo de características estructurales comunes a toda la industria nacional, tales como excesiva proliferación de empresas, escasa dimensión de las mismas y anticuado equipo industrial.

MALLORCA

Este sector tiene una larga tradición en Mallorca; las industrias más antiguas y de más entidad se encuentran localizadas en los municipios de Inca, Lluçmajor, Lloseta, Alaró y Palma. La vida media de las empresas mallorquinas sobrepasa los veinte años. Es curioso resaltar la correlación existente entre antigüedad y número de obreros, de tal manera que, en general, las grandes empresas suelen ser más antiguas y entre ellas abundan las fundadas a fines del siglo pasado y principios del actual.

Entre las mayores empresas predominan de manera casi absoluta las que fabrican calzado mecánico; en cambio, las industrias de dimensión media del sector tienen una producción más diversificada, si bien predomina la fabricación de calzado industrial, así como la manual y artesana; entre las pequeñas empresas es muy importante el grupo de guarnicioneros y manufacturas de la piel.

LA INDUSTRIA DEL CURTIDO (MALLORCA)

La industria del curtido tiene por objeto la transformación de la piel en cuero, indispensable para pasar a sucesivas fabricaciones; pese a su importancia, como subsidiaria de la industria del calzado y de todo el sector en general, esta industria ha sufrido una recesión espectacular en los últimos tiempos, siendo actualmente muy inferior el número de empresas dedicadas a esta actividad al de hace tan sólo unos pocos años.

En 1961 había 24 establecimientos en Baleares con un total de 327 productores y una media de 13,6 productores por establecimiento (datos del Servicio Sindical de Estadística), mientras que en España había 896 establecimientos, 10.540 productores y 11,7 productores por establecimiento.

Estructura de la industria del curtido.

Nuestra industria del curtido está extraordinariamente fraccionada; la cifra media nacional, de unos 11,7 trabajadores por fábrica, es ligeramente inferior a la provincial, de 13,6, pero que a pesar de todo nos indica el carácter artesanal de buena parte de esta industria.

Ustillaje

El utillaje tiene una vida media superior a los quince años y un porcentaje muy importante, alrededor de un 80 %, está anticuado, por lo que se impone una casi total renovación.

Materias primas

Un porcentaje muy importante de las materias primas utilizadas provienen de la Península, singularmente de Levante y Cataluña; la importación de materias primas supone también un capítulo muy elevado.

Mano de obra.

El déficit de mano de obra es considerable, sobre todo en lo que afecta a mano de obra especializada. El motivo principal de esta situación ha sido el trasvase hacia otros sectores (Turismo y Construcción) donde se perciben salarios más remuneradores.

Los salarios pagados son más elevados que en el resto de la Península, si bien en la provincia de Barcelona la mayor aglomeración de fábricas de curtidos (310 fábricas) se perciben salarios sensiblemente iguales.

Costes

El Servicio Sindical de Estadística realizó un estudio de costes en 1961 para todo el territorio nacional; la descomposición de los costes quedó establecida en la siguiente forma:

Coste de trabajo.....	8,09 %
Combustibles y carburantes.....	0,68 %
Energía eléctrica.....	0,80 %
Materias primas.....	72,80 %
Beneficios, impuestos, pagos, etc....	17,63 %

A la luz de este estudio podemos ver la importancia que en la determinación de los costes pueden tener los ahorros en materias primas; en cambio, la incidencia de la mano de obra en el coste es muy inferior -- comparativamente; un ahorro de un 10 % en materias primas supone una cantidad superior a nueve veces el ahorro que se obtendría reduciendo en el mismo porcentaje la mano de obra necesaria para elaborar estas materias primas. Por esta razón, la reducción de costes debe intentarse sobre todo a través de una perfecta organización del servicio de compras, gestión de "stocks" y aprovechamiento de las materias primas, así como por un aumento de la productividad que acorte el ciclo de producción y disminuya al máximo las inmovilizaciones financieras en materias primas.

Localización

Nuestras fábricas cubren tan sólo una pequeña parte de las necesidades a escala insular.

Si bien un porcentaje muy importante de las materias primas -- proceden del resto de la Península, singularmente de Cataluña y Levante, a efectos de localización nuestras industrias no tienen una posición desfavorable respecto a las enclavadas en el resto de la Península. En primer lugar debemos tener en cuenta que el peso de las materias primas y el del producto terminado no son muy diferentes; esta circunstancia no implica -- una ventaja peninsular por lo que se refiere a los transportes; además, -- más del 90 % de la producción se coloca en Baleares.

Realmente, en lo que se refiere al aprovisionamiento de materias primas, nuestras empresas no tienen las mismas facilidades que las -- ubicadas en la Península, pero este inconveniente puede salvarse y aun -- evitarse creando un servicio cooperativo de compras; algunas deficiencias en los transportes puede obligar a mantener "stocks" elevados de materias primas, lo que supone también una inmovilización financiera que debería -- correr a cargo de la comunidad de fabricantes de este tipo de industrias a través del sistema cooperativo citado anteriormente. Por otra parte, ca -- bría realizar un estudio para averiguar el motivo de la deficiente calidad de las pieles procedentes del ganado de nuestra provincia, y hacer todo -- lo posible para mejorarlas y poder aprovecharlas.

Frente a estos inconvenientes, la proximidad del mercado de consumo de sus productos supone una ventaja evidente. Normalmente la venta se efectúa directamente a los fabricantes, lo que supone un conocimiento completo por parte del cliente insular de las calidades ofrecidas. Esta proximidad permite unas relaciones más directas y continuas, evitando a los fabricantes suministrados por la industria curtidora una rotura de "stocks" que puede darse con mayor facilidad en sus relaciones con empresas peninsulares, debido a posibles deficiencias de transporte o retrasos en el servicio de pedidos. Principalmente por estas causas, la localización insular es beneficiosa desde el punto de vista de todo el sector en general.

Por estos motivos parece que la crisis por que atraviesa este tipo de industrias es más bien debido a factores estructurales y coyunturales que a inconvenientes de localización; un hecho parece confirmar esta afirmación: la producción de las fábricas enclavadas en la isla cubre sólo una pequeña parte del consumo interno de los productos de esta industria, y, sin embargo, no trabajan más que a un 80 % de su capacidad aproximadamente. Esta falta de consumo de los curtidos mallorquines puede ser debido lo mismo a una falta de calidad que a una inadap -- ción de los productos fabricados a la demanda interior del Sector Piel. Tanto en un caso como en otro es necesario efectuar un estudio del mercado y adaptar la producción a sus resultados.

LA INDUSTRIA DEL CALZADO (MALLORCA)

Las industrias del calzado de cuero en serie, artesanía y -- a la medida tienen gran importancia no sólo por el número de establecimientos existentes y el personal empleado, sino por ser las que más posibilidades tienen con vistas a los mercados interior y exterior.

AÑO 1961

BALEARES	Establecimientos	% respecto a España	
	444	12,91 %	
BALEARES	Nº de productores	% respecto a España	
	7.481	17,23 %	
BALEARES	Establec.	Productores	Produc/Planta
	444	7.481	16,0
ESPAÑA	3.437	43.415	12,6

En 1963 estaban ubicadas en Baleares el 14,7 % de las fábricas nacionales de calzado industrial y un 10 % de las fábricas artesanía y a medida.

Debido a la escasa demanda, esta industria no produce a plena capacidad y su productividad es inferior a la europea e incluso a la nacional; los principales problemas que se presentan en la industria del curtido, tales como antigüedad de la maquinaria y excesiva fragmentación, son también comunes a la industria del calzado española y a la provincial.

Las fábricas españolas de calzado en serie tienen una media aproximada de 19 obreros por fábrica frente a los 58 obreros de media de los países de la O.E.C.E. El pequeño volumen de las empresas tiene un importante efecto sobre el coste de producción y es una de las principales razones de la baja productividad. Debido al gran número de operaciones, los productores deben cambiarse continuamente de un puesto a otro, lo que origina muchas pérdidas de tiempo y aumenta el coste de producción. Además, el verdadero problema consiste en que la mecanización no resulta siempre fácil; el ahorro de mano de obra no compensa a veces el desembolso de adquisición y funcionamiento de la maquinaria. Cuando mayor es la fábrica hay más posibilidades de una mejor utilización de la maquinaria y de la mano de obra.

La extraordinaria dispersión se debe a la baja relación capital-producto y a que no es necesaria una fuerte capitalización inicial para montar nuevas fábricas debido a la posibilidad de obtener máquinas en arrendamiento, lo que facilita extraordinariamente la entrada de nuevas empresas en el sector.

Otros defectos bastante generalizados son la falta de hormas adecuadas para cada mercado, la falta de tipificación de los curtidos a emplear, la excesiva diversificación de la producción de cada empresa y el problema de la fabricación clandestina.

ESTRUCTURA

Esta industria tiene una larga tradición en Mallorca; sin embargo, en los últimos tiempos se ha producido una recesión importante en la actividad de este sector, cuyas múltiples causas examinaremos a continuación.

Expedientes de crisis 1963.....	44
Expedientes de crisis 1964.....	53

La industria del calzado se localiza preferentemente fuera de Palma, principalmente en Inca, Lluçmajor, Lloseta y Alaró.

Maquinaria

Alrededor de un 70 % de la maquinaria necesita reposición. Esta circunstancia es particularmente grave en las industrias de dimensión más reducida, pues en las de mayor planta normalmente el porcentaje de maquinaria anticuada es inferior.

Materias primas

La mayor parte de las materias primas utilizadas proceden de la Península (más del 70 %); las materias primas de Baleares suponen un porcentaje muy inferior y el capítulo correspondiente a las del extranjero representan la partida menos importante. En este sentido, podemos ver la enorme dependencia con la Península por lo que se refiere al aprovisionamiento de nuestras materias primas.

Las pequeñas empresas realizan un mayor porcentaje de sus compras en Baleares, pero, aunque su procedencia realmente sea la misma, el fenómeno puede ser debido a que las mayores empresas suelen comprar directamente a fabricantes y mayoristas y las de tamaño más reducido compran principalmente a mayoristas y detallistas.

La inmensa mayoría de las empresas, por su debilidad económica, no pueden realizar un aprovisionamiento regular de materias primas en las mejores condiciones de calidad, precios y plazos de entrega. La fragmentación excesiva de las unidades productivas impide que se realicen importantes pedidos de materias primas y pone a los pequeños fabricantes en manos de los proveedores. Estas circunstancias les impiden trabajar con tranquilidad en los pedidos de importancia, originándose retrasos en los plazos de entrega, produciendo intranquilidad en los consumidores extranjeros; por otra parte, la importación de pieles debe ser superior, sobre todo por lo que respecta a ciertas calidades, por la insuficiencia de la producción ganadera española.

Mano de obra

La falta de mano de obra, singularmente la especializada y de personal de ventas es uno de los problemas más graves de esta industria.

Los salarios percibidos son superiores a los pagados en el resto del país, pero a pesar de ello no alcanzan a los de otros sectores, como la Hostelería y Construcción; por esta causa se ha venido produciendo un desplazamiento de mano de obra hacia estos sectores.

Es notable la escasa proporción de personal joven entre los productores del sector, problema que si no se remedia puede crear en el futuro un colapso de la industria por falta de mano de obra especializada.

Los técnicos faltan casi por completo; por otra parte, las empresas carecen de medios para recibirlos y facilitarles sus funciones, por lo que los pocos existentes se suelen limitar a un asesoramiento formula--rio, que tampoco infunde vida a la empresa; sin embargo, la gama de técnicos necesarios es muy variada y va desde el químico al diseñador, desde el economista al profesor mercantil.

En Mallorca, donde se ha dado un trasvase de mano de obra de este sector hacia otros, existe una necesidad perentoria de formación profesional para adaptar los productores a las nuevas máquinas y a los métodos de producción en grandes series.

Para las pequeñas y medianas empresas es muy difícil abordar el problema de la preparación masiva de sus obreros. Por ello, además de la actual escuela de aprendizaje, se hace imprescindible la creación de centros de formación profesional intensiva.

También existe un problema de formación de pequeños y medianos empresarios, sobre todo en lo que afecta a técnicos de comercialización y de organización empresarial. Para este tipo de empresarios es muy recomendable la asistencia a los cursos de formación empresarial que la Vicesecretaría Provincial va a realizar este mismo año.

Costes y localización

Los costes totales son muy elevados; en primer lugar, la inmensa mayoría de las materias primas proceden de la Península, circunstancia que encarece los costes de transporte y obliga a mantener un "stock" en almacén superior al de otras empresas más cercanas a los mercados de compra de primeras materias; por otra parte, los salarios percibidos son muy elevados en relación con los de Levante y la productividad más baja; finalmente, la mayor parte de la producción se coloca en la Península, por lo que los transportes inciden nuevamente en el coste del producto. Los principales mercados nacionales son los del Norte y Cataluña y Centro. Para algu-

nas empresas, singularmente las de mayores dimensiones, el mercado extranjero es el más importante, mientras que el mercado local es para ellas poco interesante en porcentaje de producción colocada; el mercado local cobra importancia a medida que se reduce el tamaño de la empresa.

La localización de la industria del calzado parece muy desfavorable a primera vista; sin embargo, la incidencia del peso de los factores locacionales apuntados anteriormente varía según se trate del mercado nacional o de los extranjeros, me refiero a los mercados de venta. Los mercados nacionales más importantes son el Norte y Cataluña, regiones de nivel de vida elevado; nuestro calzado tiene también aceptación en el extranjero; todo esto confirma que su calidad no ha sido olvidada y que debemos dirigirnos preferentemente hacia las zonas de España con mayor nivel de vida y hacia el extranjero. De todas maneras, respecto al mercado nacional nuestra localización no es favorable, sobre todo por lo que se refiere a la fabricación de calzados de tipo económico, pero aún en el mercado nacional todas las dificultades pueden contrarrestarse cuando se trata de calzados de más categoría.

Por lo que respecta al mercado extranjero, las ventajas de localización de la industria peninsular respecto a la insular son menos evidentes y algunas características de nuestras industrias, tales como tradición exportadora, calidad de los productos, etc., pueden anular la única circunstancia desfavorable, en este caso la relativa al aprovisionamiento de las materias primas procedentes de la Península. Tengamos en cuenta que el mercado norteamericano sigue siendo el más adecuado para la exportación de nuestros productos, como demuestran las cifras que damos más adelante.

Problemas generales

La industria del calzado tiene una baja productividad; las causas principales son la pequeña dimensión media de las empresas, la antigüedad de la maquinaria, el escaso grado de mecanización existente, la escasez de personal especializado, el exceso de muestrarios y estilo de fabricación, la falta de métodos de trabajo adecuados. Sin embargo, los principales problemas provienen de la estrechez del mercado, que obliga a veces a trabajar a un bajo rendimiento; el mercado nacional, con un bajo consumo por habitante, está prácticamente saturado y los pedidos escasean y son irregulares; por otra parte, no se realizan con anticipación suficiente para planificar la producción y aprovechar al máximo los recursos disponibles.

Es necesario modernizar las empresas y reestructurarlas, pero por el momento los problemas de solución más urgente provienen del mercado.

El número de modelos es excesivo. Cada productor elabora muestrarios desproporcionados con las dimensiones de su industria, y la razón aducida normalmente es que el mercado exige eso, y que los demás fabricantes también lo hacen; sin embargo, está demostrado que a partir de cierto número de modelos no se incrementa proporcionalmente la cifra de negocios y disminuye notablemente la rentabilidad.

Este problema debe combinarse con el relativo a la gran profusión de establecimientos comerciales dedicados a la venta de calzado, que en definitiva encarecen el precio del consumo, pues para sufragar sus gastos y obtener una rentabilidad normal se ven obligados a elevar los márgenes comerciales. La Organización Sindical los calculó aproximadamente en un 45 % sobre el precio de fábrica.

Es preciso reducir el número de modelos, suprimiendo los de menor demanda, para que las series fabricadas sean mayores y de esta forma se pueda incrementar la productividad.

En Francia se creó una cadena de distribución que agrupa gran número de detallistas; ésta procede a la selección de ciertos modelos presentados por los fabricantes, permitiendo series más largas, con lo que se benefician detallistas y fabricantes; los primeros pueden aumentar sus ventas y los fabricantes pueden aumentar sus beneficios abaratando los costos por trabajar con series más largas. A pesar de los recelos existentes en un principio, el éxito obtenido ha sido extraordinario; agrupaciones semejantes funcionan en Alemania y otros países. Es evidente que la estrecha colaboración entre fabricantes y comerciantes se impone en todos los aspectos.

Cuando cada comerciante haya comprendido que existe un problema de distribución del calzado y de evolución de los métodos de compra, de selección de los artículos, de propaganda con el cliente, de servicio a la clientela, es posible que llegue a mejorar la productividad de sus negocios y entonces el nivel general de la producción se elevará.

Para conseguir una mejor comercialización se propugna la creación de asociaciones comerciales de tipo cooperativo entre empresarios del ramo, tanto para la organización de las ventas como para la compra de materias primas, estableciendo nuevos ciclos distributivos, contando para la organización de las ventas con la colaboración de los detallistas.

En el mercado nacional se ha producido un exceso de oferta - que ha provocado un desplazamiento paulatino de nuestra industria por la levantina, mejor preparada para producir calidades inferiores a precios - más bajos y que mejor se adaptan al mercado español; por una parte, este exceso de oferta ha provocado una acumulación de "stocks" en los establecimientos comerciales y se ha producido una baja de precios completamente desligada de los costes de fabricación. Es de esperar que el aumento del nivel de vida eleve la propensión a consumir calzado por los españoles, - pero mientras se produce este fenómeno es preciso orientar nuestra producción hacia el extranjero.

El mercado extranjero ofrece buenas posibilidades, pues la calidad de los productos insulares es adecuada y a pesar de todo, los salarios no son tan elevados como en el extranjero, siendo nuestra mano de obra tan diestra como la de los países tradicionalmente exportadores.

La exportación de calzado balear en 1962 alcanzó el importe - de 104 millones de pesetas y en 1963 descendió a 72 millones.

En el siguiente cuadro se observan cuáles son los países que absorbieron nuestros productos:

Exportaciones	1ª.- Estados Unidos.....	32.696.384 Ptas.
de	2ª.- Alemania.....	10.466.349 "
Calzado	3ª.- Francia.....	10.041.317 "
en	4ª.- Inglaterra.....	7.621.100 "
1963	5ª.- Canadá.....	4.818.974 "
	6ª.- Suecia.....	1.253.336 "

Para incrementar las exportaciones es preciso reorganizar y reestructurar nuestras empresas para aumentar la productividad y poder competir ventajosamente; por otra parte, actualmente se pierden algunos pedidos remuneradores por falta de capacidad productiva de las empresas, lo que nos coloca nuevamente frente a los problemas de productividad y sobre todo frente a las necesidades ineludibles de concentración de empresas y de acción concertada. Es necesario hacerse a la idea, para vencer el individualismo existente, de que algunos estragos de la competencia serán evitados si se aúnan esfuerzos entre los fabricantes que tienen dificultades comunes para resolver conjuntamente sus problemas de producción y ventas. Por otra parte, debemos tener en cuenta que la producción sale al exterior sin un conocimiento profundo de los tipos requeridos, por no existir organizaciones comerciales especializadas en la prospección de mercados, y particularmente en la acogida que el calzado de Baleares pueda tener en ciertos mercados extranjeros, por presentar evidentemente unas características distintas a las de otros tipos de calzado español.

Sin embargo, existen posibilidades no siempre aprovechadas: El Servicio de Expansión Comercial mantiene una exposición-mostrario comercial permanente en el Sindicato Nacional, pues a veces las empresas comerciales extranjeras solicitan contacto con empresas españolas productoras de artículos de piel; las muestras figuran en la sala de Boutiques con sus precios FOB. Es necesario que los industriales mallorquines aprovechen todas estas posibilidades de difusión.

Igualmente la ayuda para la asistencia a ferias internacionales se practica a través de la Organización Sindical, y la Dirección General de Expansión Comercial presta ayuda informando sobre los mercados.

Para dar a conocer el calzado mallorquín y diferenciarlo, sería factible sin grandes desembolsos la creación de una oficina de diseños; su trascendencia podría ser extraordinaria, sobre todo aprovechándola como trampolín para la conquista de mercados extranjeros.

Las exportaciones invisibles, es decir, las compras de calzado realizadas por los turistas extranjeros que visitan nuestro país, han cobrado gran importancia. Se ha calculado que como mínimo dichas exportaciones invisibles suponen unas ventas de cinco millones de pares, muy superior a las exportaciones realizadas directamente. Esto demuestra la trascendencia e importancia que tiene este capítulo, sobre todo en nuestras islas, así como la necesidad de un incremento de la publicidad sobre todo a través de carteles en las principales carreteras del país, en las estaciones, balnearios, hoteles, etc., cantando las excelencias de nuestro calzado y dándolo a conocer. El efecto principal no sólo sería el incremento de ventas realizadas directamente al turista, sino que además se podrían lograr fundamentalmente unos efectos de divulgación de su calidad, efectuada por los propios turistas en sus respectivos países.

El grado de mecanización, es decir, el equilibrio entre maquinaria y mano de obra, debe resolverse en Mallorca a favor de una mecanización superior a la existente en la Península, por ser el coste de la mano de obra más elevado; sin embargo, la modernización de maquinaria no podrá conseguirse sin la ayuda decidida del crédito oficial, pues en los momentos actuales las posibilidades de autofinanciación son escasas en la mayoría de las empresas. Debería rodearse a los créditos de facilidades de toda índole, tales como abreviar en lo posible la tramitación previa y documentos de carácter administrativo, ya que a los pequeños industriales les resulta muy difícil y a veces imposible la aportación de tales datos previos; por otra parte, el tipo de interés debe ser reducido y el plazo de devolución largo, teniendo en cuenta el escaso margen de beneficios con que actualmente se trabaja; igualmente, deben concederse más facilidades en el régimen de aportación de garantías. Las necesidades de capital circu-

lante son extraordinarias, pues normalmente se carece de base económica suficiente para financiar los pedidos que se reciben; éstos se suelen recibir todos en la misma fecha, y no con regularidad, lo que incrementa las dificultades. Sin embargo, pese a todos estos inconvenientes, muchos empresarios siguen considerando a la empresa como un medio de ganancias y no como una entidad dotada de vida que debe renovarse.

El aumento de la productividad no depende solamente de la modernización de la maquinaria; las series largas la favorecen y permiten una considerable disminución de los costes; lo mismo podríamos decir de la aplicación de nuevos métodos de trabajo; sin embargo, creo que debemos tener en cuenta las conclusiones que aparecen en la Memoria correspondiente a las visitas realizadas a fábricas francesas de calzado por un grupo de industriales mallorquines en 1955, y en la que se decía: "Hemos visto cómo se obtienen resultados superiores a los nuestros con casi las mismas máquinas y, generalmente, en el mismo estado de conservación. No hemos visto ningún descubrimiento sensacional, y todo se obtiene gracias a una buena preparación del obrero y del trabajo, que no permiten perder el tiempo ni fatigarse inútilmente; es decir, mediante la organización del trabajo, estudio de la circulación de materiales, etc., pero sobre todo por el imperio de un nuevo estado mental de todo el personal, que hace cambiar las condiciones y métodos de trabajo." Además hicieron notar que en todos los sitios visitados las nuevas normas de productividad iban siempre acompañadas de incentivos para el trabajador.

En definitiva, son urgentes los siguientes objetivos para evitar el colapso de nuestra industria:

- a) Modernización y métodos de trabajo modernos.
- b) Fomentar las exportaciones.
- c) Organizar las compras en forma cooperativa.
- d) Concentración de empresas y acción concertada.
- e) Estudios de mercados extranjeros para toda la industria de Mallorca.
- f) Incrementar la publicidad selectiva del calzado mallorquín en el mercado nacional y extranjeros.
- g) Organizar las ventas en forma cooperativa.
- h) Creación de un centro de productividad y formación profesional para las industrias del calzado y curtido.

Estas metas no pueden alcanzarse sin la ayuda decidida del crédito oficial y el apoyo de la Administración, pero sobre todo sin cambiar el espíritu individualista que anima la mayor parte de nuestros empresarios.

Estas consideraciones cobran singular relieve cuando se trata de pequeñas empresas; si no se lleva a cabo una concentración y modernización de la industria, la permanencia en el mercado de la mayoría no se prolongará por un período muy largo; es preciso renovarse.

Para desarrollar la industria del calzado en el marco del Plan de Desarrollo cabían dos posibilidades:

1ª.- Creación de nuevas y grandes empresas de estructura adecuada y dedicar los esfuerzos del Plan tanto a las empresas de nueva creación como a las ya existentes de dimensión conveniente.

2ª.- Ayudar en general a las empresas ya existentes para que mediante fórmulas estudiadas lleguen a concentrarse.

Naturalmente, no cabía más que la segunda solución, pero ésta se impone urgentemente si no queremos ver desaparecer la mayor parte de la industria del calzado de nuestra isla, lo que sería muy lamentable.

La concentración es ineludible y no puede esperarse; es preciso vencer el individualismo existente.

En Elda tenemos un ejemplo vivo de las enormes posibilidades que existen en este sentido: Nos referimos a la labor de la cooperativa industrial del calzado "Elda Exportadora".

La finalidad esencial de la cooperativa es atender a un mejoramiento técnico y económico social de las industrias de calzado de sus asociados, y en especial la producción y venta en común de los artículos fabricados.

La preocupación fundamental ha sido lograr una uniformidad en la producción que dé la sensación de haber salido toda de una sola unidad fabril. Para lograr esta uniformidad, base de un aumento de las exportaciones, pues individualmente no pueden atenderse los elevados pedidos del exterior, se ha creado un taller piloto, otro complementario y unos almacenes.

En el taller-piloto trabajan los obreros más calificados de la zona de Elda y cumplen una doble misión:

a) Realizar los trabajos de ensayo y muestrarios, y

b) Actuar al mismo tiempo como profesores para la enseñanza de obreros, para mostrarles nuevos sistemas o formas interesantes de producción, revisando también los procesos de industrialización de las fábricas de los asociados.

Por causa de la atomización, los industriales medios y pequeños, aunque tuvieran medios para ello, no podrían introducir determinadas máquinas, porque muchas de ellas poseen un mínimo de producción que difícilmente se alcanza en estas plantas; en este taller complementario existe esta maquinaria, lo que significa poner al alcance del pequeño industrial una mecanización antes imposible para él.

En el almacén se acopian las primeras materias, que al ser adquiridas en grandes cantidades pueden obtenerse a menor coste, con lo que se asegura además la regularidad en los suministros y la igualdad en los mismos, y por otra parte se almacenan los zapatos fabricados para atender pedidos de importancia, sumando las pequeñas producciones de cada miembro. Previamente a la exportación, los zapatos son revisados cuidadosamente, unidad por unidad, garantizando así la calidad.

Para hacer frente a los gastos, cada asociado aporta en el momento de ingreso una cuota no reintegrable de 10.000 pesetas y una garantía adicional de 20.000 pesetas.

Es necesario que este ejemplo de los zapatos eldenses no quede sin emulación.

OTRAS INDUSTRIAS DE LA PIEL

Manufacturas varias

En general se trata de industrias de reciente creación, cuya evolución ha sido paralela a la de la industria turística.

En este capítulo, las exportaciones invisibles también tienen gran importancia; se calcula que los vendedores de prendas de ante y nappa realizan un 80 % del total de sus ventas a los turistas, siendo también destacables las ventas a los turistas de marroquinería, guantería, artículos de viaje, etc. Sería conveniente crear un mecanismo por el cual todo visitante extranjero, exhibiendo un documento determinado y al efecto crea

do, pudiera beneficiarse a la hora de comprar artículos españoles de las desgravaciones que se pudieran conceder en este caso.

Es notable observar que, a pesar de ser generalmente industrias de creación reciente, la maquinaria que emplean es anticuada y el grado de mecanización escaso; también escasea la mano de obra preparada, al igual que en otros sectores, pero las perspectivas para el futuro son extraordinarias. Actualmente se coloca casi toda la producción en Baleares, pero las posibilidades de exportación directa son muy considerables.

Medidistas

La producción en serie y las exigencias generales del mercado interior y exterior hacen antieconómico este tipo de fabricación; la falta de mano de obra especializada, así como la de aprendices, es angustiosa.

Esta profesión, indispensable por haber muchas personas con los pies defectuosos, está en trance de desaparecer, pues el coste es muy elevado y no todos los usuarios pueden pagar un precio tan alto.

Guarnicionería

Esta industria comprende la elaboración de tipo artesano de artículos para uso de animales y aperos de labranza, artículos de caza, artículos militares, etc. Se dedican indistintamente a la fabricación de artículos nuevos y a su reparación.

Esta industria está en plena decadencia, pues debido a la mecanización del campo la demanda disminuye constantemente. Se trata de una industria típica de mercado local; el trabajo es casi enteramente manual y las empresas, normalmente, son de un solo obrero.

INDUSTRIA DE LA MADERA

M A N A C O R

Este tipo de industrias se caracteriza por el empleo de la madera y el corcho como materias primas básicas; la utilización de sus manufacturas es muy diversa, tratándose unas veces de artículos de consumo, como muebles, y otras de bienes de inversión, como carpintería para armar.

Además de las materias primas básicas, madera y corcho, utiliza otras tales como colas, clavazón, herrajes, barnices, mármol, lunas, tapicerías, etc., siendo en general estas materias primas de procedencia nacional.

Este sector está excesivamente atomizado; la causa principal de esta proliferación de empresas estriba en que no es necesaria la adquisición de costosa maquinaria para la entrada en el sector; sin embargo, esta reducida dimensión de las empresas da lugar a un rendimiento muy bajo de la mano de obra, a veces a una baja calidad de los productos y, sobre todo, a una falta de normalización. Además, el pequeño empresario tiene que atender las funciones administrativas, comerciales, etc., dejando desatendida la función técnica, lo que redundará en la baja productividad citada anteriormente.

Existen gran número de pequeños talleres incontrolados que funcionan a base de obreros empleados en empresas reconocidas y que dedican horas extraordinarias a estos talleres o a base de empleados en otras actividades que, conocedores del oficio, aprovechan sus conocimientos para incrementar sus ingresos. Este tipo de talleres realiza una competencia desleal a la industria reconocida, compitiendo con ella, si no normalmente en calidad, sí en precio, por estar libres de toda clase de cargas.

ORGANIZACION PRODUCTIVA

Materias primas

España no posee maderas de calidad para ebanistería en cantidad suficiente para abastecer el mercado nacional y los precios tampoco son competitivos (por otra parte, el arancel vigente grava más fuertemente la madera en rollo que la aserrada, cuando en buena lógica debería ser lo contrario).

Colas

La producción nacional es suficiente, pero sus precios son superiores a los internacionales.

Herrajes

En general, su calidad no es muy aceptable, sus precios son elevados y puede observarse una falta de normalización.

Origen de las materias primas (según datos de la encuesta):

Materias primas de Baleares.....	47,09 %
Materias primas resto España.....	51,51 %
Materias primas importación.....	1,37 %

Si se tuviese en cuenta el origen o referencia de las materias primas, el porcentaje correspondiente a las maderas traídas del resto de España e importadas sería muy superior; esta circunstancia se debe al hecho de que muchos fabricantes de Baleares compran a mayoristas y detallistas de la provincia materias primas de procedencia peninsular, de Guinea o del extranjero.

Nos parece sobre todo extraordinariamente baja la cifra correspondiente a importación. Las maderas importadas son altamente necesarias a la industria, no sólo con miras al mercado interior, sino sobre todo si la producción se dirige a los mercados exteriores.

Mano de obra

En el censo industrial de España correspondiente a 1958 y elaborado por el Instituto Nacional de Estadística, la repartición en porcentajes de las diversas fábricas por número de establecimientos y mano de obra empleada fué la siguiente:

	Establecimientos		Porcent.M.O.empleada	
	España	Manacor	España	Manacor
Menos de 5 empleados.....	86,97%	82,8%	48,29%	41,29%
De 5 a 9 empleados.....	8,04%	11,8%	14,85%	20,13%
De 10 a 19 empleados.....	3,16%	2,7%	12,29%	9,89%
De 20 a 49 empleados.....	1,46%	1,3%	12,88%	9,21%
De 50 a 99 empleados.....	0,24%	1,3%	4,63%	19,45%

La ocupación media española por empresa es de 1,9 personas, mientras que la de Manacor, de 3,85, es muy superior; a pesar de todo, la dimensión de las empresas de esta localidad es muy reducida y se hace preciso llegar a una mayor concentración.

La distribución de obreros por empresa en Manacor ha quedado determinada de la siguiente forma:

Varones.....	Media de 3,35 por empresa.
Mujeres.....	Media de 0,50 por empresa.
Total obreros.....	Media de 3,85 por empresa.

Un hecho digno de resaltar es el de que en gran número de empresas trabaja sólo el propietario, siendo también bastante frecuente el caso de tener un solo obrero.

La pregunta del cuestionario: ¿TIENE USTED DIFICULTAD DE MANO DE OBRA?, fué contestada de la siguiente forma:

Escasez de mano de obra.....	16,87 %
Falta de formación profesional.....	16,87 %
Paso a otras actividades.....	6,49 %
Falta de interés.....	5,19 %
Emigración.....	2,60 %
No tiene dificultades mano obra.....	51,92 %

Si bien existen algunas dificultades de mano de obra, este sector no es de los más afectados en nuestras islas; más del 50 % de las empresas no tienen dificultades, siendo la falta de formación profesional uno de los defectos más comunes a la mano de obra de este sector.

Entre las empresas que tenían dificultades de mano de obra consideraron necesario cubrir las siguientes (vamos a expresarlo en porcentajes):

Maestro industrial.....	2,5 %
Oficial de 1ª.....	38,46 %
Oficial de 2ª.....	35,90 %
Peones.....	17,95 %
Empleados administrativos.....	2,56 %
Personal de ventas.....	2,56 %

Podemos observar que un 76,92 % del personal que se considera necesario para cubrir las necesidades de la industria debería ser personal especializado, hecho que confirma nuevamente la necesidad de atender con preferencia la formación profesional del sector.

Por otra parte, en esta industria se produce un fenómeno muy característico, que consiste en la continua emancipación de los obreros especialistas que se establecen como empresarios partiendo de su propio ahorro y del crédito que merecen por sus condiciones personales; este hecho debería ser aprovechado para admitir muchos operarios calificados como socios, sobre todo en los pequeños talleres, y de esta manera aumentaría el tamaño de las plantas y, consiguientemente, la productividad y el grado de cohesión social en la empresa.

Maquinaria

Máquinas principales.....	Media de 1,73 por empresa
Máquinas auxiliares.....	Media de 2,56 por empresa
Total.....	Media de 4,29 por empresa.

A la vista de este cuadro podemos observar un claro predominio de la maquinaria auxiliar, lo que es un reflejo de la estructura de esta industria y del escaso grado de mecanización alcanzado por la misma.

La edad media de la maquinaria resultó ser de 9,53 años; en el año 1963 se calculaba para toda España que la carpintería y ebanistería tenía toda o casi toda la maquinaria anticuada, mientras que en la industria del mueble el porcentaje de maquinaria anticuada oscilaba alrededor del 80%; según datos de la encuesta, el porcentaje de maquinaria anticuada para toda la industria de Manacor oscila alrededor del 31%, aunque no se trata de un hecho, sino de la apreciación subjetiva de los propios empresarios.

Debemos tener en cuenta que aunque la cifra edad media de la maquinaria no es excesivamente elevada en comparación con otras industrias, la obsolescencia, es decir, el paso de moda de la maquinaria por aparición de otra más moderna, es superior en este sector que en otros sectores; de todas maneras, creemos que la maquinaria nacional está, en general, más anticuada que la de esta zona de Manacor.

La pregunta ¿CONSIDERA SU EMPRESA SUFICIENTE MECANIZADA? fue contestada de la siguiente manera:

SI.....	40,28 %
NO.....	46,25 %
SIN OPINION...	13,43 %

Por otra parte, el número de máquinas por obrero nos ha dado una media de 1,11, lo que indica un escaso grado de mecanización. Evidentemente,

temente, el esfuerzo de mecanización y renovación de maquinaria suponen unas inversiones muy elevadas, pero necesarias para compensar otros factores, como el coste de la mano de obra, superior al de la Península, de tal manera que para evitar la incidencia de los salarios es preciso conseguir un mayor grado de mecanización que en la Península; en esta tarea tan importante, la función del crédito oficial es insustituible.

Productividad.- Posibilidad de aumentarla:

SI	52,48 %
NO	24,28 %
SIN OPINION	22,85 %

Es destacable que la mayoría de los empresarios sin obreros declararon que su productividad no podía aumentarse.

En cuanto a los medios que consideraban más idóneos para mejorar esta productividad, los empresarios de Manacor respondieron de la siguiente forma:

Consideraron la especialización de los obreros del sector como el factor más importante para aumentar la productividad; en segundo lugar, la sustitución de maquinaria por otra más moderna, así como una mayor mecanización, ambas cosas ligadas con una mayor facilidad para la obtención de créditos; también insistieron sobre los efectos favorables que tendrán sobre el incremento de la productividad una demanda más elevada y una mayor especialización de la producción.

Creemos, sin embargo, que han olvidado un factor muy importante, quizás el más importante, para aumentar la productividad y lograr el mejor aprovechamiento de la mano de obra, maquinaria e instalación. Se trata de la elevación de la dimensión media de las empresas, que debe lograrse a toda costa o bien a través de la concentración industrial o de la ampliación de las industrias existentes; la unión puede ser total para la explotación del negocio o tratarse tan sólo de una unión parcial para la utilización de servicios comunes (compras, ventas, prospección de mercados, montaje y acabado final, etc.). Indudablemente, los estímulos que da el plan de desarrollo, sobre todo a través del crédito oficial, son muy superiores en las industrias reestructuradas; esta concentración o asociación de empresas es el primer paso para llegar a una reestructuración de las mismas, modernizando sus métodos y organización, modernizando sus instalaciones y adoptando técnicas modernas de producción, todo lo cual repercutiría en un extraordinario incremento de la productividad.

ORGANIZACION ADMINISTRATIVA

Las actividades del empresario se deben repartir en varias direcciones; en las grandes empresas, la administración abarca la mayor parte de su atención, mientras que en los otros aspectos o funciones delega en grados cada vez mayores, según el tamaño de la empresa; pero en las pequeñas empresas, el empresario no puede delegar y tiene que llevar a cabo por su cuenta la mayor parte de las funciones de la empresa, abandonando en mayor o menor grado la función técnica, de ventas, etc., con el consiguiente quebranto para la explotación de su negocio. Un ejemplo importante de este hecho es el elevado porcentaje de empresarios que no llevan contabilidad (73,22 %), la función más desdeñada en la pequeña empresa y que, sin embargo, tiene capital importancia, porque el descuido de la misma puede ponernos frente a problemas financieros y de otro tipo, de difícil solución.

La pregunta ¿QUE TIPO DE CONTABILIDAD LLEVA EN SU EMPRESA? - fué contestada de la siguiente forma:

Entradas y salidas.....	22,53 %
Partida simple.....	1,41 %
Partida doble.....	2,82 %
Contabilidad de costes.....	0 %
Control presupuestario.....	0 %
No lleva contabilidad.....	73,22 %

ORGANIZACION COMERCIAL

Según la encuesta citada anteriormente, las materias primas - procedentes de Baleares suponen un 47,09 % del total; las del resto del país, un 51,51 %, y las importadas, tan sólo 1,37 %.

El 58 % de las compras se efectúa a los mayoristas, el 38 % - se trata de compra directa a fabricantes y tan sólo un 4 % de las compras se efectúa a los detallistas.

Después de ordenar los resultados de la encuesta relativos a la ordenación de los mercados de compra en orden a su importancia, resultó la siguiente clasificación:

IMPORTANCIA DE	(1ª.- Baleares
LOS MERCADOS -	(2ª.- Cataluña
DE COMPRA.....	(3ª.- Valencia y Murcia
	(4ª.- Norte
	(5ª.- Centro
	(6ª.- Andalucía
	(7ª.- Extranjero

Según esta clasificación, podemos ver una clara tendencia a - realizar las compras en los puntos más cercanos de nuestra isla, lo que una vez más pone de manifiesto la influencia de la localización en nuestra industria provincial.

El volumen de ventas se repartió de la siguiente manera:

Baleares.....	95,69 %
Resto.....	4,22 %
Extranjero.....	0,07 %

Este resultado evidencia la necesidad de efectuar un estudio de la comercialización del mueble de Manacor, pues indudablemente las cifras correspondientes al resto de España y al extranjero son muy bajas, lo que nos hace suponer que parte del volumen colocado por los fabricantes en Baleares fué reexpedido posteriormente a la Península y al extranjero.

Los mercados de venta más importantes son:

- 1ª.- Baleares (donde se vende casi la totalidad de la producción).
- 2ª.- Cataluña.

Ofrecen menor importancia el centro de España, Valencia y Murcia, el Norte, Andalucía y extranjero.

Los canales de distribución empleados según los resultados de la encuesta son los siguientes:

Mayoristas.....	35,14 %
Detallistas.....	10,80 %
Venta directa.....	48,65 %
Sistemas mixtos.....	5,40 %

A la pregunta ¿TIENE USTED DIFICULTADES PARA COLOCAR SU PRODUCCION? contestaron de la siguiente forma:

Dificultades grandes.....	1,43 %
Dificultades normales.....	32,85 %
Sin dificultades.....	65,70 %

Podemos observar que es muy grande el número de empresas que no tienen dificultades para colocar su producción, lo que contrasta con otros sectores menos favorecidos en este sentido.

Las dificultades para colocar la producción fueron atribuidas principalmente al exceso de producción respecto a la demanda existente, a la competencia existente en el ramo, a los cambios continuos de la moda, etc.

La cifra de fallidos y morosos parece muy elevada, pero no se ha podido realizar un cómputo válido debido a la cantidad de abstenciones que se han producido respecto a esta pregunta.

Las dificultades de comercialización de los productos del sector, como consecuencia de su poca fuerza de negociación, debido a la atomización de las pequeñas empresas, es evidente, y esta circunstancia es aprovechada por los intermediarios, que encarecen la mercancía y provocan un estrechamiento del mercado; tengamos en cuenta que las empresas más corrientes son aquellas en las que trabaja sólo el empresario, las de un obrero, las de dos y las de tres; estas empresas de pequeña dimensión difícilmente pueden ponerse en contacto directo con compradores situados a cierta distancia y no pueden atacar los problemas de publicidad y estudio de mercados individuales. Todas estas razones nos inclinan a recomendar la concentración de empresas como premisa indispensable para lograr la máxima expansión del sector.

COMPETENCIA

La pregunta INDIQUE POR ORDEN SI LOS PRODUCTOS QUE PUEDEN COMPETIR MAS FAVORABLEMENTE CON LOS FABRICADOS POR USTED SON LOS DE BALEARES, LOS DEL RESTO DE ESPAÑA O LOS DEL EXTRANJERO ha sido contestada de la siguiente forma:

- 1º.- Baleares
- 2º.- Resto de España
- 3º.- Extranjero

Ahora bien, debemos tener en cuenta que el 95,69 % de la producción se coloca en Baleares, y es muy importante considerar la opinión de algunas de las mayores empresas consultadas, que, a pesar de vender el 100 % de sus productos en Baleares, opinan que la verdadera competencia procede del resto de España, concretamente del Levante.

Según los encuestados, las ventajas comparativas ofrecidas por el mercado extranjero eran debidas a los siguientes factores y por el orden que a continuación se indica:

- a) Mayor productividad de la mano de obra.
- b) Mayor volumen de producción.
- c) Mejor organización de ventas.
- d) Mejores materias primas.
- e) Menor coste de transporte cuando se trata de nuestras exportaciones.

En cambio las ventajas comparativas ofrecidas por los demás productores españoles frente a nuestros fabricantes se resumían de la siguiente manera y por el siguiente orden:

- a) Menor coste del transporte.
- b) Mayor volumen de producción.
- c) Mejor organización de ventas.
- d) Salarios más bajos.
- e) Mayor facilidad de aprovisionamiento de materias primas.

OPINION DEL RAMO

El más grave defecto que presenta este sector es la atomización de sus industrias; si se lograra una concentración mayor, podrían atacarse con éxito los problemas que actualmente plantea la competencia, se conseguirían facilidades para la obtención de materias primas, se aumentaría la productividad, se solucionarían muchos problemas de comercialización y se conseguiría un mayor apoyo por parte de las entidades oficiales de crédito.

El tamaño mínimo que deben alcanzar las empresas concentradas debe corresponder a una ocupación de más de 25 obreros por fábrica (definición de mediana empresa).

Al hablar de reestructuración nos referimos a la modernización de la maquinaria, al logro de la dimensión óptima de la empresa, sin olvidarse de conseguir una mayor promoción social.

Las circunstancias actuales no son desfavorables, pero sí peligrosas; debemos tener en cuenta que el 95,69 % de las ventas se realizan en Baleares, por lo que podemos afirmar que se trata de una industria de mercado casi local y que su dependencia con el turismo y la construcción es evidente. Al depender de factores tan aleatorios, aunque la actual coyuntura no sea mala, ¿no sería conveniente orientar parte de la producción hacia el mercado nacional, recuperando el terreno perdido frente al mueble valenciano y sobre todo orientando una parte cada vez mayor de la producción hacia la exportación, sobre todo teniendo en cuenta que la capacidad de producción es superior a la demanda de Mallorca?

El porcentaje de nuestras exportaciones es muy inferior al del resto de España. Para el año 1967 está previsto que se exporte un 5 % de la producción total del país; nuestra contribución debe cobrar importancia, pues en el momento actual es muy escasa.

Por otra parte, se prevén importantes incrementos en la demanda interior. Por medio de una encuesta de cuentas familiares se llegó a la conclusión de que la elasticidad de la demanda de muebles con respecto a la venta era igual a 2, de tal manera que si aumentase la renta en un 100 % el consumo de muebles se incrementaría en un 200 %. Si admitimos esta elasticidad, y siendo el incremento anual de renta de un 5,6 % acumulativo, el consumo interior se verá incrementado el año 1967 en un 37 % respecto a 1964.

En el mercado local las empresas peninsulares no pueden tener ventajas locacionales, pues ellas tienen que transportar el mueble terminado, mientras que nuestras empresas transportan tan sólo una parte de las materias primas; los salarios son más elevados en Mallorca, pero este inconveniente debe salvarse aumentando la productividad gracias a los factores antes apuntados (mayor mecanización y dimensión óptima de las empresas).

SECTOR METAL

Quizás sea este sector el que menos se presta para la realización de un estudio global debido a la enorme diferencia existente entre los diversos grupos de mercancías fabricadas. Abarca desde la fabricación de relojes hasta la construcción naval; por ello, se trata de un sector que se presta mejor a una serie de tratamientos monográficos que a un estudio conjunto del mismo; por otra parte, existe un grave inconveniente de tipo estadístico: las estadísticas provinciales se obtienen con mucho retraso y no existen detalles relativos a las diversas islas, cuya singularidad geoeconómica hemos señalado anteriormente.

Se trata de uno de los sindicatos de mayor envergadura, tanto por el número de empresas que lo componen como por el de asalariados que forman parte del mismo.

Según datos del censo realizado en 1963, existían 885 empresas en Palma, abarcando un total de 4.756 obreros, lo que nos da un promedio para la capital de 5,3 obreros por empresa, índice de la atomización del sector. Por otra parte, en el resto de la provincia existen 1.189 empresas, que engloban un total de 2.282 obreros, lo que supone una media algo inferior a dos obreros por empresa. En Mallorca e Ibiza la producción está más diversificada, mientras que en Menorca los establecimientos de bisutería, platería, fornituras y tratamiento de metales preciosos suponen un 83 % de los existentes en la isla, y el porcentaje de productores pertenecientes a este tipo de establecimientos supone un 89 % del total. El número medio de obreros por empresa en Menorca es muy superior al del resto de la provincia, y es de 13,4 productores por empresa, lo que indica que la mayoría de las industrias de Mallorca e Ibiza, exceptuando la capital, tienen un solo obrero o trabaja únicamente el propietario.

A continuación presentamos los datos del censo de 1963 correspondiente al número de empresas existentes en cada Grupo, clasificadas por su tamaño:

TOTAL	51 a 100	26 a 50	6 a 25
Estab. Prod.	Estab. Prod.	Estab. Prod.	Estab. Prod.

PROVINCIA DE BALEARES. SINDICATO PROVINCIAL DEL METAL

GRUPOS	Grandes	Medianas	Pequeñas
Instalaciones eléctricas.....	15	8	152
Producción plomo.....	-	-	1
Metalistería.....	1	2	9
Recubrimientos metálicos.....	1	2	5
Grifería y válvulas.....	1	-	-
Fabricación bisutería.....	50	32	84
Orfebrería y joyería.....	12	23	26
Talleres repar. vehículos.....	3	33	112
Construcción naval.....	-	-	1
Calefac. Vent. Refriger.	2	10	15
Saneamiento.....	-	-	126
Calderería.....	2	1	4
Básculas y balanzas.....	-	-	2
Maquinaria.....	-	4	138
Herreros, cerrajeros.....	-	22	275
Fundición de hierro.....	-	3	11
Fundición de acero.....	-	1	-
Herramientas coste.....	1	-	1
Metalgráfico.....	-	-	1
T O T A L.....	88	141	952

Los últimos datos provinciales proporcionados por el Servicio Sindical de Estadística corresponden a 1962:

Industrias básicas del hierro y del acero

TOTAL		51 a 100		26 a 50		6 a 25		1 a 5	
Estab.	Prod.	Estab.	Prod.	Estab.	Prod.	Estab.	Prod.	Estab.	Prod.
4	129	1	85	1	31	1	12	1	1

Las industrias básicas del hierro y acero comprenden los siguientes productos:

Lingotes de hierro y arrabio, fundición de hierro y acero, producción semielaborados, productos acabados, relaminados, trefilería y calibrados, forja de hierro y acero, tubería de hierro y acero, ferroaleación, trabajos realizados por cuenta de otros establecimientos.

Industrias básicas de metales no férreos

TOTAL		De 1 a 5	
Estab.	Produc.	Estab.	Produc.
3	8	3	8

Las industrias básicas de metales no férreos comprenden la metalurgia del aluminio, la metalurgia del cinc, metalurgia del cobre, metalurgia del plomo, plata y antimonio, metalurgia del estaño, metalurgia de otros metales no férreos (excepto mercurio).

Industrias de transformados metálicos

TOTAL		de 251 a 500		de 101 a 250		de 51 a 100	
Estab.	Produc.	Estab.	Produc.	Estab.	Produc.	Estab.	Produc.
19	919	1	384	2	243	1	68

de 26 a 50		de 6 a 25		de 1 a 5	
Estab.	Produc.	Estab.	Produc.	Estab.	Produc.
3	121	6	81	6	22

En este grupo se producen muebles metálicos, artículos metálicos de ferretería, herrería y fumistería, herramientas, recipientes metálicos, construcciones metálicas y calderería, utensilios domésticos y de oficina, artículos derivados del alambre, armas e ingenios de fuego, otros artículos metálicos, maquinaria industrial, construcción de maquinaria, aparatos, accesorios y artículos eléctricos, productos fabriles diversos, otras producciones de transformados metálicos.

Fabricación de joyas y bisutería

TOTAL		de 51 a 100		de 26 a 50		de 6 a 25		de 1 a 5	
Estab.	Produc.	Estb.	Prod.	Estb.	Prod.	Estb.	Prod.	Estb.	Prod.
97	948	3	214	8	286	26	307	60	141

En Mallorca e Ibiza la cerrajería ha adquirido una gran envergadura en los últimos tiempos; está directamente ligada con la construcción, y, por lo tanto, con el turismo, absorbiéndose con facilidad la totalidad de la producción.

Por el contrario, en los pueblos de Mallorca predomina la herrería, y mientras que en los pueblos grandes su situación es más o menos próspera, en los pequeños existen gran cantidad de herreros rurales cuya situación no es tan favorable, sobre todo en aquellos lugares donde la mecanización del campo ha provocado la disminución de la fabricación y reparación de aperos; sin embargo, existen empresas de este tipo que se han adaptado a la nueva situación del campo, aumentando el número de obreros e introduciendo la fabricación y reparación de los nuevos aperos.

Los talleres mecánicos de pequeña planta son también abundantes y su situación es favorable; sin embargo, es notable la falta de personal especializado en este tipo de talleres, siendo muy numerosos los que únicamente se dedican a realizar reparaciones.

La situación de las industrias de saneamiento y fontanería, es también altamente favorable y están muy directamente ligadas con la construcción y el turismo.

En el ramo de la electricidad, radio y TV., la situación ofrece inmejorables perspectivas, principalmente por causa del incremento experimentado por el consumo, debido al extraordinario aumento del nivel de vida.

En grifería, aunque existe una sola empresa, su producción es muy importante y tiene que colocar un excedente considerable fuera de las Baleares.

También existe una sola empresa de construcción naval. Es indudable que Baleares precisa de una industria naval de tamaño medio, que actualmente solo está cubierta por esta empresa. Parece que la evolución

futura sigue la línea de un aumento en las reparaciones y una disminución de las nuevas construcciones, salvo por lo que se refiere a pequeñas embarcaciones de recreo, de madera.

La joyería presenta en las zonas turísticas un signo claramente ascendente. En cuanto a la bisutería, platería, fornituras y tratamiento de metales preciosos, son industrias que en mayor parte están ubicadas en Menorca y que fueron estudiadas por don Marcos Mascaró en el I Consejo Sindical Insular de Menorca.

En conjunto, podemos afirmar que la situación del sector es próspera; sin embargo, no carece de problemas; su dependencia del turismo es importante, la maquinaria está anticuada en su mayor parte y precisa ser renovada, la falta de formación profesional de los productores es notable, existen graves problemas por lo que se refiere al abastecimiento de materias primas y las necesidades de crédito del sector son muy importantes.

futura sigue la línea de un aumento en las reparaciones y un descenso de las nuevas construcciones, salvo por lo que se refiere a pequeñas reparaciones de coches, de autobuses...

En cuanto a la industria, pastería, farmacia y tratamiento de aguas, son industrias que en mayor parte están ubicadas en Menores y que fueron estudiadas por don Marcos Mascard en el I Consejo Sindical Insular de Menores.

En conjunto, podemos afirmar que la situación del sector es próspera; sin embargo, no carece de problemas en dependencia del turismo es importante, la actividad está enfocada en un mayor grado y profundidad, la falta de formación profesional de los productores es notable, existen graves problemas por lo que se refiere al abastecimiento de materias primas y las necesidades de crédito del sector son muy importantes. En el momento se observa un crecimiento en las exportaciones y la actividad se orienta a mejorar la calidad de los productos y a aumentar la producción.

En cuanto a la actividad turística, se observa un crecimiento en el número de visitantes, lo que ha permitido el desarrollo de nuevas actividades y servicios.

En el momento se observa un crecimiento en el número de visitantes, lo que ha permitido el desarrollo de nuevas actividades y servicios.

En el momento se observa un crecimiento en el número de visitantes, lo que ha permitido el desarrollo de nuevas actividades y servicios.

En el momento se observa un crecimiento en el número de visitantes, lo que ha permitido el desarrollo de nuevas actividades y servicios.

En el momento se observa un crecimiento en el número de visitantes, lo que ha permitido el desarrollo de nuevas actividades y servicios.

PRESENTE:

D. Manuel Colón Gorda,
Presidente del Sindicato Provincial de Transportes y Comunicaciones.

SECRETARÍA DEL SINDICATO

PRESENTE:

D. Rafael Ojeda Pérez, secretario provincial de actividades diversas.
Secretaría del Sindicato Provincial de Actividades Diversas.

SECRETARÍA DE TURISMO, TRANSPORTES Y COMERCIO

En el momento se observa un crecimiento en el número de visitantes, lo que ha permitido el desarrollo de nuevas actividades y servicios.

En el momento se observa un crecimiento en el número de visitantes, lo que ha permitido el desarrollo de nuevas actividades y servicios.

TURISMO, TRANSPORTES Y COMERCIO

PRESIDENTE:

D. Manuel Colom Cerdá,
Presidente del Sindicato Provincial de Transportes y
Comunicaciones.

PONENTE:

D. Francisco B. Moll Marqués,
Jefe del Gabinete Técnico del Consejo Económico Sindical

SECRETARIO:

D. Rafael Oviedo Pérez,
Secretario del Sindicato Provincial de Actividades
Diversas.

TURISMO, TRANSPORTES
Y COMERCIO

LA PROBLEMATICA DEL TRANSPORTE

En esta parte de la Ponencia vamos a dar una importancia primordial al tratamiento de los transportes marítimos, dada su vital trascendencia para la economía de las Baleares. Por otra parte, hay que considerar como antecedentes inmediatos de la misma las Ponencias que trataron el mismo tema en los Consejos Económicos de Menorca e Ibiza. Para no repetir las argumentaciones en ellas contenidas, vamos a ceñir, en lo posible, la exposición a hechos generales que afecten al conjunto de las islas, procurando no descender a particularizaciones.

1. Transportes marítimos

La condición de insularidad de las Baleares hace que dependan en un grado extraordinario de sus comunicaciones marítimas. Este problema, que siempre ha estado presente en nuestra economía, se convierte en acuciante en el momento en que el desarrollo económico de las islas avanza a pasos agigantados y el incremento de los servicios de transportes, como el de tantos otros, no sigue el mismo ritmo.

Por otra parte, el aumento del nivel de vida y de la actividad turística ha modificado la estructura del consumo, que cada vez más exige artículos especializados; lo cual, junto con el sensible aumento de población, hace que las necesidades que pueden satisfacer los recursos productivos de las islas sean cada vez menores y sea, en cambio, mayor la dependencia del exterior.

El cuadro del movimiento general de mercancías a través de nuestros puertos nos demuestra cómo van aumentando las importaciones, al mismo tiempo que se observa un estancamiento de las salidas de mercancías, debido en gran parte seguramente a la mayor dedicación de nuestros productos al consumo interior.

Pero lo más sintomático es la gran diferencia entre el volumen de las mercancías entradas y el de las salidas, que define nuestra economía como esencialmente importadora. El elevado volumen de importación, que ya sobrepasa las 2 Tm. por habitante, justifica que se considere como imprescindible el tratamiento del sistema de transportes marítimos como un servicio público de primera importancia y no como una actividad sujeta a consideraciones de rentabilidad por parte de determinados grupos económicos, sin tener en cuenta al mismo tiempo las consecuencias extremadamente graves para toda la economía balear que podrían tener sus decisiones.

Conviene estudiar separadamente los principales aspectos del problema del transporte marítimo en las Baleares y señalar sus deficiencias y repercusiones más importantes.

a) ADAPTACION DE LOS PUERTOS A LAS NECESIDADES DEL TRAFICO

Es evidente la trascendencia de las instalaciones portuarias para el buen desarrollo del sistema de transportes marítimos. Felizmente, y con toda justicia, el puerto de Palma ha sido incluido dentro del Plan General de Puertos del Ministerio de Obras Públicas. Con arreglo a este Plan, han sido adquiridas ya dos grúas y dentro de este mismo año van a llegar dos más, y va a procederse a una zonificación del puerto, que permitirá un mejor rendimiento de las instalaciones; el actual muelle comercial se destinará únicamente a buques con carga general; el muelle de Peñalsars, debidamente ampliado y acondicionado, albergará las líneas regulares, y el muelle de ribera en San Carlos se dedicará a graneles, con la construcción de silos para el cemento. La adquisición de un remolcador facilitará las operaciones de atraque de los grandes buques. Está prácticamente terminada la carretera de enlace con el Dique del Oeste y la superficie cubierta va a aumentar de modo notable. Es de desear que se dé la máxima celeridad a la realización de estas mejoras, y que se atiendan a detalles tan importantes como mejora del pavimento, abastecimiento de agua y energía, etc.

La mejora del sistema administrativo del puerto escapa a las posibilidades del presente estudio, pero es un problema que tarde o tem-

prano deberá plantearse. Se ha demostrado repetidamente la imposibilidad de conseguir soluciones rápidas a las dificultades que se van planteando con el sistema de decisión centralizada en Madrid. Es hora ya de que se estudie un sistema más ágil que responsabilice plenamente a nuestras autoridades portuarias que deben recibir la necesaria autonomía, y dé ocasión a los usuarios del puerto de manifestar su opinión de modo eficaz e institucionalizado sobre los problemas que se les plantean.

En cuanto a los demás puertos, el que se encuentra en mejor situación relativa es el de Ciudadela, cuya ampliación fué terminada recientemente; así y todo, necesita un dragado general, un acceso más fácil y la dotación de tinglados y servicios generales. El puerto de Mahón, con grandes posibilidades, necesita una mayor línea de ataque. Asimismo, es de gran necesidad la instalación de las grúas necesarias para una rápida descarga y de los servicios de agua y energía. Respecto al puerto de Ibiza, sólo cabe citar la inaplazable necesidad de su ampliación.

b) LINEAS DE SOBERANIA. TRANSPORTE DE VIAJEROS

Dentro del transporte marítimo hay que distinguir dos facetas, ambas de vital importancia para nuestra economía: el transporte de viajeros y el de mercancías. La primera de ellas está íntimamente ligada con la existencia de las llamadas líneas regulares de soberanía, subvencionadas por el Estado, que tienen por misión asegurar unas comunicaciones marítimas fijas entre diversos puertos españoles, y muy particularmente entre los de las islas y la Península, así como la conducción de la correspondencia, paquetes postales y valores del Estado.

La concesión de las líneas de soberanía se realiza periódicamente mediante concurso entre las navieras españolas, otorgándose mediante contrato a la que ofrece mayores garantías. El contrato actualmente en vigor fué concertado entre el Estado y la Compañía Transmediterránea en 31 de marzo de 1952, de acuerdo con el Decreto de 22 de febrero del mismo año, que resolvía el concurso a favor de esta naviera. Digamos, de paso, que fué la única que se presentó al concurso. La duración prevista para este contrato es de veinticinco años, o sea, que no a terminar hasta 1977.

Dada la trascendencia que tiene para nuestra economía, vamos a recordar brevemente las condiciones de este contrato que más nos interesan.

En primer lugar, los servicios que en él se exigían eran los siguientes:

1.- Seis expediciones semanales Palma-Barcelona, con buques de más de 3.000 Tm. de arqueo total y 15 nudos de velocidad.

2.- Dos expediciones semanales Palma-Ibiza-Valencia y otra Palma-Valencia, con buques de más de 2.000 Tm. y 14 nudos.

3.- Tres expediciones semanales, dos Barcelona-Mahón y una Barcelona-Ibiza, con buques de más de 1.500 Tm. y 14 nudos.

4.- Una expedición semanal Palma-Ciudadela y otra Ciudadela-Alcudia, con buques de más de 200 Tm. y 10 nudos.

5.- Dos expediciones semanales, una Alicante-Ibiza-Palma y otra Palma-Mahón, con buques de más de 2.000 Tm. y 14 nudos.

6.- Dos expediciones semanales Palma-Cabrera, con buques de 150 Tm. y 10 nudos.

Este cuadro de comunicaciones fué modificado a partir de 1 de julio de 1960, suprimiéndose la escala en Ibiza en las líneas de Palma a Valencia y Alicante, y dotando a aquel puerto con servicios propios; de esta forma, ahora existen tres expediciones semanales Palma-Ibiza, dos expediciones Ibiza-Valencia y una Ibiza-Alicante. Al mismo tiempo, se añadió una expedición semanal Barcelona-Mahón y se suprimió una de las dos expediciones Palma-Cabrera.

Llama la atención que las condiciones de los contratos estipulen el tonelaje de los buques y su velocidad, sin fijarse en su capacidad de transporte de viajeros y de los distintos tipos de carga, que es lo que de verdad interesa, y que depende en más directa proporción de la estructura del buque que de su tonelaje. Por otra parte, el tonelaje fijado era tan exiguo, que la misma Compañía, por propia iniciativa, usa buques de un tonelaje muy superior al estipulado. Finalmente, el cuadro de comunicaciones no tiene en cuenta las fluctuaciones estacionales e incluso semanales de la demanda, y deja, además, algunos puertos insuficientemente servidos. Tal es el caso, por ejemplo, de la línea Palma-Alicante, según observaciones de varios transportistas.

En resumen, creemos que al fijar las bases de un contrato que va a condicionar por espacio de veinticinco años todo el desarrollo económico de una provincia, es necesario proceder antes a un minucioso estudio, que ofrezca las suficientes garantías de que el servicio se va a cubrir de la mejor forma posible.

Continuando con las cláusulas de este contrato, encontramos en

él una serie de condiciones encaminadas a ofrecer al Estado la garantía del control de la naviera encargada de las líneas de soberanía. Tal es el caso de la obligación de que la naviera sea española y también los tripulantes de sus buques, que su capital sea intransferible a extranjeros, que lleve la contabilidad con arreglo a un sistema especificado. Al mismo tiempo, se le imponen una serie de obligaciones con respecto al Estado, tales como la de realizar gratuitamente la recepción, conducción y entrega de la correspondencia pública y paquetes postales, y una serie de obligaciones con los Ministerios militares que van desde la conducción de tropas en tiempos normales hasta la total incautación de la Compañía en caso de guerra. A estas obligaciones se ha atribuido la falta de flexibilidad en el desarrollo de las actividades de la Transmediterránea, especialmente en lo que se refiere a la reserva obligatoria de billetes, que, si bien ha disminuído últimamente, sigue dificultando la venta anticipada de pasajes, y a la configuración de los nuevos barcos, que deben construirse pensando en las necesidades estratégicas.

Existen otra serie de cláusulas destinadas a la forma de llevar a cabo el servicio, entre las que cabe citar la obligación de ajustarse al horario fijado, la de mantener en buen estado las instalaciones de los buques, que deberán disponer de las comodidades normales en lo que se refiere al pasaje, y la sujeción de las tarifas a la decisión de la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Finalmente, es de gran importancia la cláusula que obliga a la Transmediterránea a desarrollar en la industria nacional un plan completo de renovación de su flota, en el que deberán invertirse como mínimo y totalmente las cantidades que figuren en el fondo de amortización y renovación. No vemos muy claro que esta cláusula esté en vigor, si se tiene en cuenta la extraordinaria vejez de la mayoría de los buques en servicio: el J.J. SISTER, construído en 1896; el JAIME I, en 1911; el CIUDAD DE ALGECIRAS, en 1926; el CIUDAD DE PALMA, en 1930. Es cierto que se han realizado esfuerzos importantes, como demuestran la puesta en servicio del transbordador VICTORIA en 1953, buque que parece se ha perdido definitivamente para nuestras líneas, a pesar de ser el más idóneo; la del CIUDAD DE BARCELONA en 1955, del CIUDAD DE BURGOS en 1956 y del CIUDAD DE GRANADA en 1961; pero por ahora estos esfuerzos sólo han permitido la sustitución de dos pequeños barcos -el CIUDAD DE ALCUDIA y el CIUDADELA-, lo cual prueba que la puesta en servicio de las nuevas unidades era necesaria para la consolidación del servicio y no para la renovación de la flota. En abril de 1964 se contrató la construcción de cuatro nuevas unidades, que deberán estar listas en 1966 y de las cuales es muy probable que dos se dediquen al servicio de las Baleares. Esto supondrá una mejora muy importante, pero no la solución del problema. Es necesario llegar a la total renovación de la flota. Para ello debería tenerse en cuenta que los

fondos de amortización son las cantidades mínimas a invertir, con lo cual su suficiencia no exime de la obligación de renovar la flota, y las cuotas de amortización deberían calcularse teniendo en cuenta el coste de sustitución de las unidades. En todo caso, siempre queda la cláusula que permite a la Compañía tomar buques en arrendamiento mientras no puedan realizar con plena eficacia los servicios encomendados con buques propios.

Para terminar este comentario sobre el contrato de las líneas de soberanía, falta decir que el Estado corresponde a las obligaciones contraídas por el concesionario con el pago de una subvención anual, revisable cada dos años, fijada en armonía con los resultados que arroja la contabilidad de la Compañía. Al mismo tiempo, se compromete a no subvencionar a ninguna línea de navegación que pueda competir con las que son objeto del contrato, y a proporcionar a los buques-correo atraque fijo de costado en los muelles.

Francamente, no creemos que la Transmediterránea sea un negocio muy saneado, como se insiste frecuentemente en los medios populares de nuestras islas; se trataría de una excepción en medio de la crisis que afecta a escala mundial, en mayor o menor medida, a las empresas de este tipo. Tampoco hemos podido entrar en el estudio de la cuantía ni de la justicia de las subvenciones que esa Compañía recibe por su servicio, ni en la investigación de si las relaciones entre la Transmediterránea y su consignatario, AUCONA, permiten una absorción de los beneficios por parte de éste. Al fin y al cabo, este es un asunto que compete más a los responsables de la Administración del Estado que a los responsables de la economía balear. Pero sí que podría afectarnos en el caso de que con unas subvenciones de cuantía similar a las que ahora recibe la Transmediterránea pudiera mejorar sensiblemente el transporte marítimo. En definitiva, de lo que se trata es de que el Estado ponga todos los medios a su alcance para que el servicio de comunicaciones regulares experimente una notable mejora en todos los sentidos, tomando las medidas que sean necesarias para ello, incluso las más drásticas: revisión del contrato o nacionalización de la Compañía Transmediterránea.

Es inútil insistir sobre la importancia que tiene el turismo en la economía de las islas, que es el motor de su actual desarrollo. Su dependencia de las comunicaciones con el exterior es obvia, y tampoco descubrimos ningún secreto al hablar de las grandes dificultades con que tropieza cualquier persona que intente encontrar un billete de barco o avión para trasladarse a las Baleares en la época de mayor actividad.

La escasez empieza a manifestarse en Semana Santa, y ya no termina hasta finales de septiembre. En pleno verano, los billetes se reservan con un mes de antelación, y las colas en la Compañía Transmediterránea son interminables.

Las molestias que hay que sufrir para conseguir un billete, junto con la inseguridad de obtener el billete de vuelta para el día deseado (normalmente esta gestión ocupa varios días, de los que el turista no suele disponer), son motivos más que suficientes para desviar buena parte de la corriente turística hacia zonas continentales. Aparte de que esta limitación del número de viajeros que pueden llegar a la isla podría limitar a su vez las construcciones hoteleras, puesto que sería inútil disponer de ellas si no estaba asegurada la llegada de los clientes.

Por el momento, no hay motivos para preocuparse, por que un estrangulamiento de esta gravedad no parece que vaya a producirse, a pesar del ritmo frenético de construcción de hoteles. Pero la razón de que no se produzca la tenemos en la llegada de pasajeros por vía aérea. Para un aumento anual del 25% en el número de plazas hoteleras, el número de viajeros por avión aumenta a razón del 30% anual, mientras que los entrados y salidos por mar no llegan al 10% de aumento.

En cambio, lo que sí parece evidente es que esta masiva llegada de turistas por vía aérea, particularmente por medio de los aviones CHARTER, ha provocado una especialización de las Baleares en el llamado turismo popular, de poca capacidad económica, y, lo que es peor, ha contribuido a poner bajo el control de las agencias extranjeras a la mayor parte de nuestra afluencia turística, lo cual disminuye sensiblemente las entradas de divisas. Finalmente, esta escasez de medios de comunicación, marítimos y aéreos, entre las Baleares y la Península tiene otras dos consecuencias desagradables: en primer lugar, representa un estrangulamiento decisivo para la mayor parte de turistas que viajan en su coche particular, con lo cual se pierde una clientela de gran poder adquisitivo, y en segundo lugar, representa un peligro para el futuro, en el caso de que disminuya la extraordinaria atracción que ejercen las Baleares, que por ahora justifican el viaje exclusivo a las islas. Si esto ocurre, será un grave inconveniente no disponer de medios de transporte que conecten cómoda y suficientemente a las islas con la Península, a fin de hacer posible al turista la visita combinada de las Baleares y otros lugares de España.

¿CUALES SON LAS CAUSAS DE QUE EL TRANSPORTE MARITIMO DE VIAJEROS AUMENTE A UN RITMO TAN LENTO EN COMPARACION CON EL AEREO, HASTA EL PUNTO DE QUE SU IMPORTANCIA RELATIVA SEA CADA VEZ MENOR?

Pueden resumirse en dos factores principales: la estacionalidad de la afluencia turística y la mala organización de los servicios de venta de billetes.

Es un hecho evidente que el transporte marítimo no puede ajustarse con tanta agilidad a las fluctuaciones de la demanda como el transporte aéreo, por la sencilla razón de que su velocidad de desplazamiento es mucho menor, lo cual impide a los barcos realizar varios viajes al día en caso necesario, y su capacidad de transportes es muy superior, lo cual es un nuevo impedimento para su flexibilidad debido a la mayor complicación que supone vender todas las plazas, unida a las dificultades de acondicionamiento del buque para cada nuevo viaje (carga y descarga de mercancías, hacer las camas, limpieza, etc.).

Dejando aparte las mejoras que se obtengan por tipos de barco completamente distintos a los actuales, con los que se consiga una velocidad muy superior, junto a una capacidad posiblemente menor, por el momento la única solución viable es estudiar los itinerarios de tal forma que se obtenga una concentración de buques en un puerto determinado en los días en que existe mayor demanda. Por lo demás, es imprescindible que se aumente la flota de modo que se llegue a un equilibrio entre la pérdida que supone tener los barcos parados algunas épocas del año y el aumento de beneficios que producirá el mayor número de viajeros. Por otra parte, el aumento de la flota es también imprescindible para ofrecer a las islas un suministro adecuado de mercancías.

Otro factor muy importante es la mala organización de los servicios de venta de billetes. Cuando hace ya años que las compañías aéreas se han organizado de tal forma que las agencias de viaje pueden saber en pocos minutos si existen plazas en un avión determinado para cualquier trayecto del mundo, y no tienen dificultades para extender billetes con sólo avisar por teléfono a la Compañía aérea interesada, la Compañía Transmediterránea sigue con el anacrónico sistema de rellenar los billetes sólo en las oficinas de AUCONA, con lo cual se pierde como mínimo un día entero, aunque la agencia de viajes esté en el mismo puerto de salida. El procedimiento se complica si se quiere obtener un billete para otro puerto. Exceptuando un pequeño cupo disponible en cada Delegación, hay que acudir a un complicado sistema de consultas que entorpecen extraordinariamente la labor. Por otra parte, la mayoría de agencias de viaje deben cobrar su comisión al cliente y no a la Compañía, al contrario de lo que sucede con las aéreas. Ante tantas dificultades, no es extraño que sean las mismas agencias las que desaconsejen a sus clientes el uso de la vía marítima. De esta forma, también es normal que se produzcan en AUCONA estas esperas interminables, que redundan en perjuicio directo para la misma empresa.

Parece que existe el deseo de terminar con estos inconvenientes. En la Delegación de Barcelona se va a implantar el sistema directo de venta por medio de las agencias de viajes, y si el sistema da resulta-

do, se ampliará a todas las Delegaciones. También se ha solicitado la instalación de un "telex", que solucionaría el problema de modo definitivo. Es necesario apoyar decididamente estas iniciativas, porque estamos seguros de que servirán para llegar al problema básico, que es la falta de barcos. La Compañía prevé para este año un incremento del 10 % en el número de viajeros, que podrá ser atendido con los actuales barcos, ya que, según sus cifras, en los momentos álgidos de la temporada los buques viajaban al 85 % de su capacidad.

Aun suponiendo que esto sea verdad, es indudable que al agilizar el sistema de ventas se obtendrán unos incrementos muy superiores, que sólo podrán ser atendidos con una mayor capacidad de transporte. Es preciso exigir que el loable esfuerzo de desarrollo de la Transmediterránea no se pare con la construcción de los cuatro barcos de que hablábamos antes, sino que siga con el encargo inmediato de nuevos buques, que permitan la renovación total de la flota.

c) TRANSPORTES DE MERCANCÍAS

El transporte de mercancías ya no es privativo de la Transmediterránea. Hay una división de funciones bastante clara entre esta Compañía, dedicada principalmente al transporte de paquetería por la ventaja que representan sus salidas regulares, y las navieras, cuyo medio de transporte más importante son los pequeños y antiguos motoveleros, dedicados más generalmente al transporte de mercancías más homogéneas y en grandes cantidades, como cemento, madera, etc. Sólo cuando la Transmediterránea no admite más carga en sus buques usan las agencias de transporte, que son las que se encargan de la paquetería, los servicios de otras compañías.

A pesar de que este último hecho es cierto y comprobado, llama la atención el que, según fuentes autorizadas, del millón de toneladas movidas por el puerto de Palma en 1964 tan sólo el 10 % lo fueran por buques de la Transmediterránea. Ello es tanto más extraño si se tiene en cuenta que la gran capacidad de los buques y el extraordinario número de entradas que realizan a lo largo del año les permitiría transportar con creces la totalidad de las mercancías necesarias para nuestras islas.

Sin embargo, la explicación de este fenómeno es bien sencilla: los buques de la Transmediterránea están sujetos a un horario rígido, con lo cual su permanencia en el puerto es limitada. Cuando llegan por la mañana deben dedicarse en primer lugar a la descarga de las mercancías que traen y sólo cuando esta operación ha terminado pueden empezar a cargar. Como el barco debe zarpar inexcusablemente a las diez de la noche, el vo-

lumen de carga viene limitado por esta circunstancia. Así se explica que por término medio cada buque no transporte más que 150 a 200 Tm. por viaje, causando un perjuicio evidente a las economías insulares y a la misma Compañía.

Estos perjuicios son mucho mayores cuando se calcula mal el volumen de carga admisible y el barco tiene que empezar a cargar antes de que las bodegas estén totalmente vacías. Entonces ocurre que las mercancías situadas en la parte inferior de las bodegas vuelven de nuevo al puerto de origen, y pueden llegar a hacer varios viajes de ida y vuelta sin que haya tiempo de descargarlas. En este caso los retrasos se hacen extraordinarios y, lo que es peor, se produce una deterioración a veces total de la mercancía. Esta situación es más frecuente en las líneas de Valencia y Alicante, por cuyos puertos llega un tonelaje siempre en aumento, debido al cambio en la estructura de nuestro comercio.

Aparte de la limitación en el horario, el escaso volumen de carga viene condicionado por la lentitud en las operaciones, que en los buques de la Transmediterránea se agrava por la mayor altura de la cubierta, que hace que las mercancías deban recorrer un largo trecho vertical para pasar de las bodegas al muelle.

Hay otros problemas que provocan esta lentitud, de los que hablamos a continuación. Para terminar el análisis de lo que afecta a la Transmediterránea, la solución más sencilla sería combinar los viajes de tal forma que se prolongara la permanencia en puerto de los buques. Ya sabemos que esta solución es costosa, pero sería más factible, especialmente en las épocas en que se establecen viajes de día. Entonces podría hacerse que un barco permaneciera en puerto desde las ocho de la mañana hasta las diez de la mañana siguiente, mientras otro buque distinto hacía el viaje normal a las diez de la noche. Cabe estudiar si el aumento de coste que supone esta mayor permanencia puede compensarse, en todo o en gran parte, con la admisión de un mayor volumen de carga, que se conseguiría especialmente si pudieran establecerse horas extraordinarias en las tareas de embarque y desembarque.

Por lo que respecta a las demás navieras, el problema principal reside en la inadecuación de la mayoría de los buques empleados a las necesidades del tráfico moderno. Para el año 1961, que es el último del que tenemos datos, del total de mercancías entradas en el puerto de Palma algo más del 50 % fueron transportadas en motoveleros, y se usó este medio de locomoción para casi el 70 % de las mercancías salidas. Estos buques tienen la ventaja de que, por su coste de mantenimiento relativamente reducido, pueden permanecer en puerto todo el tiempo que sea necesario para carga y descarga, pero, en cambio, tienen el gran inconveniente de

que, por las características del buque y el lugar donde atracan, estas operaciones deben hacerse prácticamente a mano, con lo cual duran a veces varios días y, por otra parte, navegan con gran lentitud. Todo ello hace que la mercancía se retrase demasiado. También estas navieras deben enfrentarse resueltamente con el problema de la renovación de la flota, sustituyéndola por motonaves de tamaño medio o pequeño, más adecuadas a nuestro tráfico, y buscando una especialización que les permita mantener una competencia con la Transmediterránea: tal es el caso, por ejemplo, de los buques frigoríficos, que prestarían un extraordinario servicio a nuestra economía al impedir las enormes pérdidas que se producen en el transporte de alimentos en general, pérdidas que repercuten en los precios del mercado.

Para hacer más factible esta renovación, cabe solicitar una prioridad en la concesión del crédito naval para aquellas navieras que vayan a dedicar sus buques al comercio entre las islas y la Península. También sería posible conseguir una mejora en los fletes si se redujera el coste del transporte por la eliminación de varios intermediarios, que lo encarecen inútilmente.

Para demostrar esta última afirmación, vamos a estudiar los trámites que hay que cumplir para que la mercancía llegue del remitente al destinatario.

Normalmente se usan los servicios de una agencia de transportes, que se encarga de recoger la mercancía en el domicilio del remitente. Entonces efectúa lo que se denomina una agrupación de mercancías de distintos propietarios, y las acarrea hasta el puerto de embarque, donde los cargadores del muelle, pertenecientes a otra empresa, descargan el camión y embarcan la mercancía. En el puerto de destino ocurre el proceso contrario. Sin embargo, este proceso, que parece tan sencillo, lleva consigo una extraordinaria cantidad de trámites burocráticos que entorpecen su funcionamiento.

En primer lugar, el transportista hace un conocimiento de embarque, con la lista de todas las mercancías que componen su envío, y lo entregará a un agente de aduanas, que es el encargado de despachar la mercancía ante la Administración de Aduanas correspondiente. Para ello, hace una factura de cabotaje, y una vez tramitada, entrega al transportista un "admitase" en cuatro copias, que el conductor del camión debe entregar, a su llegada con la mercancía, a Aduanas y carabineros, Junta de Obras del Puerto y la naviera que realiza el transporte por mar. Entonces se embarca la mercancía, en presencia de un confrontador que controla la veracidad del conocimiento de embarque.

Ahora es el naviero o consignatario del buque quien debe presentar la llamada carpeta de cabotaje, que incluye todas las mercancías - que el buque va a transportar. Una vez despachado, puede salir el buque - hacia el puerto de destino, donde empiezan de nuevo los trámites: carpeta de cabotaje de entrada, comprobación del vista de aduanas, factura de cabotaje de entrada para cada transportista y, por fin, entrega de la mercancía a su destinatario.

Se comprende fácilmente que una tal cantidad de papeleo y de intermediarios forzosamente tiene que retrasar el tráfico de mercancías.

Por otra parte, la existencia del control de aduanas para el comercio de cabotaje resulta incomprensible y pone, además, en franca desventaja el tráfico marítimo interior en relación con el tráfico por carretera. Es absurdo que para reprimir el contrabando se perjudique la economía entera de una provincia, no sólo por estos retrasos, sino también por los derechos que cobran por sus servicios tanto las aduanas como los comisionistas, que son igualmente inútiles, ya que su función no es otra que la de poner en contacto al transportista con la Administración. Las aduanas y los agentes de aduanas deben existir para el comercio exterior, pero deben desaparecer para el comercio con la Península.

La represión del contrabando puede llevarse a cabo con la misma eficacia sin necesidad de este intervencionismo, perjudicial desde todos los puntos de vista.

Pasando al capítulo del coste del transporte, debemos hacer mención detallada, en primer lugar, de estos derechos, que consideramos como un encarecimiento totalmente innecesario.

Los agentes de aduanas, por el despacho de la mercancía, cobran una comisión oficial con arreglo a las siguientes tarifas:

Mercancías: envíos de peso hasta	50 Kg.	50,--	Ptas.
" " de 51 a	100 Kg.	62,50	"
" " 101 a	250 Kg.	95,--	"
" " 251 a	500 Kg.	115,--	"
" " 501 a	1.000 Kg.	135,--	"
" " 1.001 a	2.000 Kg.	165,--	"
" " 2.001 a	3.000 Kg.	185,--	"
" " 3.001 a	4.000 Kg.	210,--	"
" " 4.001 a	5.000 Kg.	230,--	"
" " 5.001 a	10.000 Kg.	35,--	Tm. (1)
" " 10.001 a	25.000 Kg.	30,--	Tm. (1)

(1) Mínimo: el máximo de la anterior.

Las tarifas, extraordinariamente elevadas, de los envíos de poco peso prácticamente no tienen vigencia, puesto que se cobra por la total agrupación de mercancías realizada por el transportista, y en general tiene siempre un peso muy superior.

De todas formas, en el mejor de los casos, la intervención de los agentes de aduanas representa un aumento de costo de 30,00 ptas. por tonelada, cantidad exigua, pero innecesaria.

En segundo lugar, están los derechos obvencionales de los cuerpos Pericial y Administrativo de Aduanas, que se cobran por partida - doble: primero a cada transportista, según los kilogramos que figuran en la factura de cabotaje, y más tarde a la naviera, por el total de kilogramos que figuran en la carpeta de cabotaje. Estas tarifas representan las cantidades siguientes, de acuerdo con la circular de 24-3-55 de la Dirección General de Aduanas, que las establecía:

Navegación de cabotaje

Derechos obvencionales por navegación:

Por cada carpeta

Por cada	5 Tm. o fracción de exceso: hasta	50 Tm.	2 ptas.
Por cada	50 Tm. o fracción de exceso: hasta	500 Tm.	10 "
Por cada	100 Tm. o fracción de exceso: hasta	1.000 Tm.	10 "
Por cada	100 Tm. o fracción de exceso: de 1.000 Tm. en adel...		5 "

Excepciones a la tarifa general en el comercio de cabotaje:

- Lingotes, barras, barras-carriles de hierro y acero, cales, cementos, etc., la mitad de la tarifa.
- Carbón mineral, por Tm. 0,25 ptas.
- Calzado y juguetes en caja, por caja. 2,-- "
- Ganado vacuno, caballar, mular y asnal, por cabeza..... 3,-- "
- Ganado de cerda, lanar y cabrío, por cabeza..... 1,50 "
- Pescado fresco en cajas, por caja.... 0,50 "

Derechos obvencionales por tráfico de mercancías.

Por cada factura de cabotaje

Por cada	Tm. o fracción de exceso: hasta	5 Tm.....	2 ptas.
Por cada	5 Tm. o fracción de exceso: hasta	50 Tm.	5 "
Por cada	25 Tm. o fracción de exceso: hasta	500 Tm.	15 "
Por cada	100 Tm. o fracción de exceso: hasta	1.000 Tm.	15 "
Por cada	100 Tm. o fracción de exceso: de 1.000 Tm. en adelante,		20 "

Aquí nos encontramos, aparte del absurdo de que por una misma mercancía se cobre dos veces (y tengamos en cuenta que en el puerto de llegada vuelven a pagarse la comisión oficial y los dos derechos obven- cionales), con el trato completamente injusto que sufren los envíos de calza- do. Teniendo en cuenta que las cajas normalmente suelen pesar de 20 a 50 kilogramos, resulta que una remesa de 5 Tm. debe pagar de 500 a 200 pese- tas, mientras que la mercancía normal solamente paga, por el mismo peso, 12 pesetas. Como no existe ninguna razón lógica que justifique esta dis- criminación, ésta debe ser la primera tarifa que debe desaparecer, aparte de solicitar la supresión total de los derechos obven- cionales.

Esta solicitud no puede ser más justa si se tiene en cuenta - que estos derechos sirven para pagar a los funcionarios de aduanas. No ve- mos por qué razón estos funcionarios no deben ser remunerados con un suel- do fijo. Ya el informe del Banco Mundial llamaba la atención sobre la fal- ta de lógica de este sistema, que provoca discriminaciones entre los fun- cionarios de los distintos Ministerios y aun entre distintos Cuerpos de - la Administración. Por otra parte, esto hace que el Estado no pueda te- ner idea de la rentabilidad de los distintos servicios. Los funcionarios del Estado deben ser remunerados con los fondos que éste recoge mediante la imposición, y si considera que el servicio de Aduanas no es rentable, - razón de más para suprimirlo. El primer beneficiario de esta medida será la economía entera de las Baleares.

Los demás elementos del coste del transporte están perfecta- mente justificados, y es muy difícil tratar de su reducción. Sin embargo, para dar una idea de la complejidad del problema, vamos a enumerarlos en su totalidad.

- 1º.- Derechos de las agencias de transporte por la gestión, - recogida y reparto de las mercancías.
- 2º.- Derechos obven- cionales de Aduanas y comisión oficial del agente, que se paga en el puerto de entrada y en el de - salida.
- 3º.- Tasas de la Junta de Obras del Puerto por muellaje y ocu- pación de superficies.

4º.- Flete.

5º.- Derechos de las empresas portuarias por carga y descar- ga del barco y carga y descarga del vehículo.

6º.- Impuesto del tráfico de las empresas, del 2,70 % sobre la comisión oficial, el flete, las cargas y descargas y los servicios del transportista.

Este último impuesto tiene en el transporte el mismo efecto perjudicial que en el resto de las actividades económicas del país.

Finalmente, existen otros elementos del coste prácticamente imposibles de contabilizar y que, sin embargo, revisten una importancia extraordinaria. Se trata de las dificultades de carga y descarga, a las que ya hemos aludido en parte, y de las frecuentes roturas y robos que se producen a lo largo del trayecto que siguen las mercancías.

Respecto al primer punto, hay que añadir a lo ya dicho que - debido a la lentitud en las operaciones se producen grandes colas de ca- miones en espera de las mercancías. Normalmente empiezan hacia las 8,30 de la mañana, y es muy frecuente que no empiecen a salir camiones hasta las 11, mientras algunos incluso deben pasar toda la mañana en el puerto sin hacer ni un solo viaje. Estas esperas se producen, por una parte, por la necesidad de tener todos los papeles en regla antes de retirar la mer- cancia, y por otra, por las necesidades de los barcos de la Transmedite- rraea. Estos deben atender en primer lugar al desembarque de los pasaje- ros y de sus vehículos, y una vez terminadas estas operaciones, se proce- de a la descarga de mercancías, que se lleva a cabo con excesiva lenti- tud, debido en primer lugar a la gran altura de la obra muerta y a la es- casez del utillaje, tanto grúas como material móvil. Por otra parte, de- bido a la premura con que se realiza la carga en el puerto de origen, la mercancía viene muy mal estibada, lo cual dificulta las operaciones de - descarga, y provoca en el muelle una extraordinaria mezcla de bultos consignados a distintas agencias, que luego hay que seleccionar. Las ex- traordinarias esperas a que se ven sometidos los camiones representan un gasto muy importante para los transportistas, que se encuentran con su - utillaje inmovilizado gran parte de la jornada. Por otra parte, al no po- der repartir las mercancías el mismo día de su llegada, deben disponer - de una capacidad de almacenaje superior a lo normal, lo cual supone otro gasto importante, aparte de los perjuicios que se ocasiona a los usuarios del transporte.

La causa de las roturas, que suponen otro capítulo de gastos de gran importancia, se halla en la estiba deficiente de las mercancías,

Estas se colocan desordenadamente, quedando a veces mercancías frágiles - en el fondo de las bodegas, que deben soportar grandes pesos encima de ellas. A veces se da la paradoja de que es mejor enviarlas sin embalaje, y pagando un precio superior para que sean colocadas en el entrepuente del barco, a cambio de que deban sufrir menos en el transbordo. Y es que los barcos que se usan normalmente no son adecuados para la carga general. Deberían usarse barcos de otros tipos, que permitieran la entrada de camiones para la carga y descarga, o bien estudiar un sistema de compartimentación vertical que impidiera el excesivo peso sobre las mercancías situadas en la parte inferior. Las navieras deberían hacer todo lo posible, además, para que las mercancías consignadas a una misma agencia pudieran estar unidas, para facilitar la rapidez en las operaciones.

Se ha hablado mucho de la necesidad de aumentar la plantilla de obreros dedicados a la carga y descarga de buques. En el puerto de Palma existen en la actualidad ocho empresas que disponen de obreros portuarios, y trabajan por contrata con los distintos consignatarios y transportistas. Existen obreros de dos categorías: los fijos de plantilla o de primera lista, que tienen su plaza asegurada, y los eventuales censados o de segunda lista, que son contratados con preferencia sobre los llamados peones de plaza, siempre que las necesidades del trabajo lo exijan, siendo contratados con arreglo a un sistema de rotación. El número total de obreros dependientes de la Sección Provincial de Trabajos Portuarios es el siguiente:

Capataces.....	25
Confrontadores.....	35
Fijos de censo.....	326
Eventuales censados.....	80
Guardas.....	5
TOTAL.....	471

Existen, además, 600 peones de plaza con carnet, de los cuales sólo acuden con cierta regularidad un centenar, y son libremente contratados por las empresas cuando necesitan de sus servicios.

Normalmente se producen los tres llamamientos autorizados por el Reglamento Nacional de Trabajos Portuarios: uno a las 8,30 h., el segundo a las 13,30 y el tercero a las 17,30. Las jornadas pueden ser de cuatro y cuatro horas, con una separación mínima de una hora; jornada intensiva de seis horas, o media jornada. Los que acuden al llamamiento de las 17,30 h. realizan siempre la jornada intensiva. Finalmente, pueden ha-

cerse hasta cuatro horas extraordinarias al día, cuando las circunstancias lo aconsejan. Uno de los motivos más tenidos en cuenta es la necesidad de terminar la descarga de un buque, para evitar estadías suplementarias.

El principal inconveniente con que topan los usuarios es la necesidad de prever con antelación el personal que van a necesitar, puesto que no pueden contratarse obreros suplementarios fuera de las horas de llamamiento. Sin embargo, este inconveniente es difícil de paliar, ya que al ser el trabajo portuario esencialmente eventual es necesario respetar los derechos de los obreros. Por otra parte, esta misma eventualidad hace que sea difícil solucionar el problema de la escasez de obreros en determinados días del año y más en la situación de pleno empleo en que se encuentra nuestra economía.

La verdadera solución del problema está en un aumento de la productividad, para lo cual hay que solicitar que se realicen con toda puntualidad las inversiones programadas en el Plan de Puertos (cosa que no ocurrió en el pasado año), y que los responsables de los trabajos de carga y descarga, que son los ingenieros del Puerto y los capitanes de los buques afectados, realicen un efectivo control de los mismos, dirigiendo en todo momento las operaciones, de modo que se lleven siempre a cabo según los más estrictos principios de organización.

Pero hay otro inconveniente que ya no tiene justificación, y es el caso bastante frecuente de que una mercancía esté sobre muelle varias horas, y aun días enteros, sin que el propietario pueda retirarla. En general, se debe a la falta de algún trámite burocrático, pero no es raro el caso de que los obreros portuarios estén ocupados en otros trabajos y no puedan dedicarse a cargar estas mercancías en los camiones. Sea cual sea la causa, esto provoca un entorpecimiento de la labor portuaria y un perjuicio muy notable al dueño de la mercancía, por lo cual es necesario que se arbitren medios extraordinarios para poder retirar la mercancía, bien sea condicionando la libre disposición de la misma a la posterior presentación de los documentos que hagan falta, o bien recabando la colaboración de obreros ajenos a la Sección de Trabajos Portuarios, si éstos se ven imposibilitados de proceder a la carga del vehículo, puesto que sus intereses laborales no deben estar nunca por encima de la necesidad de que los trabajos se desarrollen con la mayor fluidez posible. Para evitar que esto último suceda, debe procurarse la máxima coordinación entre los servicios de descarga del buque y de carga de vehículos.

Finalmente, queda por tratar el importante aspecto de los robos de mercancías. Es éste un asunto muy espinoso, en el que no se puede señalar un culpable, pero que tiene una notable repercusión en el coste; para citar un ejemplo, un importante mayorista de alimentación se ve obli-

gado a aumentar el precio de sus productos en un 3 % para amortizar las pérdidas producidas por el robo durante el transporte. Por otra parte, la queja unánime de todos los comerciantes e industriales no deja lugar a dudas sobre la existencia e importancia de esta lacra vergonzosa.

Sin embargo, como ya hemos dicho, sería completamente injusto señalar a unas determinadas personas o clases profesionales como causantes del robo. Este puede producirse en cualquier lugar desde que la mercancía sale del remitente hasta que llega al destinatario: durante el trayecto por la Península, en el puerto de origen, durante el trayecto en barco, en el puerto de destino y durante el trayecto hasta el domicilio del destinatario. De hecho, se tiene conocimiento de robos en todos los casos anteriormente citados.

Por tanto, no queda más solución que responsabilizar a todos y cada uno de los que participan en el transporte, y extremar la vigilancia en todas partes. Quizás sería factible que se estableciera un control cada vez que la mercancía sufre un transbordo, de modo que se certificara que hasta aquel momento no se ha producido ningún robo ni deterioro en la mercancía. Este control no sería muy complicado, ya que bastaría en casi todos los casos que se estableciera en los muelles de origen y destino. Para ello, así como para evitar las dificultades aludidas en la estiba, sería del máximo interés que se estableciera una coordinación entre los puertos de las Baleares y los de la Península que tienen comunicaciones regulares con ellos.

Para mejorar el sistema de vigilancia en el puerto, debería existir un responsable que llevara un control efectivo de los movimientos de mercancías. Es cierto que el Ingeniero Director de la Junta de Obras es la autoridad máxima, pero existen demasiados servicios de vigilancia con finalidades distintas: por una parte, la Policía gubernativa, encargada de los movimientos de personas; los carabineros, cuya misión es la vigilancia general y la represión del contrabando; los guardas de la Junta de Obras, que vigilan las mercancías que ocupan superficie en el muelle, y los confrontadores, dependientes de las empresas, que cuidan de que coincidan los conocimientos de embarque y las mercancías que se cargan y descargan, etc. El resultado es que la responsabilidad queda diluida, sin que exista un control efectivo sobre las mercancías, hasta el punto de que se da el caso de que una agencia puede muy bien llevarse los bultos consignados a otra distinta, sin que el mismo conductor del camión se de cuenta del error. Resulta evidente que si existe mala intención puede ser muy fácil la desaparición de cargamentos enteros de mercancías con la mayor impunidad.

Nos parece que el organismo más autorizado para efectuar este

necesario control es la Junta de Obras del Puerto, como responsable directo del mismo. Hay que apoyar su petición de aumento de la plantilla de guardas portuarios, pero además sería muy útil que los confrontadores, como mínimo, estuvieran también a sus órdenes, y se encargaran del control de la carga y descarga de camiones. Por otra parte, incluso sería útil que se encargara ella misma de contratar a los obreros portuarios, como un servicio más del puerto, cosa que, al eliminar los beneficios empresariales, permitiría una reducción del coste de las operaciones y seguramente facilitaría la organización científica del trabajo.

En definitiva, lo que propugnamos es una total reestructuración administrativa del puerto, que elimine intermediarios y favorezca el establecimiento de las medidas más eficaces posibles para el aumento del control y de la productividad, en las que se incluye la petición de una mayor autonomía para nuestras autoridades portuarias. El supremo interés de nuestra economía justifica todas estas peticiones, ya que nos atrevemos a afirmar que es inútil pensar en resolver cualquier problema económico de las Baleares si no se atiende en primerísimo lugar a la mejora de nuestras comunicaciones marítimas.

2.- Transportes aéreos

Dada la premura del tiempo, no vamos a hacer un estudio exhaustivo del transporte aéreo, sino que nos referimos tan sólo a los problemas fundamentales que tiene planteados este medio de transporte en nuestras islas.

En primer lugar, debemos hacer constar nuestra disconformidad con la extraordinaria subida de precios de las líneas aéreas nacionales, que nos ponen aún más en desventaja en relación a las provincias peninsulares. Hay que tener en cuenta que una parte cada vez mayor del tráfico de viajeros se realiza por vía aérea y que no disponemos de medios de comunicación terrestres. Si se concede un trato de privilegio a los residentes en las islas Canarias, es injusto que no se conceda el mismo trato a los residentes en las Baleares. Por otra parte, esta subida de precios no está en consonancia con la política de estabilización que el Gobierno quiere aplicar.

Sin embargo, todavía es mucho peor la extraordinaria escasez de billetes con que se topa en la mayoría de épocas del año. Aquí podrían repetirse casi todos los argumentos esgrimidos en el caso de la Transmediterránea, incluso el de que el ritmo de aumento es demasiado lento, sobre todo comparado con el que experimentan los vuelos desde el extranjero. Es

necesario expresar nuestra más enérgica protesta por este hecho, que entorpece el desarrollo de nuestro turismo e incluso el de las relaciones comerciales y de todo orden, que precisan de modo ineludible el desarrollo de contactos personales entre los isleños y los centros más importantes de la Península.

La única justificación posible para este aumento de tarifas sería la de ofrecer un servicio suficiente en todas las épocas del año, y esta es la conclusión que solicitamos adopte este Consejo.

En cuanto a las necesidades en materia de aeropuertos, hay que reconocer públicamente que se trabaja activamente para poner a nuestros aeropuertos a la altura de las crecientes necesidades del tráfico. Sabemos que el aeropuerto de Son San Juan será uno de los primeros que va a ser dotado del más moderno material meteorológico y del control automático de aterrizajes. Sin embargo, hay que encarecer a las autoridades responsables una mayor celeridad en estas realizaciones, así como en la construcción de la autopista, que ha sufrido varios aplazamientos, y en la de la segunda pista de aterrizaje y de la nueva estación de viajeros. Todos estos proyectos están en marcha, con los fondos necesarios ya asignados. Es de esperar que su realización llegue antes de que se produzca una saturación de la capacidad de las actuales instalaciones.

Este Consejo Económico Sindical emitió ya en el pasado año un informe al Consejo de Ministros sobre la necesidad urgente de acondicionar el aeropuerto de Menorca. En el informe se demostraba sin lugar a dudas que la falta de un desarrollo turístico normal en Menorca era debida en gran parte a los entorpecimientos provocados por el mal funcionamiento de su aeropuerto. Como resultado de este informe y de otras peticiones de las fuerzas vivas de aquella isla, el Ministerio del Aire prometió alargar la actual pista de aterrizaje y proceder a la elección de un nuevo emplazamiento para el aeropuerto, ya que el actual no es del todo satisfactorio. Efectivamente, se desplazaron los técnicos para estudiar este último aspecto de la cuestión, pero hasta el momento no se han hecho públicas las conclusiones a que llegaron. Tampoco se han iniciado las obras de prolongación de la pista actual, por lo que va a transcurrir una nueva temporada turística sin que se solucione tan acuciante problema. Por tanto, hay que solicitar nuevamente y con más ahínco que el Ministerio del Aire tome una determinación en el plazo más breve posible.

En Ibiza ocurre algo parecido. El Plan de Desarrollo anunciaba la pronta apertura de su aeropuerto al tráfico internacional, sin que ésta se haya producido, a pesar de las insistentes peticiones en Asambleas y escritos. Por otra parte, la carretera de acceso es insuficiente, sobre

todo en los últimos 200 metros, y todos los servicios son precarios, cuando existen: hay una sola línea telefónica; la capacidad de aparcamiento de aviones y de la estación de viajeros es ínfima; no existen comunicaciones telegráficas ni servicios de agua potable. Todo ello es inconcebible en un aeropuerto de tráfico cada vez más intenso, que se está colocando entre los primeros de España por su importancia. Es imprescindible que el Estado sea capaz de convertir con rapidez los proyectos en realidades, si no quiere ver sus previsiones totalmente desbordadas.

Acaba de anunciarse públicamente que la Subsecretaría de Aviación Civil va a invertir 218 millones de pesetas en este aeropuerto. La noticia es realmente esperanzadora. Sólo cabe solicitar que el programa de inversiones se cumpla en el tiempo que la misma Subsecretaría se ha fijado, y que se dé prioridad a aquellas obras que faciliten la apertura del aeropuerto al tráfico internacional.

3.- Transportes ferroviarios

En diciembre de 1964 se suprimió el transporte de mercancías por parte de la Compañía de Ferrocarriles de Mallorca. Parece que la explotación de Ferrocarriles por el Estado ha decidido seguir en Mallorca la ley del mínimo esfuerzo: primero suprime el trayecto Palma a Santanyí, precisamente uno de los que tenía más posibilidades de aprovechamiento turístico; ahora es el transporte de mercancías el que desaparece, todo ello en flagrante contradicción con la exposición de motivos de la Ley de 23 de diciembre de 1959, por la que el Estado se hacía cargo de la Compañía de Ferrocarriles de Mallorca. Es interesante recordar a los actuales gerentes de la Compañía la referida exposición, en la que, después de decir que los "Ferrocarriles de Mallorca son efectivamente rentables en su conjunto para la economía nacional", afirmaba que era indudable que su explotación no debía cesar y que era aconsejable introducir en ellos cuantas mejoras fueran necesarias para conseguir que fueran rentables también como empresa. Igualmente indudable, añadimos nosotros, es que está reñido con el espíritu de esta Ley el que pueda considerarse como una mejora ir suprimiendo sus servicios y hasta su mismo patrimonio en aras de una rentabilidad estrictamente económica, evidentemente mal entendida. Las cifras del tráfico de viajeros y mercancías de estos últimos treinta años son muy aleccionadoras. En el número de viajeros se observa una constante progresión hasta 1941, en que llega a los dos millones de personas transportadas anualmente. El elevado tráfico correspondiente a los años 1940 a 1942 se explica por las restricciones de gasolina, que eliminaron prácticamente las líneas de viajeros por carretera. A partir de entonces se ini-

cia un rápido descenso de la actividad del ferrocarril, que llega a su punto más bajo en 1951. En los años siguientes se observa un nuevo aumento, pero no es debido a que la gente haya sentido de pronto una afición irracional a viajar en tren, sino a que se han puesto en servicio unidades mucho más cómodas y rápidas, aunque los horarios de los trenes todavía dejan bastante que desear.

En cambio, con las mercancías no se ha dado la recuperación: - después de haberse mantenido el tráfico en cantidades superiores a las 250.000 Tm. anuales hasta 1948, sufrió un brusco descenso que ya no se ha superado: en 1963 no se llegó a las 52.000 Tm. Frente a esta lamentable situación, lo único que se les ha ocurrido a los gerentes es suprimir el tráfico, en lugar de reconocer que el servicio tenía unas deficiencias muy notables, que eran la verdadera causa de su escasa utilización. Antes de llegar a una solución drástica, era obligado intentar conseguir estas mejoras de que habla la Ley, y proceder a una renovación del material rodante y a la organización de un servicio de entrega y recogida de mercancías a domicilio en las principales localidades. Sólo después de fracasar estas medidas hubiera sido lícito suprimir el tráfico de mercancías.

Es evidente que si la conducta del Estado como empresario de esta Compañía debe limitarse a su progresiva liquidación, consiguiendo - unos notables beneficios con la venta de terrenos y material, hubiera sido mucho más justo que estos beneficios revirtieran a los antiguos accionistas, en su mayor parte pequeños ahorradores mallorquines, que durante muchos años no han percibido dividendo alguno, para recibir al cabo del tiempo el nominal de sus acciones.

Por nuestra parte, opinamos que es útil socialmente que exista una diversificación de medios de transporte, y que el Estado no debe - guiarse, al ofrecer un servicio público, por criterios estrictamente económicos, sino tener en cuenta la rentabilidad social del servicio que presta. En una palabra, se trata de proteger y fomentar los intereses de toda la - comunidad. En este caso, no vemos que se protejan los intereses de nadie, - como no sea los de los transportistas por carretera, que lógicamente se - ven tentados al aumento de sus tarifas, con la desaparición de un medio al - ternativo de transporte.

Conviene salir al paso del fácil argumento de que un ligero - aumento de la flota de camiones permitirá absorber el tráfico de mercancías que usaba el tren como medio de transporte. Hay que tener en cuenta que es el ferrocarril el que debe ir absorbiendo parte del transporte por carretera, puesto que es de esperar un progresivo aumento en el número de vehículos, y, por tanto, que vayan empeorando las actuales dificultades de trá-

fico y que disminuya con ello la deseada velocidad de circulación. Ello - obligaría al Ministerio de Obras Públicas a realizar inversiones en carreteras, mucho más importantes que las necesarias para poner al día nuevas instalaciones ferroviarias.

Por otra parte, es la misma existencia de la Compañía la que está en juego. Desde que ésta pasó a manos del Estado no se ha publicado ningún estado de cuentas; pero en 1951, que fué el último año en que fué explotada por particulares, la estructura de gastos era la siguiente, que ofrecemos comparada con una distribución considerada idónea por un estudio de las Naciones Unidas:

Estructura de gastos en %

	FF.CC. MALLORCA	O.N.U.
Gastos generales..	30,62	9,83
Transportes.....	43,21	47,32
Material móvil....	16,70	22,48
Vías y obras.....	9,47	20,37
	100,--	100,--
	=====	=====

El porcentaje de gastos generales era extraordinario, lo cual iba en detrimento de las necesidades de reposición y conservación del material fijo y rodante. Para reducir estos gastos, la nueva gerencia, acertadamente, ha ido a una reducción del número de obreros, dándoles, por - fortuna, una justa compensación a los que han debido salir de la empresa. Pero, por otra parte, se ha hecho una mala reposición de material, puesto que con las sustituciones de locomotoras se han traído máquinas inadecuadas y ha disminuído, además, la capacidad de formación de trenes, y se ha obrado mal al suprimir el transporte de mercancías en lugar de intentar - mejorarlo, porque de esta forma los gastos generales y las necesidades de conservación del equipo no van a experimentar un gran descenso, supuesta una situación de equilibrio, y se van a perder los ingresos que una adecuada explotación de este transporte hubiera podido proporcionar.

Otro peligro extraordinario es la falta de una dirección efectiva en Palma de Mallorca, que tenga una verdadera autonomía en sus decisiones. No es posible llevar desde Madrid una gestión ágil de una empresa que por definición necesita constantes cuidados para no caer en el desastre económico.

Finalmente, queremos llamar la atención sobre el absurdo de - que la gerencia siga permitiendo la existencia de concesionarios de transportes por carretera, que realizan una gran competencia al transporte ferroviario. De las 25 concesiones en vigor, 11 lo son en líneas coincidentes con los itinerarios del ferrocarril. No abogamos, ni mucho menos, por la supresión total de estas concesiones, pero sí creemos necesario que se establezca un estricto control de horarios, de forma que estos servicios por carretera sirvan exclusivamente para que los pueblos estén mejor servidos. Por otra parte, debería tenderse a una reorganización de los horarios de los ferrocarriles, de modo que se tuviera en cuenta las necesidades reales de desplazamiento, tanto de los pueblos hacia Palma como a la inversa. Sólo con un estudio concienzudo de las posibilidades reales de la Compañía de Ferrocarriles de Mallorca podrá evitarse la bancarrota total, que no beneficiaría a nadie.

4.- Transportes por carretera

En este apartado debemos referirnos en primer lugar al estado de la infraestructura. En estos últimos años, el Ministerio de Obras Públicas ha llevado a cabo una importante labor de señalización, que ha dejado a nuestras carreteras en un nivel medio muy superior al del resto de España.

También las obras de conservación y reparación han sido muy importantes, especialmente en Mallorca, donde las zonas agrícolas del centro de la isla han quedado en general en condiciones excelentes para la salida de sus productos. En cambio, existen líneas turísticas de primera importancia que no han recibido todavía la atención que merecen. El caso más notable es el de la carretera de Valldemossa a Sóller, cuya estrechez y mala pavimentación sigue dificultando notablemente el tráfico. Por otra parte, en las tres islas se nota la falta de la existencia de nuevos trazados que permitan realizar el circuito total de las islas, lo cual facilitaría el desarrollo turístico de zonas con gran porvenir. En la costa oriental de Mallorca se observa un contraste muy notable entre las carreteras construídas por iniciativa privada, que en general son espléndidas, con el pésimo estado de la carretera general. Tanto Menorca como Ibiza se encuentran con un trazado insuficiente, que hace que el turismo deba polarizarse en ciertas zonas privilegiadas en el aspecto de las comunicaciones.

En general, es urgente la realización de un plan de carreteras que tome como base una visión detallada de las necesidades y del porvenir de cada zona de las islas.

Debemos hacer una referencia explícita al proyecto de autopista de Palma a Son San Juan, por la trascendencia que tiene en el porvenir de una de las zonas de más auge turístico de Mallorca. En primer lugar, - debemos lamentarnos de los continuos aplazamientos que ha sufrido la puesta en marcha del proyecto, pero también debemos expresar la preocupación de la mayoría de residentes en la llamada Playa de Palma por el proyecto de prolongación de la citada autopista hasta S'Arenal, que sigue el trazado de la actual carretera. No hay duda de que dotar a esta zona de una autopista es una necesidad vital largo tiempo sentida, que llevará su actual desarrollo a límites insospechados; sin embargo, que la autopista transcurre entre las edificaciones y el mar puede ser un inconveniente enorme y no una ventaja, puesto que los accidentes de circulación, que ahora ya son frecuentes, se multiplicarán cuando los vehículos tengan posibilidad de lanzarse a buenas velocidades. Como mínimo, será una molestia importante para los que quieran trasladarse desde su hotel o chalet al mar. La velocidad sólo es interesante cuando es necesaria; junto al mar, lo verdaderamente útil es poder pasear sin que peligre nuestra integridad física. Existe un proyecto mucho más razonable, en el que la autopista se hace pasar unos centenares de metros hacia el interior, mientras que en la fachada al mar figura un paseo marítimo, en el que existe una estrecha calzada para circulación lenta, y el resto se dedica a favorecer el reposo y a lograr un aumento de estética para el conjunto. Este proyecto tiene la doble ventaja de convertir la Playa de Palma en un lugar de auténtico reposo, y de permitir la revalorización de los terrenos situados más al interior. Creemos que vale la pena de apoyar este proyecto con toda la energía necesaria, haciendo recapacitar a Obras Públicas en el caso de que se haya tomado una decisión definitiva en sentido contrario.

Respecto a las líneas regulares de viajeros, se observa en general una total inadecuación de los horarios a las necesidades de desplazamiento de las personas. Concretamente en Mallorca, están pensados, en muchas ocasiones, exclusivamente para que los residentes en los pueblos puedan despachar sus asuntos durante la mañana en Palma y regresar al mediodía a sus domicilios, pero no permiten que los que viven en Palma puedan desplazarse a los pueblos y regresar en el mismo día. Se han olvidado, por lo visto, de que en Palma vive casi la mitad de la población de la isla y de que existe una considerable población flotante que podría formar una masa de usuarios de una importancia extraordinaria. Actualmente, los turistas que desean visitar el interior de la isla se ven obligados a acudir a los servicios discretionales "a forfait" que organizan las agencias de viajes. El actual sistema de líneas regulares era adecuado hace treinta años, pero hoy resulta totalmente anacrónico. Esta inadecuación es la que hace que proliferen los coches de turismo, no por una necesidad de independencia, sino porque es la única forma de tener una cierta libertad.

de movimientos. Se impone una total reestructuración de los medios de transporte colectivos para convertir a cada isla en un todo articulado.

En relación con este problema está la necesidad de disponer de una estación de autobuses en Palma, que evitaría un abusivo uso de la vía pública por parte de los autocares y al mismo tiempo facilitaría la difusión entre la población normal y turística, de la existencia de estos medios de transporte. Esta necesidad tantas veces proclamada, y que también existe en Ibiza, debe atenderse en el plazo más breve posible. Si los Ayuntamientos respectivos no pueden hacerse cargo de las obras, debería ser el Sindicato de Transportes el que las llevara a cabo, en la seguridad de que sería un negocio rentable.

La desarticulación de que hablábamos en el sistema de transportes por carretera es también la nota dominante en las comunicaciones interiores de Palma de Mallorca.

En grandes zonas de la ciudad puede decirse que no existe medio colectivo de transporte, porque las grandes esperas a que se ve sometido el público lo hacen totalmente inoperante. Por otra parte, la estructura del centro de la ciudad representa un obstáculo importantísimo al normal desarrollo de sus comunicaciones; pero también hay que decir que los autobuses usados por la Compañía son de un tamaño totalmente inadecuado. Precisamente este problema del tamaño de las unidades de transporte está íntimamente relacionado con la ineficacia del sistema.

Existe un círculo vicioso entre los autobuses que no se llenan, el largo tiempo que transcurre entre uno y otro servicio y el escaso uso que la gente hace en grandes zonas de Palma de este medio de transporte. Puede decirse que todavía está por organizar un sistema ágil de transporte colectivo, que tiene unas posibilidades de expansión totalmente insospechadas por la Compañía de Tranvías. La solución creemos que está en la puesta en servicio en las líneas más cortas y las que pasan por el centro de la ciudad de un sistema de microbuses, que permitiera una mayor fluidez del tráfico y tuviera salidas mucho menos espaciadas. Todo ello unido a una racionalización de los itinerarios que permitiera un mejor enlace entre las distintas líneas.

Por último, no podemos dejar de hacer referencia a las tarifas, que rayan en lo abusivo, de este medio de transporte. Seguramente no existe en toda España una sola ciudad donde sea tan caro como en Palma. Esto sólo puede atribuirse a que la Compañía de Tranvías disfruta de un monopolio de hecho, que aprovecha en beneficio propio, olvidando que está prestando un servicio público de primera necesidad. La prueba de lo injusti-

ficado de esta carestía la tenemos comparando las líneas de S'Arenal, servidas por los autobuses de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado, y la línea de Palma-Nova. Para un trayecto de longitud muy similar, el billete de Palma-Nova es tres veces más caro que el de S'Arenal. Igualmente, en la línea de La Soledad, una pequeña empresa presta el mismo servicio que la Compañía de Tranvías, cobrando la mitad del precio de ésta. La indefensión de los ciudadanos frente a unos precios excesivos es tanto más lamentable si se tiene en cuenta que, incluso en las líneas más turísticas, hay un notable porcentaje de usuarios obreros, que se ven obligados a usar este medio de transporte para trasladarse al lugar de su trabajo. Creemos que la mejor solución sería municipalizar la Compañía, como ya se apuntaba en el Congreso Provincial de Transportes de 1956. Con ello no se haría sino seguir el camino lógico que se ha usado en la mayoría de ciudades de España y del mundo entero. Así se lograría, de paso, una mayor coordinación con los planes municipales de ordenación del tráfico.

COMERCIO

1.- Comercio con el exterior

A fin de no ser excesivamente largos, vamos a limitarnos al estudio del comercio realizado a través del puerto de Palma. Ello será ya suficiente para tomarlo como muestra de las características generales de esta importante actividad económica en el conjunto de las islas.

Vamos a aprovechar para este estudio un trabajo realizado por el autor de esta Ponencia sobre los datos de la Aduana de Palma de 1961, que son las más recientes, que permitan una visión global de nuestro comercio.

a) Comercio exterior

En el cuadro adjunto tenemos, divididos en los tres grandes grupos de primeras materias, productos agrícolas e industriales, el peso y el valor de las mercancías importadas y exportadas:

Puerto de Palma.- Comercio exterior 1961

	Peso en Kg.	%	Valor en pts.	%
<u>Importaciones</u>				
Primeras materias.....	43.882.751	76,81	91.309.172	31,10
Productos agrícolas.....	11.848.127	20,74	78.956.332	26,89
Productos industriales.....	1.398.230	2,45	123.361.824	42,01
	<u>57.129.108</u>	<u>100,00</u>	<u>293.627.328</u>	<u>100,00</u>

Exportaciones

Primeras materias.....	27.158.896	45,09	9.818.416	2,72
Productos agrícolas.....	32.570.413	54,07	303.987.996	84,21
Productos industriales.....	509.277	0,84	47.191.911	13,07
	<u>60.238.586</u>	<u>100,00</u>	<u>360.998.323</u>	<u>100,00</u>

Resalta claramente la diferencia entre los porcentajes de peso y valor de cada categoría de bienes. Mientras las primeras materias tienen un peso muy elevado y un valor relativamente pequeño, con los productos industriales pasa exactamente lo contrario. El peso y valor de los productos agrícolas está casi equilibrado en las importaciones, mientras que en las exportaciones el del valor supera ampliamente al porcentaje de peso. Ello es debido a que los productos exportados por el campo mallorquín son selectos o de una gran demanda en Europa: almendra, frutos secos, patatas. En cambio, la partida agrícola importada más notable es el trigo.

El valor tan pequeño en relación al peso de las materias primas exportadas es debido a que la casi totalidad son escorias de las pirritas que se quemaban en la fábrica de abonos de Porto-Pi, que se enviaban a Alemania, donde las aprovechaban de nuevo.

Las importaciones son especialmente de petróleos y abonos. En cuanto a los productos industriales, se exportaron zapatos y goma de garroffín, junto con muebles y muchos artículos de artesanía, mientras las importaciones fueron de manufacturas metálicas y de maquinaria.

Si nos fijamos en el valor en pesetas por kilogramo de mercancía, resulta que si exceptuamos las primeras materias, que tenían un va-

lor mucho más bajo en la exportación que en la importación (0,36 pesetas - kilogramo contra 2,08 pesetas kilogramo), en cambio, tanto los productos industriales como los agrícolas mallorquines tenían un valor superior que los correspondientes que nos llegan del extranjero: 9,33 pesetas kilogramo contra 6,66 pesetas kilogramo para los productos del campo, y 92,66 pesetas kilogramo contra 88,22 pesetas kilogramo para los industriales. Esto indica la mayor especialización de los productos mallorquines, y nos muestra el camino por donde debe continuar la urgente expansión de nuestra industria: productos de valor elevado en relación al peso, a fin de vencer las dificultades de transporte.

La distribución por países de los productos importados y exportados nos muestra la importancia, más marcada en las exportaciones, del comercio con Europa. El valor de las importaciones habla claramente de la distinta categoría de los productos de diferentes países. Argelia y Marruecos nos envían fosfatos naturales de cal de mucho peso, pero de un valor mínimo; mientras Francia principalmente nos envía maquinaria que con poco peso consigue un valor muy notable. Italia envía abonos y petróleo; Suecia, madera; Irlanda, patatas para siembra, y Estados Unidos, trigo y rafia -- principalmente. De Malaya llega caucho natural para las fábricas de calzado.

Por nuestra parte, enviamos a Inglaterra, de donde importamos relativamente poco, toda nuestra exportación de patatas y buena parte de la de almendras, que se esparce por casi toda Europa. Las remesas de calzado están relativamente localizadas en Estados Unidos. Son curiosas las exportaciones de albaricoque seco a Escandinavia, y las de algarroba y goma de garroffín a Inglaterra y Suiza, respectivamente; un producto tan humilde como la alcaparra representó unas exportaciones de cerca de siete millones y medio de pesetas, dirigidas especialmente a Estados Unidos y América Central.

b) Comercio de cabotaje

Una característica importante de nuestro comercio exterior es la de que las exportaciones superan en valor a las importaciones.

En cambio, no ocurre lo mismo, ni mucho menos, con el comercio de cabotaje, como demuestran las cifras siguientes:

Puerto de Palma.- Comercio de cabotaje, 1961, en Tm.

	<u>Entradas</u>	<u>%</u>	<u>Salidas</u>	<u>%</u>
Primeras materias.....	226.470	50,77	52.355	38,85
Productos agrícolas y ali- mentos.....	112.630	25,24	31.078	23,06
Produc. indust.....	103.545	23,22	19.965	14,82
Envases vacíos.....	3.427	0,77	31.359	23,27
	<u>446.072</u>	<u>100,00</u>	<u>134.757</u>	<u>100,00</u>

Estas cifras justifican el calificativo de cordón umbilical de la isla que con frecuencia se aplica al Puerto de Palma: la economía de Mallorca se revela esencialmente importadora. Es un hecho muy significativo el gran porcentaje que en las salidas representa el retorno de envases vacíos, y nos lo demuestra del todo el peso cuatro veces superior de las mercancías entradas sobre las salidas. No hay ninguna actividad económica en la isla que no dependa directa o indirectamente del exterior. La gran diferencia entre el peso de los productos agrícolas entrados y salidos nos revela, además, la existencia de un déficit importante de los productos de primera necesidad, déficit que repercute en los precios del mercado. Finalmente, como pasa también, y más acentuado, en el comercio con el extranjero, el pequeño porcentaje que representan en las salidas los productos industriales nos demuestra la escasa capacidad para salir del ámbito insular que tiene nuestra industria.

A pesar de las dificultades de especificación provocadas por el sistema de tarifas del impuesto de transportes (felizmente suprimido), podemos afirmar, sin gran riesgo de equivocarnos, que la economía de Mallorca está orientada en gran parte hacia el consumo. Entre las primeras materias destaca una entrada de 93.000 Tm. de petróleo y gasolina, que se usa especialmente para el consumo de vehículos, si bien tiene usos industriales y muy importantes, y es superior, incluso, a la partida de materiales térreos de construcción, que en aquel año figuraba en segundo lugar con 73.000 Tm. Las entradas de productos agrícolas y alimenticios -- eran todas dedicadas al consumo, excepto una partida de forrajes y semillas. Los artículos más importantes eran 28.000 Tm. de vinos y aceite de oliva, 14.000 de frutos y legumbres, 18.000 de cereales y arroz y 25.000 de sustancias alimenticias sin especificar. De los artículos industriales

tan sólo se especificaban 340 Tm. de maquinaria agrícola y 2.358 Tm. de coches; el resto hemos de suponer que estaba compuesto en su mayor parte por artículos de consumo.

Aunque no podemos valorar las mercancías que entran y salen, vista la gran diferencia de peso no podemos dudar que la balanza comercial de Mallorca con la Península presenta un déficit muy considerable, que contrasta con el superávit de la balanza con el extranjero y lo supera ampliamente. Esto puede tener a largo plazo repercusiones muy desfavorables para nuestra economía, especialmente en el caso de que fallara el turismo, que es el que mantiene este elevado índice de consumo. Gran parte de las ganancias obtenidas de esta fuente de riqueza se pierden para nuestra economía al tener que servir para pagar todas estas importaciones. Para asegurar el futuro, tendría que haber una tendencia más marcada a invertir en nuevas industrias que pudieran disminuir el déficit de la balanza. No se trata, naturalmente, de crear todas las industrias que hacen falta para anular las importaciones, en un intento de autarquía económica que está condenado al fracaso en zonas mucho más extensas que la nuestra, pero sí que sería necesario un estudio de aquellos artículos que tienen un consumo suficientemente elevado en la misma isla para hacer rentable una industria, y de aquellos otros que se pueden producir aquí y para los cuales sean menos nocivas las dificultades de transporte. No es, pues, una aspiración a la independencia, sino un deseo de que la dependencia sea recíproca. Por otra parte, es evidente que esta gran diferencia entre el volumen de entradas y salidas provoca una falta de rentabilidad en el transporte marítimo, que explica, pero no justifica, el que las navieras no renueven su utillaje.

Del examen de los puertos de procedencia y destino de las mercancías que componen nuestro comercio de cabotaje, se infiere la extraordinaria relación que existe con los puertos del Este de la Península: el 64,49 % del comercio de entrada y el 88,84 % del de salida se realiza con ellos. Sin embargo, esto no significa que todas las mercancías procedan o se dirijan a esta zona, ya que sus puertos son la entrada natural de las islas hacia toda España. En cambio, es más importante la notable diferencia que existe entre las mercancías entradas procedentes de Menorca e Ibiza y el peso muy superior de las salidas. No tenemos suficientes elementos de juicio, pero nos inclinamos a creer que buena parte de estas salidas son de mercancías que antes habían entrado en el puerto de Palma, o sea, que la capital juega un papel de intermediaria entre la Península y las islas menores, como lo juega también para el resto de los pueblos de Mallorca. Sería útil e interesante hacer un estudio de la procedencia y destino reales de los productos objeto del comercio balear, pero esto, aunque es mucho más fácil en una isla que en el Continente, supera nuestras posibilidades actuales.

Finalmente, es necesario plantearse el tema de la conveniencia de establecer el régimen de puerto franco en las Baleares, que el Consejo Económico Sindical de Menorca ha solicitado ya para el puerto de Mahón. Este es un tema que se plantea periódicamente en nuestras islas por lo menos desde principios de este siglo, sin que se haya llegado todavía a una resolución definitiva, porque realmente el problema es espinoso. Por una parte, es evidente que todo régimen comercial de privilegio representa una ventaja extraordinaria que crea la abundancia en los sitios donde la disfrutan. Hay muchos ejemplos en el mundo de la veracidad de esta afirmación. Por otra parte, ya hemos visto que nuestra economía es esencialmente importadora: esto significa que todo lo que pueda reportar un abaratamiento de las mercancías importadas es un beneficio importante. Del mismo modo, la posibilidad de comprar artículos de todos los países a bajo precio es un motivo más para la atracción del turismo; incluso es posible que el capital nacional y extranjero se sienta tentado a montar industrias de transformación en las islas, contando con las facilidades de obtención de materias primas a bajo costo y con la posibilidad de convertir las Baleares en un trampolín para llegar al mercado español y del Norte de Africa.

Sin embargo, no todo son ventajas. También habría que contar con el control aduanero y los aranceles que deberían establecerse, con toda seguridad, con el mercado de la Península, que hoy por hoy es la principal fuente de suministros de nuestra economía, y también es posible que se produjera una fuerte crisis en algunos sectores importantes de nuestra industria, aunque también es cierto que gozarían de mayor facilidad para el abastecimiento de materias primas y para la renovación del utillaje.

En una palabra, creemos que el tema no está suficientemente estudiado, y que antes de solicitar del Poder público una resolución de tanta trascendencia es necesario efectuar un estudio exhaustivo, en el que se pesaran con todo detalle y desapasionamiento los pros y los contras de esta medida. Por lo tanto, respetando la conclusión aprobada por el Consejo de Menorca en lo que se refiere a Mahón, solicitamos de este III Pleno que apruebe, si lo considera útil, la formación de una Comisión que elabore una Ponencia sobre el tema de la posibilidad y conveniencia de establecer el régimen de Puerto Franco en las Baleares, a semejanza de lo que se ha hecho con el tema de los Cabildos Insulares. Creemos que la cuestión bien merece este estudio.

TURISMO

El turismo está de moda en España. Su papel de nivelador de la Balanza de Pagos ha motivado un creciente interés por parte del sector público, plasmado en disposiciones legales como la Ley de Zonas y Centros de Interés Turístico, la ampliación del crédito hotelero y otras disposiciones de carácter complementario, entre las que destaca el reciente Decreto sobre empresas y actividades turísticas privadas. Un excelente número monográfico de "Información Comercial Española" dedicado al turismo, primero; la Asamblea Nacional de Turismo, más tarde, junto con el estudio contenido en el Plan de Desarrollo, han contribuido a dar a conocer al público los rasgos esenciales de este fenómeno, que, por otra parte, siempre ha contado con muy buena prensa en nuestro país, salvo excepciones.

Sin embargo, hacen falta muchos esfuerzos para que se pueda considerar el tema como agotado, y son particularmente de interés los estudios a escala regional para poder llegar a una plena visión de conjunto. El turismo en Baleares ofrece particular interés, tanto por ser la primera región turística de España como por la importancia que el sector tiene dentro del conjunto de la actividad provincial: puede estimarse que del 25 al 30 % del producto provincial bruto procede directamente del turismo, y el porcentaje se haría mucho mayor si se pudieran evaluar sus consecuencias indirectas.

Por otra parte, la cantidad de información estadística disponible es superior a la corriente en otras zonas, gracias al loable esfuerzo de la Oficina de Información de la Subsecretaría de Turismo en Palma de Mallorca. Todo ello justifica la oportunidad de este estudio, que, sin embargo, debería limitarse a los aspectos externos del fenómeno.

a) Evolución de la demanda turística

Dejaremos aparte el movimiento turístico, ya de cierta importancia, anterior a 1950, porque las últimas guerras representaron una ruptura total desde los puntos de vista cuantitativo y cualitativo y porque desde esa fecha arranca nuestra información estadística más digna de crédito.

La curva del total de turistas alojados en hoteles de las Baleares permite distinguir tres etapas en el crecimiento de la afluencia -

turística: la primera, de 1950 a 1954, presenta un ritmo de progresión lento, que se acelera en la segunda etapa, de 1954 a 1959, y todavía más en la última, de 1959 a 1964. Sin embargo, conviene tener muy en cuenta dos componentes de esta curva: el turismo español y el extranjero. El cuadro núm. 1 nos muestra que los porcentajes de incremento medio anual de estos dos grupos van en sentido inverso, y el aumento de turismo extranjero tiende a decrecer mientras aumentan los incrementos de turismo español:

Cuadro nº 1

PORCENTAJES DE AUMENTO MEDIO ANUAL DEL TURISMO.- BALEARES

AÑOS	Turismo extranjero	Turismo español	TOTAL
1950-54	33,3 %	- 9,5 %	9,0 %
1954-59	23,4 %	9,6 %	19,6 %
1959-63	22,5 %	14,0 %	20,9 %

La distinción tiene mucha importancia, puesto que el turismo español tiene cada vez menos peso en el total de turistas (ver cuadro núm. 2), y a la vez su demanda es más inelástica que la del turismo extranjero: parece ser que obedece más a los cambios de la coyuntura, y es natural que así sea. En cambio, el turismo extranjero parece obedecer a la ley de los incrementos decrecientes, que conduciría a largo plazo al estancamiento. Sin embargo, los porcentajes de aumento siguen siendo extraordinarios, muy superiores al crecimiento del turismo en el conjunto de Europa Occidental, y concretamente en 1964 se alcanzó la cifra de 703.071 turistas extranjeros, con un aumento del 23,5 % sobre los de 1963.

Comparando los porcentajes de aumento anual del número de turistas extranjeros en Baleares y en España, se puede ver que la evolución en las islas no está desligada en absoluto de la que sigue el resto del país, aunque parece que las oscilaciones se van haciendo menos pronunciadas en Baleares. Se ve, por ejemplo, que el efecto de la declaración de la convertibilidad de la peseta en 1959 tuvo unos efectos mucho más notables en el conjunto de España (un aumento del 51,2 % en 1960) que en las islas (22,3 %). Sin embargo, esta diferencia puede ser debida a que, como observa Varela Parache, el fuerte aumento debe relacionarse con el del turismo

francés y de las entradas por carretera, seguramente en estancias de corta duración, circunstancias ambas que no afectan a Baleares. Por otra parte, la importancia turística de Baleares en el conjunto de España, según estas cifras, va disminuyendo paulatinamente: el porcentaje de turistas extranjeros hospedados en Baleares representaba en 1950 el 9 % de los entrados en España, en 1962 eran el 6,95 % y en 1964 han pasado al 6,69 %. Sin embargo, debido a una estancia media más prolongada, las estancias realizadas en las islas representan el 20,2 % de las realizadas en España. Además, hay que tener en cuenta la creciente capacidad de alojamiento extrahotelera existente en Baleares, por lo cual las cifras de turistas alojados en hoteles son inferiores a las de los entrados en Baleares y, por lo tanto, esa pérdida de importancia es discutible. En cuanto a la distribución por naciones, destaca la asombrosa progresión del turismo británico y en menor escala del alemán, que han desplazado de los primeros puestos, por orden de importancia, a españoles y franceses, que ofrecen una evolución mucho más irregular. Los países escandinavos han aumentado rápidamente desde 1957, pasando del 0,66 % del total de turistas en 1950 al 11,6 % en 1964.

A consecuencia de las diferencias en el ritmo de aumento de los turistas de distintos países, se han producido importantes cambios en la distribución por nacionalidades de los turistas llegados a Baleares:

Cuadro nº 2

NACIONALIDADES DE LOS TURISTAS ALOJADOS EN HOTELES DE BALEARES

(En porcentajes)

	1950	1955	1960	1964
Ingleses.....	2,73	17,35	23,33	24,6
Alemanes.....	0,23	8,07	9,28	17,5
Franceses.....	18,93	17,97	13,40	9,9
Escandinavos.....	0,66	3,41	11,09	11,6
Resto extranjero.....	9,63	22,51	21,23	19,2
Total extranjero.....	32,18	69,31	78,33	82,9
Españoles.....	67,82	30,69	21,67	17,1

Lo más destacado es la rápida pérdida de importancia del turismo español en el conjunto, sustituido por los cuatro grupos o países citados. Ha habido también una diversificación de las nacionalidades participantes, aunque desde 1955 se opera de nuevo una concentración lenta. Dentro del grupo de naciones varias destacan, por su importancia, en -- 1964 los Estados Unidos, Bélgica, Holanda, Suiza e Italia, con porcentajes que varían del 5 al 2 % del total.

La distribución por nacionalidades de los turistas entrados en España es notablemente distinta a la de Baleares. Según Varela Parache, en el conjunto del país la distribución era la siguiente en 1962:

Alemania.....	10,0 %
Francia.....	49,5 %
Gran Bretaña.....	11,3 %
Norte de Europa.....	9,9 %
Europa Mediterránea.....	9,4 %
Total Europa.....	90,1 %
América del Norte.....	5,0 %
América del Sur.....	1,4 %
Otros.....	3,5 %
	<hr/>
	100,0 %

Destaca la enorme importancia del turismo francés y la mayor dependencia de tres países. Francia, Gran Bretaña y Alemania representan el 70,8 % del turismo extranjero en España y el 62,8 % del mismo en Baleares. En cambio, el porcentaje europeo es mayor -91,6 %- en Baleares que en el total de España.

Solamente el 1,3 % de los turistas franceses en España se dirigen a Baleares, mientras que estas islas absorben porcentajes muy superiores de otras nacionalidades, especialmente de los países escandinavos y de la Gran Bretaña. La pérdida de importancia relativa de las Baleares en el conjunto de España, si es que existe, hay que atribuirla al aumento de la afluencia francesa, que sólo en pequeña proporción repercute en las islas, donde la importancia turística de ese contingente es cada vez menor, al contrario de lo que ocurre en España. Fenómeno curioso y que debería preocupar a los responsables del turismo en Baleares, puesto que en los tres últimos años la pérdida de importancia ha sido en términos absolutos y no sólo relativos, a pesar de la ligera recuperación ocurrida en 1964.

Por lo que respecta a la distribución del turismo por islas, solamente se dispone de estadísticas a partir de 1960:

Cuadro nº 3

NUMERO DE TURISTAS Y ESTANCIAS PRODUCIDAS EN BALEARES

I S L A S	1960		1964	
	Turistas	Estancias	Turistas	Estancias
Mallorca.....	361.092	3.436.221	748.588	8.067.475
Ibiza.....	30.119	269.178	84.678	1.004.684
Menorca.....	7.652	59.377	11.086	112.999
Formentera.....	1.166	11.749	2.353	26.434
TOTAL.....	400.029	3.776.525	848.705	9.211.592

En cifras absolutas, el predominio del turismo en Mallorca es abrumador: el 88,2 % del total en 1964. En cambio, comparando estas cifras con el número de habitantes en 1960 de cada una de las islas, obtenemos el siguiente resultado, que nos da una idea más clara de la importancia relativa de la afluencia en cada una de ellas:

Cuadro nº 4

NUMERO DE TURISTAS POR HABITANTE EN BALEARES

	1960	1961	1962	1963	1964
Mallorca.....	0,99	1,29	1,34	1,67	2,06
Ibiza.....	0,87	1,20	1,29	1,62	2,45
Menorca.....	0,18	0,16	0,23	0,25	0,26
Formentera.....	0,43	0,56	0,69	0,81	0,88

Ibiza, por lo tanto, tuvo ya en 1964 una importancia relativa bastante superior a la de Mallorca, mientras Menorca queda muy rezagada, sin llegar a iniciar el despegue de modo decidido, a pesar de que cada vez hay grupos más fuertes interesados en impulsar el turismo. En cambio, Ibiza y Formentera tienen un desarrollo muy rápido, siendo el de Ibiza muy superior al de Mallorca.

Observando el número de días que por término medio permanecieron los turistas en las distintas islas, puede comprobarse de nuevo que la importancia relativa de Ibiza en la recepción de turistas es ya superior a la de Mallorca:

Cuadro nº 5

ESTANCIA MEDIA POR TURISTA EN BALEARES					
	1960	1961	1962	1963	1964
Mallorca.....	8,5	9,0	10,7	10,3	10,8
Ibiza.....	8,9	9,9	10,7	12,7	11,9
Menorca.....	7,8	6,8	6,2	8,5	10,2
Formentera.....	10,1	9,2	13,1	12,6	11,2

Es digna de observar la diferencia entre la estancia media en Baleares, de 10,9 días en 1964, y la del total de España, que se estima en unos 4 días. En cuanto a la evolución en las islas, conviene notar que en 1950 la media era 6,02 días, o sea, que ha aumentado notablemente. Dada la duración de 15 días de los viajes organizados y su importancia en el conjunto, parece que éste es el límite al que tiende la actual evolución de la estancia media, mientras no varíen las circunstancias.

Finalmente, queda por destacar el problema de la estacionalidad de la afluencia turística. Respecto al problema del conjunto de España, las cifras aportadas por Varela Parache, que señalan una cierta tendencia a disminuir la agudeza del fenómeno estacional, no concuerdan con las que usa el estudio del Plan de Desarrollo, que demuestran que la demanda se va concentrando en los meses de verano. Respecto a lo que ocurre

en Baleares, las cifras de movimiento de pasajeros, por meses, en el aeropuerto de Son San Juan, que es la puerta más importante de entrada a las islas, señalan que la estacionalidad del turismo va en aumento, si bien en este año ha habido una ligera recesión en el fenómeno. Seguramente las cifras serían más alarmantes si pudiera separarse el tráfico propiamente turístico del provocado por los viajes de los isleños o los que tienen otra motivación. El cuadro núm. 6, en el que se han agrupado los meses según la importancia del tráfico registrado, refleja perfectamente la situación:

Cuadro nº 6

PORCENTAJE DEL TRAFICO EN EL AEROPUERTO DE SON SAN JUAN EN LOS MESES QUE SE INDICAN

	1955	1962	1963	1964
Enero, febrero, noviembre y diciembre..	13,3	10,5	9,9	9,8
Marzo, abril, mayo y octubre.....	31,7	30,2	29,1	30,7
Junio, julio, agosto y septiembre.....	55,0	59,3	61,0	59,4

Conviene tener en cuenta que la importancia del tráfico turístico en el aeropuerto ha aumentado desde 1955 a 1964, por lo que la evolución no ha sido tan drástica como indican estas cifras. Sin embargo, son suficientes para revelarnos la existencia del problema, que afecta a la rentabilidad de nuestra hostelería. Sería interesante ver en qué grado se vería amortiguado este resultado comparando las cifras de estancias por meses.

Según Varela Parache, los porcentajes de entrada de turistas en España en los mismos meses indicados fueron los siguientes, en 1962: 16,1, 22,4 y 61,5. La diferencia principal es la mayor afluencia en los primeros y últimos meses del año. Por lo demás, el problema subsiste.

b) Importancia de los distintos medios de transportes

Es obvia la importancia que los medios de transporte revisten para la industria turística, como nexo de unión entre la oferta y la de--

manda. En el caso de una isla, la organización de los servicios de transporte llega a ser vital, puesto que no existe la posibilidad de que los viajeros usen vehículos propios, excepto los que se dedican al deporte del yachting, que son una minoría. Para calibrar mejor la importancia de esa deficiencia, basta ver la distribución por vías de entrada de los viajeros llegados a España en 1962:

Ferrocarril	13,3 %
Carretera.....	72,7 %
Puertos.....	2,8 %
Aeropuertos.....	11,2 %

Por tanto, el 86,-- % de los viajeros usaron ferrocarril o carretera, medios ambos que se han de descartar cuando se trata de llegar a una isla. Las dificultades de movilidad explican que el turismo en las islas sea un turismo de residencia y que la estancia media sea mucho mayor que en el conjunto de España.

El cuadro n° 7 presenta la evolución, por islas, de los dos medios de llegada con que cuentan las Baleares.

Cuadro n° 7

	Mallorca	%	Ibiza	%	Menorca	%
<u>1955</u>						
Mar.....	366.818	56,8	59.680	100,-	38.484	73,4
Aire.....	278.911	43,2	-	-	13.964	26,6
TOTAL.....	645.729	100,-	59.680	100,-	52.448	100,0
<u>1960</u>						
Mar.....	480.193	42,9	71.694	68,9	47.884	77,6
Aire.....	638.419	57,1	32.240	31,1	13.745	22,4
TOTAL.....	1.118.612	100,-	103.934	100,-	61.629	100,-
<u>1964</u>						
Mar.....	643.477	28,2	101.870	40,3	58.147	56,8
Aire.....	1.636.821	71,8	150.843	59,7	44.183	43,2
TOTAL.....	2.280.298	100,-	252.713	100,-	102.330	100,-

La característica más importante es la mayor elasticidad del transporte aéreo para responder al aumento de la demanda: en Mallorca, de

1955 a 1964, el número de viajeros que usaron el barco aumentó en un 75,4 por ciento, mientras el tráfico aéreo aumentó en un 486,9 %. Tanto en Mallorca como en Ibiza (donde no hubo aeropuerto hasta 1958), esta mayor elasticidad ha provocado una pérdida de importancia relativa del transporte de viajeros por mar. El caso de Menorca es distinto debido a que el aeropuerto está en malas condiciones y con un "status" jurídico algo confuso hasta hace poco tiempo, por lo cual incluso ha permanecido cerrado al tráfico largas temporadas.

A la vista de las cifras anteriores queda patente que un factor indispensable del desarrollo turístico de Menorca es el conseguir un aeropuerto mejor dotado, y tanto el de esa Isla como el de Ibiza abrirlos al tráfico internacional. El tráfico aéreo, por su gran velocidad, ha facilitado la apertura de las Baleares al Mercado del Norte y Centro de Europa, y las ha puesto al alcance de gran número de personas de nivel de vida modesto, que prefieren este medio de locomoción por permitirles aprovechar al máximo las vacaciones y por su baratura: por medio de los aviones de alquiler, las agencias de viaje ofrecen precios de "forfait" notablemente económicos, y en ello reside la clave del turismo en España. Por otra parte, este cambio cualitativo en la demanda es uno de los factores que provocan la agudización de la estacionalidad.

La importancia de las agencias de viaje como canalizadoras de la demanda turística es extraordinaria: casi 400.000 turistas, es decir, el 47 % de los alojados en hoteles de Baleares, llegaron a Palma en aviones "Charter" en 1964, mientras en 1963 sólo eran el 40 %. Ya se ha llamado acertadamente la atención en otras ocasiones sobre el poder de monopolio que las agencias ejercen sobre buena parte de nuestra hostelería y los peligros que representa; peligros, por otra parte, muy difíciles de soslayar.

Ya se ha hablado en la parte de TRANSPORTES MARITIMOS de la necesidad de que la Transmediterránea actúe con rapidez para paliar en lo posible este desplazamiento de los pasajeros hacia la vía aérea. Finalmente, sólo cabe destacar el incremento de cruceros turísticos que hacen escala en el Puerto de Palma. En 1964 fueron 320, con un total de 75.631 pasajeros.

c) Evolución de la oferta turística

Frente a la rápida evolución de la demanda, la iniciativa privada en Baleares ha respondido con un dinamismo extraordinario, que ha desmentido la languidez que tradicionalmente se atribuía a los isleños. No

obstante, sería interesante estudiar la aportación, que indudablemente ha existido, de los empresarios y capitales ajenos a las islas, tanto españoles como extranjeros, especialmente en las empresas de envergadura.

Las cifras publicadas sobre evolución del número de hoteles son fragmentarias. Vamos a usar las del Consejo Sindical de Baleares sobre número de plazas, que ahora comparamos con el número de estancias:

Cuadro nº 8

EVOLUCION DEL NUMERO DE PLAZAS Y ESTANCIAS
PRODUCIDAS EN HOTELES DE BALEARES

AÑOS	PLAZAS	INDICE	INCR. ANUAL	ESTANCIAS	INDICE	INCR. ANUAL	INDICE OCUP.
1950	4.054	100	-	610.500	100	-	41,3
1958	15.950	593	36,6	2.743.709	449	43,6	47,1
1961	27.772	685	24,7	4.650.507	762	23,1	45,8
1962	34.909	863	22,1	5.765.047	961	23,9	45,2
1963	44.327	1.094	27,0	7.068.271	1.158	22,6	43,6
1964	56.695	1.398	27,9	9.211.592	1.509	30,3	44,5

A lo largo de todo el período considerado, el número de estancias ha crecido más que la capacidad de alojamiento. Sin embargo, se observa que en la etapa de 1950 a 1958 la oferta, con un incremento medio anual del 36,6 %, no conseguía ponerse a la altura del aumento de la demanda, que era del 43,6 %. Esto, unido a una estacionalidad menos acusada, hizo que el número de pernoctaciones por plaza pasara de 150,6 a 172, es decir, un índice de ocupación del 47,1 %, índice que en los últimos cuatro años vemos que ha ido descendiendo nuevamente, excepto una pequeña recuperación en 1964, debido a que la construcción de hoteles ha experimentado un auge extraordinario, superior al aumento de estancias: el incremento medio de estos últimos tres años ha sido, en el número de plazas hoteleras, del 25,7 %, y en el número de estancias, del 25,6 %; sin embargo, el equilibrio que se observa entre estas dos cifras es debido al notable aumento del número de estancias producido en el pasado año. Lo menos que puede decirse es que el índice de ocupación se mantendrá en cifras alrededor del 45 %, que no es, desde luego, un índice satisfactorio. El problema, que por otra parte, es más agudo en el conjunto de España, puesto que el índice es del 40,4 %, sólo puede resolverse con medidas encaminadas al alargamiento de la temporada. Desde este punto de vista, parece desacerta-

da la decisión del Ayuntamiento de Palma de trasladar las fiestas de la Primavera, con la Feria de Muestras, del mes de mayo a finales de junio.

Cuadro nº 9

DISTRIBUCION POR ISLAS DE PLAZAS HOTELERAS Y ESTANCIAS

	Plazas	%	Estancias	%	Indice Ocup.
Mallorca.....	48.908	86,3	8.067.475	87,6	45,2
Ibiza.....	6.133	10,8	1.004.684	10,9	44,9
Menorca.....	1.254	2,2	112.999	1,2	24,7
Formentera.....	400	0,7	26.434	0,3	18,1
TOTAL.....	56.695	100,-	9.211.592	100,-	44,5

El cuadro número 9, que nos muestra la distribución por islas del número de plazas y estancias producidas en 1964, nos revela que Mallorca, con una capacidad de alojamiento del 86,3 % sobre el total, reúne el 87,6 % de las estancias, debido a un índice de ocupación superior al de las demás islas. Es especialmente grave el bajo índice de ocupación de los hoteles de Menorca y Formentera, que debe explicarse por una estacionalidad todavía más acusada que en Mallorca e Ibiza. También hay que relacionar este fenómeno con la modernidad de esas islas como zonas turísticas, por lo que es de esperar que en los próximos años se producirá una notable mejora, condicionada a la puesta en servicio de mejores y más frecuentes medios de transporte.

Queda por estudiar la distribución por categorías de la capacidad de alojamiento de Baleares, que se presenta en el cuadro núm. 10, comparada con la del total de España:

Cuadro nº 10

DISTRIBUCION DE LAS PLAZAS HOTELERAS POR LA CATEGORIA DEL ESTABLECIMIENTO

	ESPAÑA 1962		BALEARES 1962			BALEARES 1964			
	PLAZAS	%	PLAZAS HOTEL.	PLAZAS %	PLAZAS HOTEL.	PLAZAS %	PLAZAS HOTEL.		
H. Lujo...	20.323	5,9	260	1.574	4,5	225	2.212	3,9	246
H. 1ª A..	32.422	9,4	121	3.265	9,4	126	4.831	8,6	124
H. 1ª B..	37.585	10,9	84	6.047	17,3	75	10.098	17,8	96
H. 2ª ...	37.389	10,9	62	3.765	10,1	72	6.660	11,7	102
H. 3ª....	37.814	11,0	46	4.035	11,6	64	6.745	11,9	77
P. Lujo..	7.118	2,1	30	1.718	4,9	34	2.877	5,0	43
P. 1ª....	20.201	5,9	28	5.662	16,2	36	8.470	14,9	43
2ª, 3ª y									
C. H. ...	151.092	43,9	14	8.843	25,3	22	14.842	26,2	27
TOTAL.....	343.944	100	24	34.909	100	42	56.695	100	50

Como en tantos otros aspectos, hay diferencias sustanciales entre la estructura del conjunto de España y la de Baleares: En primer lugar, las pensiones de 2ª y 3ª y las casas de huéspedes, de escasa importancia turística, representan el 43,9 % de la capacidad hotelera de España, y sólo el 25,3 % de la de Baleares. En cambio, las plazas en pensiones de lujo y 1ª clase son mucho más importantes en nuestras islas. La capacidad hotelera propiamente turística de España presenta una base muy estrecha, mientras que en Baleares está más armónicamente distribuida. Destaca por su importancia el número de plazas en hoteles de 1ª B, seguramente por ser el tipo de hotel más rentable durante la pasada época de regulación de precios, que es la que provocó la distorsión de la estructura hotelera de España, en la que se observa una superabundancia de hoteles de lujo.

En cuanto a la dimensión de los establecimientos, se produce en España como en Baleares, el aumento de la misma a mayor categoría; más importante es observar que el tamaño medio de la empresa hotelera en Baleares es notablemente superior a la media de España (cosa que no ocurre en la categoría de lujo). Este hecho es más de destacar teniendo en cuenta que en cualquier otro sector de la economía balear el tamaño de la empresa es muy inferior a la media española.

En la evolución de 1962 a 1964 resalta el notable aumento de la capacidad media de todos los tipos de establecimientos. El siguiente cuadro

de hoteles por islas nos demuestra que ésta varía mucho de una a otra isla: Cuadro nº 11

HOTELES EN BALEARES, 1964				
	Hoteles	Habitaciones	Plazas	Plazas/Hot.
Mallorca.....	918	27.286	48.908	53
Ibiza.....	153	3.532	6.133	40
Menorca.....	38	717	1.254	33
Formentera.....	17	292	400	24
TOTAL.....	1.126	31.827	56.695	50

Si aceptamos que a mayor tamaño corresponde mayor rentabilidad, Mallorca lleva una importante ventaja al resto de las islas a este respecto, como la tiene también en el índice de ocupación.

Para completar el cuadro de la capacidad de alojamiento turístico, hay que hacer referencia al creciente número de apartamentos que proliferan en Baleares, planteando una temible competencia a la hostelería: en 1964 había 4.271 apartamentos; con un total de 16.285 plazas, repartidas, por islas, de la siguiente forma: Mallorca, 11.489; Ibiza, 3.541, y Menorca, 1.255.

Esta cifra representa ya el 28,7 % de la capacidad de los hoteles de Baleares, y suponiendo un índice de ocupación similar, reportan 2.650.000 estancias más. De aquí se deduce la necesidad de perfeccionar el conocimiento estadístico de esta modalidad de alojamiento, así como la de reglamentar su actuación de modo que no hagan una competencia desleal a la hostelería.

Finalmente, dejando de lado el crecimiento de las instalaciones turísticas complementarias, como restaurantes, bares, salas de fiesta, agencias de viaje, souvenirs, etc., que ha sido paralelo a la evolución de la hostelería, debemos hablar brevemente de las condiciones infraestructurales. Además del perfeccionamiento del sistema de transportes, condición indispensable para que continúe el desarrollo turístico y económico en general, se hace preciso resolver los acuciantes problemas urbanos que están planeados. A estas alturas, con más de quince años de

auge turístico ininterrumpido, con más de sesenta urbanizaciones en marcha y muchas otras en proyecto, todavía estamos esperando el Plan Provincial de Ordenación Urbana. En la Ponencia de Servicios Públicos de la I Asamblea Provincial de Turismo se presenta una clara visión de los resultados, evidentemente catastróficos, de esta imprevisión, no sólo en la absoluta falta de orden en las edificaciones, sino también en las inversiones inútiles en terrenos que por motivos especulativos quedan luego sin edificar, y por las importantes carencias en servicios tan esenciales como el agua (que falta incluso en la misma capital), alcantarillado, saneamiento y comunicaciones.

Recientemente se ha conseguido créditos muy importantes para resolver en gran parte el problema del saneamiento en Palma y otros centros turísticos, pero no por ello sigue siendo menos urgente elaborar el Plan Provincial de Urbanismo, que ayudaría a enfocar y a resolver los problemas con una visión de conjunto.

d) Mallorca ante la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico.

Las orientaciones de la política legislativa española en materia de turismo van claramente encaminadas a dotar al Gobierno y a los particulares de los instrumentos legales necesarios para la ordenación o planificación turística.

El ejemplo más importante en este campo es la llamada Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico, mediante la que se introducen en la vida jurídico-administrativa de la nación una serie de innovaciones muy notables.

Para eliminar el carácter teórico en esta Ponencia y remitirse a los pertinentes textos legales, se da a continuación, sin embargo, la referencia de las disposiciones fundamentales en esta materia y que son:

- a) La Ley de Centros y Zonas de 28 de diciembre de 1963.
- b) La Orden de 21 de enero de 1964 sobre las instancias de solicitudes de declaración.
- c) El Reglamento de la Ley, aprobado por Decreto de 23 de diciembre de 1964.

- d) La Orden del Ministerio de Hacienda de 27 de marzo de 1965 sobre los beneficios fiscales.

Sólo a título de visión general se expone a continuación lo que puede considerarse como esquema del preámbulo o exposición de motivos de la Ley:

1. Realidad general determinante de la Ley: "el gran incremento de la corriente turística".
2. Consecuencias de la anterior: Se contemplan dos aspectos:
 - a) Zonas en las que han aparecido "fenómenos de saturación y agobio" (superdesarrollo turístico); b) Zonas de atractivos naturales, potencialmente turísticos, pero insuficientemente desarrolladas (infradesarrollo turístico).
3. Problemas planteados por los anteriores hechos:
 - 3.1. Zonas A: Adecuación del equipo turístico receptor y proyecto de ejecución de obras de infraestructura.
 - 3.2. Zonas B: Ausencia de una política de fomento.
4. Solución general que la Ley establece: "la cuidada planificación técnica de esta compleja industria que es el turismo".
5. Hipótesis fundamental justificante de la Ley: la presunción del ascenso progresivo de la "tasa teórica de crecimiento-anual de la afluencia turística extranjera".
6. Incentivo económico general: "la inmediata rentabilidad de las inversiones" en este sector, basada en el cumplimiento de la hipótesis precedente y en la realización de la planificación.
7. Objetivo concreto de la Ley: "ordenación turística del territorio patrio".
8. Instrumentos previstos para este objetivo: "la planificación y desarrollo de zonas y centros de interés turístico nacional".

El Centro de Interés Turístico. De los conceptos que la Ley introduce, el de Centros es el que más directamente puede interesar a la

iniciativa particular, por ser el único que, dadas sus características y requisitos exigidos, es accesible a las posibilidades de aquéllas y, sobre todo, porque su declaración y toda la correspondiente tramitación - pueden solicitarse y llevarse a término por personas privadas.

Para mayor claridad, podemos considerar el Centro Turístico como algo semejante a lo que comúnmente se conoce como una "urbanización". Ahora bien, se exigen:

1. Unas condiciones mínimas, que son:

- a) Capacidad mínima de QUINIENTAS plazas en alojamientos turísticos.
- b) Extensión superficial continua no inferior a DIEZ HECTAREAS.
- c) Servicios de todas clases adecuados a la capacidad y - al contingente previsible de visitantes.

2. Un Plan de Promoción que supera notablemente en amplitud y profundidad a los planes simplemente urbanísticos regulados y exigidos por la Ley del suelo, única disposición por la que se han regido hasta ahora estos aspectos de la actividad turística, sin que estuviera directamente encaminada a regirla.

A cambio de esta mayor complejidad de los estudios y planes previstos, la Ley ofrece al promotor de un Centro los siguientes:

a) Efectos generales:

1. Los planes, una vez comprobados, son de inmediata ejecución.
2. Las normas contenidas en los planes son obligatorias - para los particulares y la Administración.
3. Los órganos administrativos correspondientes (centrales o locales) habrán de conceder, sin remisión, las licencias de obras, etc., que se soliciten conforme a los planes.
4. Otorgamiento de las autorizaciones exigidas por las Leyes para la adquisición de bienes por parte de personas extranjeras.

Debe notarse que estos efectos se producen automáticamente, por virtud de la Ley, mediante el simple requisito de haberse aprobado los planes correspondientes al Centro, por haberse declarado éste como tal.

b) Beneficios (que, a diferencia de los efectos precedentes, - tienen que ser concedidos en cada caso):

1. Fiscales; en constitución y ampliación de sociedades; en adquisición de terrenos; en declaraciones de obras nuevas.
2. Régimen especial de amortización, sin limitación durante cinco años.
3. Bonificación del 90 % del arancel de importación de maquinaria.
4. Preferencia para la obtención de créditos oficiales.
5. Enajenación forzosa de terrenos que no sigan, en su utilización, al ritmo normal previsto por el Plan.

Vistas las circunstancias que quedan expuestas, parece conveniente que se incremente al máximo la difusión, entre los medios turísticos interesados, de las características de estos centros, a fin de promover la creación de los mismos en la provincia.

Incluso sería conveniente que la Comisión de Trabajo de que se habla al tratar de las Zonas estudie también la conveniencia de que por los Organismos competentes se promueva, de oficio si es preciso, la creación o declaración de determinados sectores del territorio provincial como centros de interés turístico, a fin de prevenir posibles desviaciones respecto del interés general en su progresivo desarrollo (se piensa, por ejemplo, en el sector del Arenal, también denominado hoy Playa de Palma).

La Zona de Interés Turístico.- La problemática que suscitan - el concepto y las características de zonas de interés turístico es mucho más amplia y reviste un aspecto público que la hacen especialmente apta para merecer cierta atención por parte de este Consejo Económico Sindical.

Referido concretamente a la isla de Mallorca, por cuanto Menorca se ha pronunciado ya e Ibiza tiene en estudio la cuestión, el problema puede reducirse a la siguiente pregunta, que es la que más comúnmente se hará quien se acerque al texto legislativo con una preocupación siquiera elemental: ¿Debe Mallorca ser declarada Zona de Interés Turístico Nacional?

Ahora bien, esta Ponencia ha de poner de relieve que hoy por hoy, y en vista de la apatía casi general que ha reinado en torno a este asunto en todas las esferas más o menos responsables, lo más importante y perentorio no es ya la respuesta que pueda darse al interrogante antes abierto, sino que lo más urgente es, simplemente, que se formule tal interrogante, es decir, que se tome conciencia de la cuestión y se plantee con todo su profundo alcance y previsibles consecuencias.

Guardando las debidas proporciones, y situando cada institución en la esfera que le es propia, debemos decir que si es necesario - que Mallorca se pregunte, discuta y decida la conveniencia de adoptar el régimen administrativo de Cabildo Insular y el de Puerto Franco, igualmente necesario es que se plantee la cuestión de si le interesa ser declarada Zona de Interés Turístico Nacional (sin perjuicio de lo que un estudio y una discusión profundos y especializados aconsejen en definitiva).

Dice la Ley que se considerarán Zonas de interés turístico nacional "aquellas porciones del territorio declaradas formalmente tales en las que, existiendo dos o más centros acogidos a los beneficios de esta Ley y cinco mil plazas como mínimo, sea necesario, para el mejor aprovechamiento y desarrollo de sus recursos turísticos, la realización de obras y servicios de infraestructura que requieran una actuación coordinada en la administración jurídica en sus diversas esferas". (Art. 3º).

1. Así como en materia de Centros se otorga la posibilidad de intervención a los promotores particulares, por lo que respecta a las zonas queda reservada su solicitud inicial a organismos, entidades o corporaciones públicas, y la tramitación del expediente y elaboración de los planes, al Ministerio de Información y Turismo.

2. Esto último supone la ventaja de que los cuantiosos gastos que ha de suponer la elaboración de los complejos planes denominados de "Promoción" y de "Ordenación" no gravitarían sobre la economía de ningún Organismo o Entidad Local.

3. Debe preverse la posibilidad de una interconexión o interrelación entre el Plan General Provincial de Ordenación, cuya elaboración, en principio, tiene decidida la Diputación Provincial y que esta Ponencia juzga de gran interés, y los Planes de Promoción y Ordenación Territorial y Urbana, que necesariamente habrían de constituir el antecedente de una eventual declaración de Mallorca como Zona de Interés Turístico.

4. Una rápida lectura del texto legal permite darse cuenta de que en el mismo se cumplen sólo en parte los propósitos enunciados en el preámbulo de la Ley.

En efecto, según hemos visto, la Ley está dictada pensando en dos tipos diferentes de territorios: los superdesarrollados y los infradesarrollados, siempre desde el punto de vista turístico. Pues bien; claramente se advierte que toda la intencionalidad del articulado y las medidas que en las diferentes disposiciones dictadas se prevén van encaminadas, en su mayor parte, a la promoción de las que denominamos Zonas infra o subdesarrolladas turísticamente, es decir, por debajo de sus posibilidades naturales. Esto se ve claramente al leer el artículo 2º del Reglamento. No obstante, se observa algún atisbo de lo contrario en el propio precepto, cuando el apartado b) habla de que la declaración de Interés Turístico irá orientada a dispensar los beneficios de la Ley a los complejos turísticos ya existentes, al objeto de que se les pueda otorgar la protección adecuada para mejorar y ampliar sus instalaciones y servicios, de forma que permita su más racional explotación, adoptándose medidas especiales en relación a aquellas áreas incluidas en los casos urbanos que por sus circunstancias lo requieran.

Ahora bien, a lo largo del Reglamento no se ve concreción alguna de esta orientación. Y, sin embargo, se trata de un punto crucial para la consideración de Mallorca como posible zona de interés turístico, según los términos de la actual legislación. Ocurre lo siguiente: La Ley parece pensar que existen sectores del territorio nacional que deben ser constituidos como zonas turísticas, es decir, deben ser declarados como tales; ahora bien, Mallorca no tiene en principio que declararse zona turística, sino que Mallorca ES una Zona Turística. Con ello se quiere poner de relieve que Mallorca se encuentra en el difícil momento en que no puede crearse todo de nuevo (porque hay muchísimo hecho y enormes intereses legítimos creados), pero tampoco puede dejarse todo a un crecimiento espontáneo e incontrolado.

La realidad es que Mallorca se ha hecho asimismo Zona Turística, incluso antes de que este concepto se hubiese incorporado al repertorio legal-administrativo español. Este último trae, sin duda, nuevas posibilidades y abre amplios horizontes; Mallorca ha de adherirse a ello con intensidad. Pero para ello debe encontrar el cauce que le permita el equilibrio entre dos factores: a) Conservación de lo hecho (pasado), reconociendo su propia sustantividad, aunque se reconozcan al propio tiempo los múltiples defectos en que se ha incurrido, y b) Ordenación de lo que hay por hacer (futuro), aprovechando, de entre los instrumentos legales vigentes, aquellos que sean pertinentes o creando incluso, en todo caso mediante una flexible aplicación de aquéllos, los que exija el carácter singular de la isla en el aspecto turístico.

Quiérese decir que cualquier estudio de la cuestión que en esta Ponencia simplemente se apunta requiere tener bien presente con esta

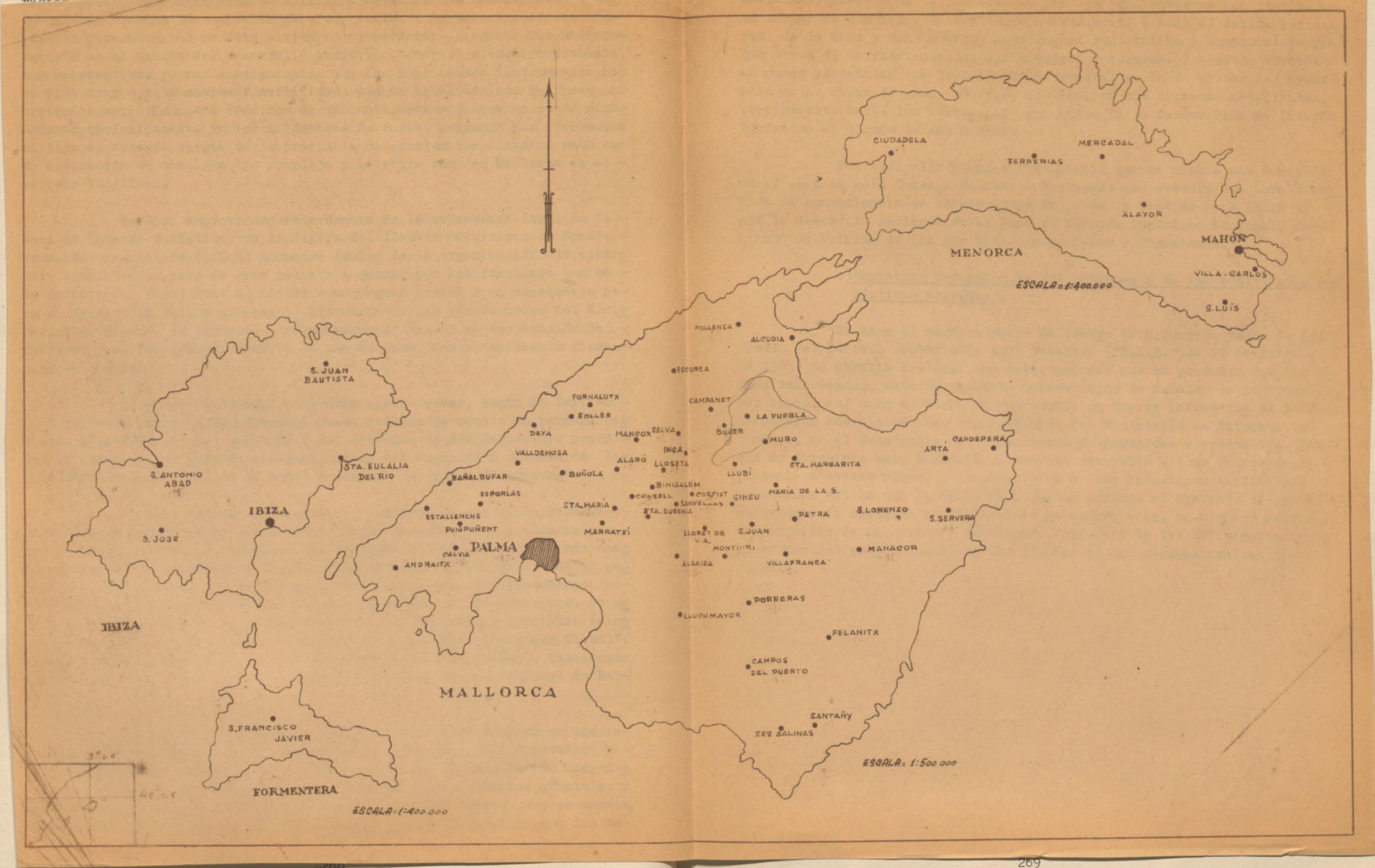
rácter previo- que a la hora de aplicar a Mallorca los instrumentos técnico-legales creados con carácter general gracias a la actual política turística gubernamental no debe olvidarse el carácter singular que Mallorca reviste en el ámbito del desarrollo turístico, su real situación presente, sus perspectivas y, por consiguiente, que los mencionados instrumentos han de aplicarse con la máxima flexibilidad, sin un igualitarismo ineficaz ni criterios apriorísticos o teóricos de gabinete, pensando que no es lo mismo ordenar turísticamente varios kilómetros de costa, pongamos por ejemplo, en el litoral todavía virgen de la provincia de Huelva que llevar a cabo esta ordenación en una isla tan compleja y sensible como es Mallorca en el terreno turístico.

5. Otro aspecto muy interesante de la ordenación legal de la Zona de Interés Turístico es la figura del llamado "Comisario de Zona", creación original de difícil encuadre dentro de la organización administrativa tradicional, pero de gran relieve a juzgar por las funciones que se le encomiendan y que son: a) Actuar como órgano gestor y de asistencia para el desarrollo de los planes; b) Ejecución de las resoluciones del Ministerio; c) Emisión de informes y propuestas; d) Instar la declaración de Centros, y e) Resolver en materia de concesiones, autorizaciones o licencias en general.

El cargo de Comisario de Zona puede recaer, según la Ley, en el Gobernador civil de la provincia donde radique la zona o en persona distinta. El párrafo b) del apartado 2 del artículo 14 del Reglamento prevé que se nombre a esa persona distinta cuando "la magnitud y volumen de los problemas de promoción (de la Zona) aconsejen una plena dedicación".

6. Cabe también plantearse la cuestión de que si la declaración de Zona podría referirse a toda la isla de Mallorca o a algunas partes de la misma. Este es un punto que requiere el conocimiento lo más exacto posible de la realidad de la isla y de la distribución dentro de su geografía de las actividades turísticas, así como de las características potenciales de sus diversas y bien diferenciadas partes. En principio, no parece inverosímil pensar en diversas zonas, que llamaríamos parciales (siempre junto a la consideración de toda la isla como "Zona Turística Global", concepto éste que entendemos no debe olvidarse para el futuro), tales como la cornisa de la Costa Norte, la Bahía de Alcudia, la propia Playa de Palma, etc.

7. Uno de los problemas clave estriba en determinar si los inconvenientes que desde el punto de vista del intervencionismo estatal y del incremento de trabas administrativas supondría la declaración compensaría los beneficios que la misma comportaría para los intereses generales y particulares de la isla. Este es un aspecto que debe tenerse muy en cuenta, aunque sólo puede apuntarse de momento, y ello por la razón de que los be-



rácter previo- que a la hora de aplicar a Mallorca los instrumentos técni

neficios y efectos de la declaración son los que antes se han reseñado - al hablar de los Centros, ampliados naturalmente a todo el ámbito territorial de la Zona y con la mayor envergadura cualitativa y cuantitativa que las obras de infraestructura, por ejemplo, requieren. Y a estos efectos - se puede ya señalar que la orientación general es la de volcar las ayudas para estas obras de gran inversión pública, en sus diversas modalidades, - precisamente hacia los territorios que gozan de la declaración de Interés Turístico en alguna de sus formas.

Por todo ello creemos conveniente que se nombre una Comisión en el seno de este Consejo Económico Sindical, que estudie con toda detención la conveniencia de obtener para Mallorca (y también para Ibiza si - así lo desea) la declaración de Zona de Interés Turístico Nacional, recogiendo la opinión de los más diversos sectores y Organismos.

e) "Estatuto Ordenador de las Empresas y de las actividades turísticas privadas".

Si bien el corto espacio de tiempo transcurrido desde la aparición del Decreto conteniendo este Estatuto ("B.O.E." de 20 de febrero - de 1965) no permite calibrar las repercusiones que ha producido en los medios interesados, esta Ponencia no quiere dejar de señalar la importancia del mismo, así como el hecho de que supone un fuerte incremento de la intervención administrativa, concretamente del Ministerio de Información y Turismo, en el desarrollo de las actividades sometidas a ordenación. Aunque en principio esta Ponencia se muestra favorable a toda intervención - tendente a evitar abusos y desprestigios de las industrias turísticas, - igualmente estima que la Comisión a que se refiere el apartado d) precedente debería estudiar si el Estatuto se excede o no, en algunos puntos y en perjuicio de un normal y desahogado ejercicio de las actividades turísticas por los particulares, de los límites de un intervencionismo beneficioso.

CONCLUSIONES

... y respecto de la declaración con los que antes se han resuelto -
al hablar de los Centros, ampliado naturalmente a todo el ámbito territorial
rial de la zona y con la mayor exactitud cualitativa y cuantitativa que
las obras de infraestructura, por ejemplo, regulares. Y a estos efectos
se puede ya señalar que la orientación general de la de volcar las ayudas
para estas obras de gran inversión pública, en sus diversas modalidades,
precisamente hasta los territorios que gozan de la declaración de Interés
Turístico en alguna de sus formas.

Por todo ello creemos conveniente que se nombre una Comisión
en el seno de este Consejo Económico Sindical, que estudie con toda deten-
ción la conveniencia de obtener para Mallorca (y también para Ibiza si
- así lo desea) la declaración de Zona de Interés Turístico Nacional, reco-
giendo la opinión de los más diversos sectores y Organismos.

e) "Estatuto Ordenador de las Empresas y de las actividades turísticas privadas."

Si bien el corto espacio de tiempo transcurrido desde la promulgación del Decreto contenido en este Estatuto ("D.O.E." de 20 de febrero de 1965) no permite calibrar las repercusiones que ha producido en los más diversos intereses, esta Ponencia no quiere dejar de señalar la importancia del mismo, así como el hecho de que supone un fuerte incremento de la intervención administrativa, concretamente del Ministerio de Información y Turismo, en el desarrollo de las actividades comprendidas a ordenación. Asimismo, en principio esta Ponencia se muestra favorable a toda intervención tendiente a evitar abusos y desajustes de las industrias turísticas, igualmente estima que la Comisión a que se refiere el apartado b) presente ante debate estudiar si el Estatuto se excede o no, en algunos puntos y en perjuicio de un normal y desarrollado ejercicio de las actividades turísticas por los particulares, de los límites de un intervencionismo beneficioso.

AGRICULTURA Y GANADERÍA

1º.- Analizado el Plan de Desarrollo y visto el olvido en que quedan las explotaciones agrícolas y ganaderas, propugnamos la realización de un Plan de Desarrollo Regional de las Islas, que por formar una unidad geográfica, económica y social sea totalmente adecuada, existiendo además el precedente del Plan para Canarias.

En esta planificación regional se estudiarán las necesidades de nuestro país y se valorará la posibilidad de que puedan ser atendidas por el sector privado.

a) Deficiente dimensión de las explotaciones, que en general son muy pequeñas.

La acción en este caso no puede dejarse totalmente en manos de la iniciativa privada, sino que debe recibir un impulso adecuado por parte de los Poderes públicos, los organismos de carácter agrícola del Plan y en nuestro caso de la Organización Médica de la C.O.S.A.

Para iniciar una labor de este tipo, se deberían efectuar unos estudios previos, con el fin de determinar cuáles son las condiciones psicológicas de los agricultores más propicias a la concentración y a la estructura de las explotaciones más rentables y apropiadas para la concentración.

Realizada esta experiencia, visto el éxito obtenido, se debería extender el estudio a otros territorios de las Islas, en el caso de que se estudiara en cada caso la acción de la Administración Central.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

AGRICULTURA Y GANADERIA

1ª.- Analizado el Plan de Desarrollo y visto el olvido en que quedan agrícolamente nuestras islas, propugnamos la realización de un -- Plan de Desarrollo Regional de las Baleares, que por formar una unidad es pecial en el conjunto económico nacional es totalmente adecuado, existien do además el precedente del Plan para Canarias.

En esta Planificación Regional se estudiarán las necesidades de nuestro agro que ya han quedado expuestas en la Ponencia y que pueden resumirse en:

a) Deficiente dimensión de las explotaciones, que en general son muy pequeñas.

La acción en este caso no puede dejarse totalmente en manos -- de la iniciativa privada, sino que ésta ha de recibir un impulso adecua do por parte de los Poderes públicos, los organismos de carácter agrícola del Plan y en nuestro caso de la Organización Sindical a través de la -- C.O.S.A.

Para iniciar una labor de este tipo, se deberían efectuar -- unos estudios previos, con el fin de determinar ciertas zonas en que las condiciones psicológicas de los agricultores sean propicias a la concen tración y la estructura de las explotaciones haga rentable y apropiada di cha concentración.

Realizada esta experiencia, vistos los buenos resultados que sin duda daría, extender paulatinamente el campo de concentración a otras zonas que se estudiarían en cada caso. La acción de la Administración Cen

tral se limitaría a conceder las ayudas financieras necesarias en forma - de créditos a largo plazo y un cierto montante en subvenciones, cuidando de dar rapidez a la concesión de estas ayudas, que normalmente adolecen - de mucha lentitud.

b) Se debería estudiar en dicho Plan Regional la forma de ir llegando paulatinamente a los máximos porcentajes de cultivo directo, sin perjuicio de estudiar para cada zona y lugar la forma más adecuada de tenencia de la tierra.

c) Nuestro campo ha de renovar sus tipos de producción. Sin - duda han de abandonarse las extensas zonas dedicadas al cultivo de cereales y sustituirlo por otros cultivos más rentables, arbóreos y forrajeras especialmente, en las zonas en que no sean posibles las mejoras en regadío.

Esta sustitución quedaría en parte solucionada en el momento - en que tomara cuerpo la concentración parcelaria.

Es en este campo en el que los Organismos dependientes del Mi - nisterio de Agricultura pueden ayudar, con su asesoramiento y estudios - técnicos, a que las sustituciones sean lo más adecuadas posibles. La rentabilidad de los cultivos, aunque estudiada en general, deberá adaptarse a las distintas zonas de las islas y realizar la sustitución en cada caso según las previsiones de rentabilidad tanto económica como social.

d) Por otra parte, se hace necesaria una normalización y promoción de las exportaciones agrícolas, tipificando los productos exportables.

En cuanto al comercio interior, el Plan Regional debería estudiar el establecimiento de cadenas comerciales beneficiosas para el agricultor y el consumidor, suprimiendo escalones intermedios inútiles o de - beneficios inmoderados.

e) El Plan Regional se deberá basar en una eficiente estadística, cosa que no existe actualmente, como ya hemos demostrado, para lo cual se habrá de organizar la cooperación entre los distintos servicios - estadísticos, amén de estudiar nuevos sistemas de compilación de datos - más idóneos con las exigencias de la mentalidad agrícola.

La petición de una coordinación estadística y de una mejora - en este campo básico de los estudios económicos se realiza como medio fundamental y preciso para conocer las verdaderas estructuras y necesidades del agro español y balear.

f) La ganadería balear está atravesando momentos verdaderamente críticos, especialmente el ganado bovino, a causa de los altos precios que alcanza la carne en el mercado y la baja retribución de la leche. Esto entraña un peligro evidente, que ya hemos apuntado: el que la cabaña - balear se vea muy reducida, debiendo, en consecuencia, aumentarse las importaciones de carne y leche. El movimiento parece tenga carácter irreversible y, salvo acciones enérgicas, no se solucionará.

Este problema entra en el general de toda la agricultura. En ella parece existe un estado de liquidación, es como si todo el campo quisiera sacar rápidamente el mayor provecho posible de sus existencias, aun que sea a costa de destruir su propia base.

La solución estará en el arreglo total de nuestra agricultura y la combinación óptima entre ganadería y cultivos agrarios. El Plan Regional deberá estudiar la forma de realizar unidades agro-pecuarias que - den rendimientos adecuados.

g) La industrialización y electrificación del campo se estiman medios muy deseables y eficaces para fijar la mano de obra en los marcos rurales y promover el desarrollo económico de las explotaciones agro-pecuarias.

h) Es absolutamente necesaria, como un medio importantísimo - de evitar el éxodo masivo de los trabajadores agrícolas, la equiparación de éstos a los industriales en cuanto a seguridad social se refiere.

2ª.- Entendemos precisa una mejor coordinación entre los distintos Organismos estatales y paraestatales que entienden de los problemas agropecuarios, evitando sus frecuentes actuaciones contradictorias - perturbadoras y cuidando de aunar esfuerzos más decididos que los actuales.

INDUSTRIA

1ª.- Hay que promover al máximo la creación de acciones concertadas, que son por el momento el medio más eficaz para la contribución de la empresa privada al Plan de Desarrollo, así como la creación de líneas especiales de crédito para las diversas industrias. De todas maneras, en las Acciones Concertadas, los trámites administrativos deben acelerar-

se para evitar que ocurra lo mismo que en las solicitadas por los industriales mallorquines del Sector de la Piel, que actualmente ya resultan inoperantes, por haber cambiado la situación y circunstancias respecto al momento en que tuvo lugar la petición.

2ª.- Racionalización y supresión al máximo de los trámites administrativos, sobre todo en los campos fiscal, laboral, industrial, sanitario, así como tratar de poner fin a la multiplicidad de Organismos públicos que ejercen análogas funciones económicas sobre las empresas.

3ª.- Creación de Cooperativas de caución mutua que garantizan solidaria y mancomunadamente los préstamos que sus socios solicitarán a las instituciones de crédito, con el objeto de dotar de las necesarias garantías a las pequeñas y medianas empresas.

4ª.- Conseguir que se simplifiquen los trámites de constitución de las agrupaciones temporales de empresas, y que las exenciones o bonificaciones tributarias previstas se concedan automáticamente por el solo hecho de la adjudicación de la obra o servicio.

5ª.- Solicitar que los títulos emitidos por las "Asociaciones de Empresas", formadas a través de la Ley de Asociaciones y Uniones de Empresas, sean considerados de adquisición preferente por las Cajas de Ahorros, Mutualidades Laborales, Compañías de Seguros, etc.

6ª.- Para conseguir una mayor flexibilidad en la concesión del Crédito Oficial, pedir que el Banco de Crédito Industrial monte una Agencia en Baleares.

7ª.- Creación de Bolsas de Subcontratación bajo control sindical, donde se pongan en contacto la oferta y la demanda de suministros de productos.

8ª.- Conseguir un control estadístico más eficaz, más rápido y más completo, en el que se tenga en cuenta no sólo la provincia, sino que cuando sea preciso se descienda también a la isla, que, como hemos dicho anteriormente, es una unidad geoeconómica en la que los mismos problemas cobran a veces aspectos diferentes.

9ª.- Creación de centros de Formación Profesional en los puntos neurálgicos de nuestra industria y organización en los mismos de cursos de formación intensiva profesional para aquellas especialidades que, no estando cubiertas, se considera necesario cubrir por su importancia.

10ª.- El creciente desarrollo previsible de la Industria balear justifica la conveniencia del establecimiento en Palma de una Escuela de Peritos Industriales; esta necesidad ya fué señalada en el II Pleno del Consejo Económico Sindical de Baleares en 1962.

11ª.- VIVIENDA.- Que por la Obra Sindical del Hogar se realice un más amplio y urgente programa de construcciones, a fin de dar vivienda a los numerosos baleáricos e inmigrantes de la Península que carecen de ella, viviendas que no es posible dejar a la iniciativa privada, en tanto que los precios de construcción en la provincia hagan prohibitiva la posibilidad de edificar viviendas subvencionadas.

12ª.- Creación de Cooperativas para la adquisición de maquinaria y equipo y formación de Parques de Maquinaria, cuando las posibilidades individuales de las diversas empresas no les permitan realizar estos desembolsos.

13ª.- Solicitar ayuda incondicional del Crédito Oficial para llevar a cabo un Plan de renovación de la maquinaria tan necesario en nuestra provincia por lo anticuado de la misma y por tener que vencer dificultades superiores que derivan de su insularidad.

14ª.- Con vistas a los mercados exteriores, establecimiento de un control de calidad de los productos exportables, y bajo una estrecha vigilancia, tender a la normalización de los tipos.

15ª.- Creación de Bolsas de Información que alcancen tanto las compras de materias primas como las ventas de productos fabricados de nuestra provincia.

16ª.- Dado que ya está cimentada la creación de Polígonos Industriales en Mallorca, solicitar de la Administración les sean concedidas las ventajas ofrecidas por la Ley de Industrias de Interés Preferente, considerándolos como "Zona de preferente localización industrial".

17ª.- Que se lleve a cabo la ordenación total de la provincia mediante la realización de Planes Generales de Ordenación Urbana de cada una de las islas.

18ª.- Creación de Centros de formación empresarial al alcance de cualquier empresario, que faciliten la difusión de las técnicas de gestión.

19ª.- Fomentar al máximo el espíritu cooperativo en la provincia, mediante una amplia labor de difusión de técnicas de cooperación, ya

en uso en otros países y regiones de España, y procurando vencer las dificultades existentes, tanto de tipo ideológico como estructural.

20ª.- Estimular la concentración de empresas a través de los medios legales disponibles, así como fijarse el objetivo de llegar a una dimensión media de la empresa más apropiada.

21ª.- En vista de las peculiaridades y diferencias económicas que nuestra provincia, al igual que las islas Canarias, ofrece respecto al resto de la Nación y, teniendo en cuenta la mayor facilidad que el hecho de la insularidad supone a efectos de control, con lo que la obtención de datos para una planificación sería mucho más fácil de realizar que en cualquier otra región española, interesa solicitar de los Poderes públicos la realización de un Plan de Desarrollo de Baleares, cuyo estudio muy bien podría realizarse por la Organización Sindical, con la cooperación de todos los Organismos oficiales de la provincia.

CONCLUSIONES PARTICULARES

Sector Madera

- A) Necesidad de reestructuración de la industria:
- 1.- Modernización de la maquinaria.
 - 2.- Dimensión óptima.
- B) Aprovechar las posibilidades de exportación mediante el estudio de mercados extranjeros.
- C) Crear una Cooperativa de ventas que permita un abaratamiento de los precios, una extensión del mercado y unos beneficios mayores.
- D) Creación de una oficina o varias oficinas de diseño comunes a gran número de industrias asociadas, para resaltar y dar uniformidad a las peculiares características de nuestro mueble.
- E) Incrementar la publicidad en todos los mercados y estudiar la manera de distribuir su costo entre las empresas.

F) Solicitar condiciones crediticias más favorables para la compra de maquinaria española.

G) Solicitar la reducción de las tarifas de importación de maquinaria extranjera.

H) Creación de una Cooperativa de Compra de materias primas.

Sector Metal

A) Necesidad de reestructurar la industria, ampliando el tamaño de las plantas, que en general es muy reducido.

B) Creación de Cooperativas entre los diversos grupos para facilitar el abastecimiento y reducir el costo de las materias primas.

C) Creación de cursos para empresarios, relativos principalmente a la administración de las empresas y comercialización de los productos, sobre todo teniendo en cuenta que existen gran cantidad de empresarios que en fechas recientes eran productores a sueldo en otras empresas.

D) Creación de cursos de Formación Acelerada fuera del marco de la empresa para disminuir el porcentaje de mano de obra no cualificada.

E) Estudios de mercado y publicidad conjunta para aquellos grupos de mercancías susceptibles de ser exportados.

Sector Piel

A) Modernización y métodos de trabajo modernos.

B) Fomentar las exportaciones.

C) Organizar las compras en forma cooperativa.

D) Concentración de empresas y acción concertada.

E) Estudios de mercados extranjeros para toda la industria de Mallorca y Menorca.

F) Incrementar la publicidad selectiva del calzado mallorquín en el mercado nacional y extranjero.

G) Organizar las ventas en forma cooperativa.

H) Creación de un centro de productividad y formación profesional para las industrias del Calzado y Curtidos.

Sector Construcción

A) Necesidad de reestructurar la industria, modernizando la maquinaria y aumentando la dimensión media de las empresas.

B) Aprovechar las posibilidades que ofrece la Ley de Asociaciones y Uniones de Empresas, principalmente por lo que se refiere a la cesión de unidades de obra o subcontratación.

C) Creación de Bolsas de Información, que alcancen tanto la compra de materias primas como el precio de las diversas clases de obra efectuada, lo que sin duda contribuiría a dar una mayor transparencia al mercado.

D) Creación de cursos de empresarios sobre técnicas de gestión, singularmente en lo relativo a control presupuestario.

E) Organización de cursos de Formación Profesional intensiva, a fin de resolver el grave problema planteado por la falta de especialistas.

TRANSPORTES, TURISMO Y COMERCIO

Transportes Marítimos

1ª.- La extraordinaria importancia que reviste para la economía de las Baleares el sistema de transportes marítimos justifica su consideración como un servicio público de primera importancia. Por ello, el Estado debe arbitrar todos los medios necesarios para conseguir que quede

perfectamente asegurado el normal y creciente desarrollo del transporte de viajeros y de mercancías por parte de la Compañía Transmediterránea, tomando para ello las medidas urgentes necesarias.

2ª.- Que el Estado emprenda la reorganización administrativa de los puertos de Baleares, a fin de conseguir la máxima agilidad en el transporte.

Los aspectos fundamentales de esta reorganización deberían ser:

a) Concesión de mayor autonomía a las autoridades portuarias.

b) Total supresión de las Aduanas y de los derechos obvenionales para el comercio de cabotaje.

3ª.- En particular, con carácter inmediato, supresión del derecho de dos pesetas por caja de calzado, que representa una discriminación contra esta industria totalmente injustificada.

4ª.- Que se proceda con la mayor urgencia a dotar y completar el utillaje y los demás servicios de nuestros puertos, así como las obras necesarias para su acondicionamiento.

5ª.- Dada la necesidad de renovar las flotas que realizan el transporte de mercancías entre la Península y las Baleares, y en vista del extraordinario estrangulamiento que supone para nuestra economía no disponer de un abastecimiento satisfactorio, que se solicite del Instituto de Crédito a Medio y Largo Plazo de prioridad en la concesión del Crédito Naval a aquellas navieras que vayan a dedicar sus buques al comercio entre las Baleares y la Península.

6ª.- Que se arbitren medios extraordinarios para impedir que en ningún momento las mercancías deban permanecer sobre muelle por causa de trámites burocráticos o por falta de coordinación entre los servicios de descarga de buques y carga de camiones.

7ª.- Para reducir al mínimo las roturas y los robos, establecer una coordinación entre puertos que permita montar un control a la entrada y salida de los mismos, a fin de responsabilizar al causante de cualquier anomalía.

Transportes aéreos

1ª.- Expresar la disconformidad de este Consejo por la notable elevación del precio de los billetes aéreos, y solicitar del Gobierno que ésta sea condicionada a la prestación por parte de las compañías aéreas nacionales de un servicio totalmente suficiente en todas las épocas del año.

2ª.- Solicitar de la Subsecretaría de la Aviación Civil la puntual realización de todas las mejoras necesarias para adaptar nuestros aeropuertos a las crecientes necesidades del tráfico, y en particular que no se demore por más tiempo la apertura de los de Menorca e Ibiza al tráfico internacional, que es de urgente necesidad.

3ª.- Que se proceda al urgente alargamiento de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Menorca, a fin de que pueda prestar mejor servicio hasta tanto no se llegue a la construcción del nuevo aeropuerto.

Transportes ferroviarios

1ª.- Que se proceda por parte de la Explotación de Ferrocarriles del Estado a una reconsideración de las normas de actuación de la Gerencia, que fundamentalmente debe ser ejercida por personal residente en Palma y debe encaminarse a conseguir una expansión de los servicios del ferrocarril y no a su paulatina desaparición.

Transportes por carretera

1ª.- Que el Ministerio de Obras Públicas lleve a cabo la ampliación o construcción de las carreteras que son necesarias para el total desarrollo económico y turístico de Baleares.

2ª.- Este Consejo cree conveniente recalcar que en la Playa de Palma debe construirse un paseo marítimo y no una carretera. No obstante, para evitar que se prolongue la actual y desastrosa situación, se solicita que se construya la proyectada carretera, de forma tal que permita su futura transformación en paseo, y se redacte y lleve a la realidad con la mayor urgencia la vía rápida por la parte posterior de las urbanizaciones.

3ª.- Que la Delegación Regional de Transportes del Ministerio de Obras Públicas elabore un plan de reestructuración de las líneas de transporte de viajeros por carretera.

4ª.- Que se dé una nueva posibilidad legal al Sindicato Provincial de Transportes para que, contando con el tiempo necesario para la elaboración de los proyectos, pueda optar a la construcción de las tantas veces solicitadas estaciones de autobuses de Palma e Ibiza.

5ª.- Que el Ayuntamiento de Palma redacte un plan de ordenación del tráfico urbano y exija de la Compañía de Tranvías Eléctricos Interurbanos su sujeción al mismo en lo que le afecte y que el organismo competente del Ministerio de Obras Públicas realice un estricto control de sus tarifas, a fin de que se mantengan siempre en unos niveles razonables.

COMERCIO

1ª.- Que se nombre una Comisión en el seno del Consejo Económico Sindical Provincial, que estudie con la mayor detención la posibilidad y conveniencia de establecer el régimen de Puerto Franco en Baleares.

TURISMO

1ª.- Que la Diputación Provincial lleve a la práctica sin más demora el acuerdo tomado sobre la elaboración del Plan Provincial de Ordenación Urbana.

2ª.- Solicitar de la Junta Central de Puertos que se otorgue carácter preferente a la realización de los trabajos de deslinde en masa de la zona marítimo-terrestre de las Baleares.

3ª.- Que la Delegación Provincial de Sindicatos, a través de sus órganos o servicios correspondientes, promueva la constitución de una Comisión de Trabajo, que estudie detenidamente las ventajas e inconvenientes de que Mallorca o parte de la isla sea declarada Zona de Interés Turístico Nacional, a fin de que, una vez establecidas las oportunas Conclusiones, de ser éstas afirmativas, se solicite la iniciación del oportuno expediente.

4ª.- Esta Ponencia entiende que, si bien la Organización Sindical está perfectamente legitimada para instar por sí misma la solicitud de la declaración de Zona de Interés Turístico Nacional, a tenor del artículo 22, apartado 1, letra a), del Reglamento de la Ley, la Comisión de Trabajo que se constituya debería recabar informaciones y opiniones de los diversos sectores y organismos, tanto públicos como privados.

5ª.- Que la misma Comisión se encargue de informar sobre las repercusiones, favorables y desfavorables, que ha provocado el reciente Estatuto Ordenador de las Empresas y Actividades Turísticas Privadas.

6ª.- Apoyar la petición que Menorca tiene formulada para que el Gobierno la declare Zona de Interés Turístico Nacional.

7ª.- Que conforme lo demanden las necesidades se creen en todas las islas los adecuados Centros de Formación Profesional para actividades turísticas. Y que mientras se gestiona la solución definitiva se organicen anualmente Cursos de Formación intensiva, conforme permitan las circunstancias.

8ª.- Que se proceda en el más breve tiempo posible al ensanchamiento total del Paseo Marítimo de Palma, a fin de subvenir a las crecientes necesidades de tráfico.

SECRETARÍA:

D. Manuel Pardo Hernández,
Vicesecretario Provincial de Organización Económica.

SECRETARÍA:

SECRETARÍA:

Tipo. Sr. D. Miguel Golf Carreras,
Abogado Jefe del Estado.

PONENCIA:

**ESTUDIO SOBRE LA POSIBILIDAD Y CONVENIENCIA
DE ESTABLECER EL REGIMEN DE CABILDOS INSULARES EN LA PROVINCIA DE BALEARES.**

SECRETARÍA:

SECRETARÍA:

Señalando a continuación a cada una de las islas, el estudio de la posibilidad de establecer en ellas un régimen de Cabildos Insulares, se ha de tener en cuenta que el artículo 102 de la Constitución establece que "los Cabildos Insulares de las Islas Baleares, Canarias y Ceuta y Melilla son organismos autónomos de gestión económica, financiera y administrativa, con personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar en el ámbito de sus competencias, que se ejercen de acuerdo con el principio de autonomía económica, financiera y administrativa, y de acuerdo con el principio de descentralización administrativa".

PRESIDENTE:

D. Manuel Bueno Bertoméu,
Vicesecretario Provincial de Ordenación Económica.

PONENTE:

Ilmo. Sr. D. Miguel Coll Carreras,
Abogado Jefe del Estado.

SECRETARIO:

D. Mariano Llobet Ramón,
Secretario del Ayuntamiento de Ibiza.

RES EN LA PROVINCIA DE BALEARES

DELIMITACION DEL TEMA

Consideramos que la Ponencia ha de ceñirse, en lo general, a la institución "entes territoriales intermedios" y, en lo particular, a la modalidad de los mismos denominada "Cabildo insular" en Derecho Administrativo español.

Por lo tanto, la Isla, en cuanto presupuesto geográfico de dichas entidades, será estudiada en nuestro trabajo dentro de los indicados límites, lo que quiere decir que, para evitar dispersiones inconvenientes, pasaremos por alto el "hecho insular" en lo que atañe a su cualidad de circunscripción para el ejercicio de actividades de la Administración del Estado.

ENTES TERRITORIALES

Siguiendo a Garrido Falla, y sus ideas sobre Administración - directa e indirecta, habremos de convenir en que ésta, en su faceta "territorial", se acomoda en nuestra Patria a dos tipos de instituciones: el Ayuntamiento, elemento primario, y la Diputación Provincial, elemento intermedio. Uno y otro aparecen situados sobre el "territorio", ingrediente indispensable para su existencia, respectivamente constituido por el término municipal y la provincia.

Dejando a salvo diferencias superficiales y de índole de las funciones adscritas, pudiera sostenerse, como ciertamente ha ocurrido, aunque por vía excepcional, que hay comunidad legal de orígenes entre Ayuntamientos y Diputaciones, porque a fin de cuentas unos y otras se acomodan

a la norma suprema, o sea, la Ley que elabora el Estado, y por esto es que, asumiendo éste la Administración pública directa o de primer grado, la que se adscribe a los expresados entes territoriales viene a ser en su fondo o raíz actividad delegada para el bien común. De aquí la frase acuñada por el citado tratadista (Administración indirecta) que ha hecho fortuna en nuestro Derecho Administrativo.

La verdad es, empero, que una mínima investigación histórica, emprendida del brazo de la experiencia que proporciona el conocimiento de Ayuntamientos y Diputaciones, aboca, quíerose o no, a un señalamiento de matices distintivos realmente significativos, desde el punto de vista del arraigo, de la permanencia, de unos y otras.

Es un hecho notorio que el Ayuntamiento, órgano rector de villas y ciudades, es, en su contextura actual, un continuador de los Concejos y de las Universidades que, según nos situemos en Castilla o en Aragón, encontramos en los Reinos cristianos que se repartieron la soberanía hispánica en la Edad Media para acabar fundiéndose en la Moderna. La diferencia esencial apreciable entre los órganos locales medievales —y aún del tiempo del despotismo ilustrado— con los que asumen el regimiento de ciudades, villas y aldeas después del "doceañismo", radica en que el particularismo institucional antiguo con sus prístinos reflejos en Fueros municipales y Cartas pueblas, territorios realengos y de señorío, fué reemplazado por una Ley general, única, común a todas las entidades de población hispánica.

Por lo tanto, salvando esta distinción, y estando demostrada —históricamente la continuidad, no se puede dudar que Municipio y Ayuntamiento son ideas que están en la conciencia popular, siendo algo así como las "creencias" de Ortega y Gasset, y por esto es que no ha de extrañar que el legislador, puesto a definir el Municipio, haya querido destacar que se trata de una "institución natural", con lo que ha reconocido, implícitamente, que como tal (y aún cuando reciba el poder del Estado, a través de la Ley) tiene una existencia tan antigua como el mismo Estado, y, por ello, ha de ser respetado por éste.

Muestras palpables de esta tesis las encontramos en el artículo 1º del Estatuto Municipal de 8 de marzo de 1924, 2º de la Ley Municipal de 31 de octubre de 1935 y 1º de la de Régimen local vigente, texto refundido de 24 de junio de 1955, que, superando la fórmula abrazada por el artículo 1º de la Ley de 2 de octubre de 1877 (la Ley Municipal de la Restauración), han ensalzado la cualidad de "asociación natural" que caracteriza al Municipio, dando fe de la certeza de las precedentes consideraciones.

En cambio, los conceptos de Provincia y Diputación se ofrecen como imágenes simplemente legales, absolutamente engendradas por la voluntad soberana del Estado, auténticamente carentes del matiz de naturalidad

que constituye la quintaesencia del Municipio. Para comprobarlo, basta recorrer los artículos 1º de la Ley de 29 de agosto de 1882 (la Provincial de la Restauración), 1º y siguientes del Estatuto de 20 de marzo de 1925 (el Provincial de Calvo Sotelo) y 1º y siguientes de la mencionada Ley de Régimen local en vigor, pues de todos ellos se infiere que tanto la Monarquía liberal como el Estado creado por el Movimiento nacional han estimado, de consuno, que la noción de absoluta "legalidad" es, como contrapuesta al concepto "naturalidad", la distintiva de las circunscripciones territoriales integrantes de las Provincias, y de las Diputaciones en cuanto órganos engendrados para el ejercicio de ciertas funciones en el ámbito de aquéllas. Ni por un momento ha pasado por el legislador la tentación de asignar a Provincias y Diputaciones el calificativo "natural" tan lisa y llanamente aplicado a los Municipios al alumbrar su definición.

La divergencia expuesta no puede causar extrañeza, pues es patente el hecho de que Provincias y Diputaciones son conceptos de "nueva planta", forjados por la Monarquía liberal con el propósito de instaurar un escalón entre el Ayuntamiento y el Estado, con el consiguiente señalamiento de una jerarquía intermedia, supermunicipal. De aquí, pues, que no se disponga para las Diputaciones del antecedente histórico que Concejos y Universidades representan para los Ayuntamientos, y de aquí, también, que no resulte descabellado afirmar, apelando otra vez a la terminología orteguiana, que en la conciencia popular las Diputaciones son "ideas", a diferencia de las "creencias" a que hemos apelado para puntualizar los conceptos Ayuntamiento y Municipio.

Ahora bien, los matices distintivos de Ayuntamientos y Diputaciones, Municipios y Provincias, según el origen, no han de sobreestimarse hasta el punto de aceptar como buenos y axiomáticos criterios reiteradamente sostenidos a lo largo de una centuria, en el sentido de que las Diputaciones y las Provincias, como meras entelequias o engendros artificiosos, no tenían más vitalidad que la que el Estado les proporcionaba, por lo cual su eliminación, en aras de nuevos sistemas estructurales, no sólo no ocasionaría trastorno, sino que, por el contrario, sería acaecimiento aplaudido, como debe de serlo todo acto del Poder público que se enfoque a extirpar lo superfluo o ineficaz.

Pese a que tales criterios iconoclastas contaron con distinguidos valedores (Donoso Cortés, por ejemplo), es un hecho innegable que la feracidad de "lo administrativo" y la presión progresiva del "interés público", en paralelo con acusadas variantes en los sistemas políticos, —son factores que se han conjuntado, ya en el siglo XX, para demandar con insistencia la presencia absolutamente necesaria de un "escalón" entre el Municipio y el Estado, llamado a grandes empresas. Con ello, la Diputación Provincial, tratada en un principio sin calor y sin amor por la conciencia popular, ha pasado, como ente territorial intermedio a ocupar un

señalado rango, desde el punto de vista de la eficacia, en la Administración indirecta española.

Nada mejor a este respecto -porque es cifra y compendio de la más sabia doctrina- que la magistral exposición de motivos del Estatuto Provincial de 1925, debida al insigne Calvo Sotelo, cuando dice que "el Municipio y el Estado son dos entidades territoriales político-administrativas que se encuentran en el inicio y en la meta de toda organización nacional" y "son el punto de partida y el punto final de la línea que une entre sí las diversas actividades públicas de una sociedad política estatal", pero que "en el tipo de Estado nacional que hoy impera, no cabe prescindir de entidades territoriales intermedias entre el mismo Estado -todo y cumbre- y los Municipios -célula y base-".

EL HECHO INSULAR Y LOS ENTES TERRITORIALES INTERMEDIOS

Una cosa es que resulte incontrovertible la necesidad de existencia del ente intermedio en la teoría de la Administración territorial indifecta, y otra bien distinta que indispensablemente, indiscutiblemente, dicho ente ha de consistir en la Diputación, como persona jurídica de Derecho público encargada de realizar los fines supermunicipales que la Ley del Estado reputa propios del escalón orgánico a situar entre éste y el Ayuntamiento.

Calvo Sotelo, en la citada exposición de motivos del Estatuto Provincial, con certera visión del problema, tras ocuparse de las críticas tradicionales articuladas en torno a la Provincia y a la Diputación, reconocía que el sistema imperante en España a la sazón -1925- pecaba de envarado e inflexible, pues "su rigidez había engendrado muchos daños" y "era incompatible, a veces, con la Geografía" y "propenso, por otro lado, a hegemonías inevitables que, sin quererlo nadie, derivan de abandono de servicios y olvido de pueblos o comarcas excéntricas", constituyendo, "en fin", "una invitación perenne al quietismo, a la negligencia y a la desidia".

Ahí, en esas luminosas expresiones, está la médula del problema asignado a la Ponencia, que nos proponemos desentrañar con la más honesta disposición jurídica y el más completo desapasionamiento.

Quando el autor del Estatuto Provincial alude a las "exigencias de la Geografía" en punto a la actividad de las "entidades territoriales intermedias" y hace mención de las inevitables hegemonías a que puede abocar el olvido de aquélla, parece que, sin declararlo expresamente, se mueve por influjo de lo que titularemos "el hecho insular".

El legislador liberal decimonónico trazó las provincias y fué su libérrima voluntad la que fijó los linderos de las mismas. Antes, en la Edad Media, la reconquista del territorio patrio, con sus vicisitudes de ensanchamiento y recorte de las áreas de los Reinos hispánicos, fué causa determinante de que, andando el tiempo, bajo Austrias y Borbones, se hablara de las Regiones españolas, como trasunto de los antiguos Reinos, Principados y Marcas. Y más antiguamente aún, bajo el dominio de Roma, el imperio de la Monarquía visigótica o en la época de la España árabe, rigieron en la Península Ibérica, al compás del signo de cada momento histórico, variadas y diferentes divisiones territoriales.

¿Qué lección se puede extraer de todo ese proceso? La de que al hombre y a su voluntad ha de atribuirse relevante papel en la delimitación de circunscripciones, en función de los postulados de la política, y la lógica consecuencia de este aserto, si se piensa en la diversidad de esquemas orgánico-territoriales ofrecidos por veinte siglos de Historia, es que en el instante inicial de cualquiera de ellos, llámese la Tarraconesa, el Principado de Cataluña o la provincia de Ciudad Real, ha habido un "artificio" o acto del hombre, merced al Poder (el "ius imperium"), por el que se ha "marcado" una circunscripción territorial para el eficaz ejercicio de éste. De consiguiente, en su origen, todas las divisiones administrativas de la naturaleza expuesta han sido "divisiones artificiales" en el exacto sentido de la palabra, como concepto contrapuesto al de "divisiones naturales".

Mas con las islas no son valederos tales criterios. El "hecho insular", que insinuamos antes, es producto de la naturaleza, anterior a Grecia, más antiguo que Roma, la Confederación catalano-aragonesa, las Cortes de Cádiz o el Estado nacional implantado por Francisco Franco. De aquí, pues, que hay que contar, quiérase o no, con ese hecho "singular", aceptando sin discusión que su calidad y magnitud requieren por parte del legislador un tratamiento especial si es que, como nos decía Calvo Sotelo, no pueden cerrarse los ojos a la Geografía, sino, por el contrario, tenerlos muy abiertos y dedicar un cuidado exquisito a que los "entes territoriales intermedios" se acomoden a aquélla, para la mejor eficacia de sus funciones.

Si, como vimos antes, al señalar diferencias entre Provincia y Municipio, a la luz de la Historia patria y de nuestros cuerpos de leyes especializados, pusimos particular atención en resaltar la cualidad de "asociación natural" que en éstos se predica de la "entidad municipal", con igual o mayor motivo el estudioso del tema, que siente auténtica curiosidad por desmenuzarlo y agotarlo, llegará de manera inexorable a la conclusión de que la isla, con sus habitantes, entraña la existencia de otra "asociación natural", sobrevenida por conjunción de los municipios

en ellas radicantes, asentada en una parcela del suelo nacional más definida que ninguna otra y, por consiguiente, adornada de las condiciones más óptimas para erigirse en la "entidad intermedia" que Calvo Sotelo reputaba escalón necesario entre el Estado--todo y cumbre- y el Municipio -célula y base- y que nosotros, en seguimiento de la doctrina jurídico-administrativa actual, estimamos elemento insustituible para nutrir un estadio de la Administración territorial indirecta, con evidentes ventajas de orden teórico sobre la Provincia, en su manifestación presente.

LOS ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y EL HECHO INSULAR

La opinión de que "el ente territorial intermedio" ha existido en otros tiempos, antes de la Monarquía liberal, es opinión que no nos atrevemos a respaldar, pues, a nuestro juicio -y ya lo hemos adelantado-, aquél es una auténtica creación del Estado nacional, o sea, del Estado moderno, sobrevenido tras la Revolución francesa.

En efecto, los fines a que atienden las personas jurídicas de Derecho público o, en otras palabras, los servicios que prestan, son circunstancias fundamentales para su tipificación, pues es obvio que, por su índole sustantiva, caracterizan mucho más a aquéllas que los matices representativos que, a veces, devienen en formulismos o cláusulas de estilo. Así, si queremos fijar la esencia de la actividad de las Diputaciones Provinciales tendremos que hacerlo a través de tres materias: sanidad, beneficencia y vialidad, pues en ellas se encierra lo más significativo y lo más importante del quehacer de tales organismos.

Ahora bien, antes de que se crearan las Diputaciones, ni la sanidad, ni la beneficencia ni la vialidad habían estado sometidas a la rectoría y a la iniciativa, con características preferenciales o de exclusivismo, de "entes territoriales intermedios" susceptibles de ser reconocidos como antecedentes históricos de aquellas o de otras personas jurídicas de Derecho público equivalentes. Si se dispensa un mínimo de atención a la Historia medieval y moderna se verá: que la beneficencia, que tuvo en España extraordinaria trascendencia, se manifestó en todos los niveles públicos y privados, recibiendo impulso destacado de voluntades fundacionales, cooperaciones eclesiósticas e incluso iniciativas estatales, mas sin que, ni orgánica ni funcionalmente, pudiese atribuirse con visos de regularidad a instituciones ni próxima ni remotamente susceptibles de ser configuradas como predecesoras de lo que venimos definiendo como "ente territorial intermedio". Y en lo que atañe a sanidad y vialidad, no cabe duda que la primera materia anduvo estrechamente ligada con la beneficencia, por lo que le son aplicables consideraciones gemelas a las que acabamos -

de sentar, mientras que la segunda, en las rudimentarias manifestaciones que ofrecía en aquellos tiempos, constituyó actividad vinculada al Estado o a las Municipalidades (Universidades y Concejos).

Estas afirmaciones de principio, valederas en lo general para todo el territorio español, lo son también para las fracciones insulares -del mismo, pues si bien es verdad que en la organización medieval -y hasta en la Edad Moderna- hubo entidades que en cierto modo pudieron ostentar rasgos representativos de la colectividad isleña (las Universidades de las capitales), no hay que olvidar que el hecho no llevó aparejada la asunción de actividades de fomento del interés general insular, permanentemente adscritas y regularmente desenvueltas, del estilo de las tres misiones básicas a que nos hemos referido, pues lo cierto es que éstas o eran misión del Estado y de las entidades "estrictamente municipales" o trataban de ejercer se por fundaciones y establecimientos de otra índole, civiles o religiosos.

Un elocuente punto de apoyo a esta tesis lo constituyen las opiniones de La Rosa y Bermejo Gironés, quienes, contemplando el hecho insular canario -del que más adelante nos ocuparemos-, declaran que "los Cabildos que funcionaron en Canarias, desde que el Archipiélago se vinculó a Castilla hasta el año 1830, fueron en realidad órganos de gobierno y administración de Municipios, si bien cada Cabildo extendía su jurisdicción a la totalidad del respectivo territorio insular; y en este aspecto radica la distinción fundamental que ha de encontrarse con referencia a los Cabildos que fueron creados en 1912".

No hay inconveniente en trasplantar la precedente conclusión -al Archipiélago balear para fijar, con la finalidad esbozada en este capítulo, la naturaleza y el ámbito funcional de la Universidad, antecedente histórico de los Ayuntamientos, pero no de un "ente territorial intermedio" como el que constituye la razón de ser de la presente Ponencia.

LOS CABILDOS Y EL ARCHIPIÉLAGO BALEAR

Hemos demostrado -o, mejor dicho, pretendemos haberlo hecho- a LO LARGO de nuestra exposición, con diversidad argumental, tres conclusiones, a saber:

1ª.- Necesidad en el Estado nacional de la existencia de "entes territoriales intermedios".

2ª.- Necesidad de que dichos "entes territoriales intermedios" se ajusten a las exigencias geográficas si se aspira a convertirlos en personas jurídicas eficaces en el sector de la Administración indirecta.

3ª.- Arquetipo del "hecho insular" como elemento geográfico - para la configuración del "ente territorial intermedio".

Estas tres conclusiones son las que constituyen el soporte de la Ley de 11 de julio de 1912, creadora del sistema de Cabildos en el Archipiélago canario, de cuya adaptación eventual a las Islas Baleares ha de tratarse en esta Ponencia.

A primera vista, cualquiera que, con serenidad y con conocimientos medios de lo que es la Administración pública española, se enfrente con el tema, habrá de preguntarse extrañado: ¿Por qué los dos Archipiélagos, igualmente españoles, igualmente sometidos, en lo general, a la misma sistemática administrativa, se nos muestran con diferencias tan notorias como las que se descubren en la materia a que nos hemos aplicado - en este trabajo? ¿Por qué el "hecho insular" fué reconocido para las Islas Canarias en 1912, sin que ni entonces ni más tarde lo haya sido, con eficacia, para las Islas Baleares?

Si los Cabildos implantados gracias a la Ley de 11 de julio de 1912 hubiesen sido auténticos "sucesores" de instituciones que en otro tiempo cumplieron en Canarias los fines asignados a aquéllos por la expresada Ley, mientras que en Baleares se carecía de tal antecedente histórico, sería explicable hasta cierto punto la especialidad canaria y, por tanto, la continuidad del Archipiélago balear bajo el régimen privativo de la Península en lo concerniente a entes territoriales intermedios. Más hemos visto que la realidad es distinta y que la palabra autorizada de los tratadistas La Rosa y Bermejo no tiene reparo en proclamar la inexistencia de auténticos antecedentes institucionales, en lo sustantivo y en lo funcional, de los Cabildos y, por ende, la creación "ex novo" de los mismos, en 1912, siquiera se echara mano entonces, para bautizarlos, de una nomenclatura histórica que realmente había sido la propia y peculiar de las Municipalidades canarias.

De aquí, pues, que en tal orden de cosas, ni geográfica, ni histórica ni administrativamente son tolerables diferenciaciones entre los dos Archipiélagos, y de aquí, también, que el legislador, captando con perspicacia la equivalencia, haya mostrado hasta ahora una actitud favorable a la igualación, siquiera, por unas u otras razones, tal conducta no se haya traducido hasta el presente en hechos concretos.

Los jalones que señalan esa buena disposición legislativa son los siguientes:

a) Los párrafos tercero y cuarto del artículo 10 de la Constitución de la República de 9 de diciembre de 1931, que dicen:

"En las Islas Canarias, además, cada isla formará una categoría orgánica, provista de un Cabildo Insular, como Cuerpo gestor de sus intereses peculiares, con funciones y facultades administrativas iguales a las que la Ley asigne al de las Provincias."

"Las Islas Baleares podrán optar por un régimen idéntico."

b) La disposición adicional primera de la Ley de Régimen Local, texto articulado aprobado por Decreto de 16 de diciembre de 1950, que determina:

"Se autoriza al Gobierno para constituir el Archipiélago Balear en régimen de Cabildos insulares."

c) Igual disposición del texto refundido aprobado por Decreto de 24 de junio de 1955, concebido en los mismos términos; y

d) El artículo 79 del Reglamento de Población y Demarcación de las Entidades locales, aprobado por Decreto de 17 de marzo de 1952, que, refiriéndose al artículo 78, concerniente al territorio de los Cabildos insulares canarios, señala que:

"Análogas prevenciones regirán para el Archipiélago Balear si el Gobierno acordara constituirlo en régimen de Cabildos Insulares."

De consiguiente, el hecho geográfico de la insularidad, conec-tado a la necesidad de existencia de "entes territoriales intermedios", - proclamada por Calvo Sotelo, tuvo profundo impacto, en lo que a nuestras islas atañe, en el legislador de la República y en el del Estado nacido - del Movimiento Nacional. Se aprecia, empero, una diferencia de tratamiento del problema entre uno y otro legislador, pues mientras el primero parecía dejar al Gobierno, frente al tema, en posición pasiva, de suerte - que habían de ser las propias Islas Baleares las que, más o menos democráticamente, con exteriorización de la voluntad de sus habitantes, "optaran" por el sistema capitular, es decir, "solicitaran" su implantación, el segundo, situado en una línea política realista, técnicamente congruente - con la fórmula de autorización legislativa conferida al Ejecutivo o, si se quiere, a la Administración directa, somete a la iniciativa de ésta, - con o sin asentimientos mayoritarios de los pobladores del Archipiélago, - la entrada en vigor para sus islas del régimen capitular, pues, en definitiva, la ponderación de la oportunidad para que tal cosa suceda ha pasado a ser facultad plena y exclusivamente asignada al Gobierno de la Nación.

CAUSAS DE LA INEXISTENCIA EN BALEARES DEL REGIMEN CAPITULAR

Quien se preocupe por los temas que venimos estudiando ha de sentir, también, curiosidad intensa por obtener una explicación lógica y coherente, no del hecho de la subsistencia de regímenes insulares distintos en Baleares y Canarias en los años transcurridos desde la Ley del 11 de julio de 1912, sino del por qué se ha mantenido la diversidad durante tanto tiempo sin que se planteara seriamente el problema y se clamara por la equiparación orgánica y funcional "prevista" por el Estado de forma inequívoca, desde 1931 por lo menos.

Nos parece que la explicación puede darse con bastante facilidad. Para proporcionarla, es suficiente investigar las diferencias entre unas y otras islas en un orden de cosas que, para catalogarlo, titularemos "geopolítico".

Las Islas Canarias entraron en el siglo XIX, tan trascendental en la materia objeto de análisis, con una real y auténtica división de elementos de poder y de influencia. Las dos islas principales y sus capitales -Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria- polarizaron, por razones humanas perfectamente comprensibles, dos banderías en oposición y, a veces incluso, en franca hostilidad. El equilibrio de "poderes sociales" entre dichas Islas mayores y sus capitales alimentó de modo incesante el conflicto provocado por la ignorancia del "hecho insular" que el Estado había padecido al crear las Diputaciones Provinciales, y la discordia llegó a adquirir magnitud tal que fué obligada, andando el tiempo, una muy directa intervención del Gobierno. La isla de Tenerife y la ciudad de Santa Cruz, albergue de la capitalidad del Archipiélago y de la Diputación Provincial cayeron en el pecado de la "inevitable hegemonía" de que Calvo Sotelo se hiciera eco en la exposición de motivos del Estatuto Provincial, y la isla de Gran Canaria y la ciudad de Las Palmas, con poderes e influencias "sociales" análogas a los de Tenerife, se hicieron escuchar al fin y a la postre.

De ahí vino la llamada solución Canalejas, recogida en la Ley del 11 de julio de 1912. Pero la crisis fué aprovechada -como no podía menos que suceder- por las llamadas Islas menores, cuyas fuerzas vivas (alentadas al final por Tenerife, al parecer), hicieron oír su voz para lograr, como remate del conflicto, que el "hecho insular" fuera administrativamente reconocido de forma que la categoría geográfica "isla" pasase a constituir la base del ente territorial intermedio. Es indudable que la mera división del Archipiélago en dos provincias -que era lo que propugnaba en un principio Gran Canaria- no hubiera sido satisfactoria para las

precitadas Islas menores, ya que poca importancia implicaba para ellas el sustraerse a la hegemonía tinerfeña para entrar en la órbita de la Gran Canaria, a tenor de su respectiva situación geográfica.

Entonces -1912- se alumbró la feliz solución capitular y quedó instaurado el régimen que, con tanto éxito político-administrativo, perdura en aquel españolísimo territorio.

La geopolítica balear ha sido -y es- diferente de la canaria. No ha habido en nuestro Archipiélago dos Islas y dos capitalidades en posición de "equilibrio de poderes", pues el centro de gravedad del conjunto -ha radicado siempre, como no podía ocurrir otra cosa, en Mallorca y en la Ciudad de Palma. En población, en riqueza, en territorio, en medios influyentes, en una palabra en todo cuanto puede concebirse en la vida como punto de apoyo o base de sustentación del poder y del dominio sociales, la Isla mayor y su capital han aventajado en mucho a Menorca e Ibiza y Formentera. Estas diferencias entre una y otras islas (debilidad de las menores y fortaleza de la mayor) es lo que ha impedido a lo largo de una centuria el planteamiento de una problemática orgánica como la que sobrevino en Canarias, por fricción entre las dos islas más importantes, y acabó convirtiéndose en el explosivo que obligó al Gobierno de la Nación al establecimiento del régimen capitular. Estamos seguros de que si en las Islas Afortunadas no hubiese existido el paralelismo entre Tenerife y Gran Canaria, sino que, por el contrario, la prepotencia social y económica de una de dichas islas hubiese sido absoluta sobre las demás, al estilo de lo que sucedió en Baleares, ni Lanzarote, ni Gomera, ni La Palma hubieran podido gozar, como hoy disfrutan, del sistema de Cabildos, de no haber sido merced a una iniciativa extraordinaria del Estado, de adopción difícil salvo contingencias y tensiones rayanas en belicosidad o trastornos graves del orden público.

Resulta sumamente aleccionador en esta materia el trabajo de Don Leopoldo de La Rosa sobre "Evolución del régimen local en las Islas Canarias", en el que, con verdadera fruición de detalles, se da cuenta y razón de cómo se gestó el sistema capitular y de por qué trances pasaron dichas islas en el siglo XIX y primeros años del XX hasta llegar a la organización de 1912, mejorada más tarde por el Gobierno del General Primo de Rivera.

Pero comprendase bien que en pura ortodoxia, en un proceso político racional, al margen de algaradas, presiones, abusos de poder y violencias, la problemática de la organización administrativa insular, en el nivel de "entes territoriales intermedios", ha de ser siempre la misma, por que la "necesidad" se descubrirá en las islas tanto si sus pobladores claman con voz estentórea y gestos espectaculares por una reforma que confie

re al "hecho insular" el trato que merece, como si, sumisos y pacientes, mantienen una actitud pasiva o, lo que es igual, sus endeble protestas son ahogadas por grupos de presión internos o externos. Y lo mismo puede predicarse en lo que respecta a la magnitud y relaciones de los medios - de influencia social y política, porque lo mismo da que haya equivalencia entre los de unas y otras islas, o, por el contrario, que exista en tal orden de cosas un desequilibrio sonado, motivador de que las aspiraciones de las menores resulten acalladas por el predominio de la mayor o, lo que aún es más grave, por la ignorancia que en ésta se tenga realmente de aquéllas, a causa, precisamente, de su misma pequeñez e impotencia.

O sea que la digresión que hemos hecho no tan sólo nos ha servido para que luciera la explicación histórica de la diferencia de regímenes entre Baleares y Canarias, sino que, además, nos ha deparado la oportunidad de justificar la impertinencia doctrinal de la misma y, de paso, la necesidad de eludir todo cuanto se muestre vinculado a predominios geopolíticos o de medios sociales influyentes, para atacar el problema en su misma raíz, como en justicia ha de hacerse, esto es, en el "nivel" de las Islas menores.

Al fin y al cabo, la diferencia que apreciamos sobre la eventualidad de un sistema capitular balear entre la Constitución de la República y la Ley de Régimen Local vigente radica, ciertamente, en las conclusiones que acabamos de trazar, pues, repudiadas las "opciones" del Archipiélago, con sus democráticas secuelas de "mayorías provinciales", ha de ser el "bien común", valorado a "ras" de Isla menor, el factor decisivo que el Gobierno de la Nación tome definitivamente en cuenta para hacer uso de la autorización legislativa que le fué otorgada.

IDEA DEL REGIMEN CAPITULAR CANARIO

Desde su establecimiento, en 1912, ha pasado dicho régimen por dos fases: una, que concluye el 21 de febrero de 1927, y otra, iniciada en esta fecha. En la primera hay coexistencia de Cabildos con la Diputación Provincial de Canarias (!extraña coexistencia!). En la segunda, desaparece esta entidad y nacen las dos Mancomunidades interinsulares.

Interesa ahora marcar las líneas esenciales del sistema, naturalmente referidas al actual "estado de cosas", con el propósito de facilitar la comprensión de lo que podría ocurrir si se implantase en Baleares.

Los siete Cabildos canarios son en sí asociaciones legales de los municipios de cada isla, investidas de las funciones propias de las Diputaciones provinciales. En las normas legales citadas y en el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen jurídico de las Corporaciones locales hay huella profunda de este fundamental concepto, en perfecta consonancia con la teoría desarrollada en pasajes anteriores del presente trabajo.

Pero dichos siete Cabildos no implican la eliminación de la Provincia en cuanto circunscripción territorial, pues, como se sabe, se hallan situados o en la de Santa Cruz de Tenerife o en la de Las Palmas. Ahora bien, cada una de dichas provincias, en vez de servir de asiento a una Diputación, constituye la base de otro ente territorial denominado Mancomunidad interinsular, surgido de la agrupación de los Cabildos respectivos, con la finalidad primordial de armonizarlos, según puede deducirse del artículo 428 del invocado Reglamento, que, al fijar la competencia de las Mancomunidades, les atribuye las siguientes funciones:

a) Asumir la representación de su provincia y coordinar los intereses de las islas.

b) Regir y administrar los servicios que, voluntariamente, quieran traspasarle los Cabildos y los de índole local que éstos no atiendan y no sostengan debidamente.

c) Repartir entre los Cabildos las prestaciones y cargas que el Estado imponga a las Diputaciones y las subvenciones y recursos que les conceda; y

d) Fomentar los servicios de carácter interinsular, a cuyo fin podrá exigir a los Cabildos una aportación proporcionada a los presupuestos de ingresos que, si excediese del 5 %, requerirá el "quorum" preciso para la aprobación de los Presupuestos extraordinarios.

En la práctica, la presencia de las Mancomunidades y su relación con los Cabildos se ha traducido en resultados diversos, pues mientras la Mancomunidad interinsular de Las Palmas se ciñe principalmente a la función representativa, la de Santa Cruz de Tenerife se mueve en un ámbito de mayores alcances hasta el punto de que uno de los servicios más peculiares de nuestros entes territoriales intermedios, el de Psiquiatría, es sostenido por ella, con la colaboración financiera proporcional de los Cabildos respectivos. Pero estas diferencias, perfectamente admisibles en el marco de libertad funcional que se refleja en el precepto transcrito, carecen de mayor trascendencia.

Así, en principio, los tres fines fundamentales de los "entes territoriales intermedios" -sanidad, beneficencia y vialidad- constituyen tareas de los Cabildos, pero éstos, bien por conciertos entre sí, bien por acuerdos con la correspondiente Mancomunidad interinsular, pueden introducir en tal orden de cosas las variantes que en cada caso reputen convenientes, sin que haya de imperar al respecto un patrón fijo o una regla inmutable, mas presidido todo ello por un espíritu de fraternidad inherente a la "igualdad política" de las islas, que es -no quepa de ello la menor duda- el auténtico motor del sistema.

Para ultimar el dibujo, a grandes rasgos, de los Cabildos canarios y sus Mancomunidades interinsulares, conviene poner de relieve que las realidades deparadas por los medios económico-financieros, conjugadas con la índole social de los servicios y las calidades técnicas de los mismos, se traducen en la práctica en conclusiones tan interesantes como las siguientes: Que el servicio de Psiquiatría es atendido a través de un solo establecimiento en cada provincia, dotado merced a la colaboración de los correspondientes Cabildos, canalizada a través de la Mancomunidad -caso de Tenerife- o del Cabildo de la Isla Mayor -caso de Gran Canaria- merced a fórmulas de concierto. Y que en cuanto a los restantes sectores de la actividad genuina de las instituciones estudiadas, prima la iniciativa y la financiación a cargo de cada Cabildo, susceptible, sin embargo, de asistencias técnicas, regímenes de subvención y fórmulas similares que la experiencia ofrece y que, por su misma variedad, no es menester inventariar aquí.

ECONOMIA Y CABILDOS

La visión orgánica que, esquemáticamente, acabamos de dar del sistema capitular canario no estaría completa si no dedicáramos el espacio que merece al tema de los recursos establecidos para subvenir a los gastos inherentes a la existencia de Cabildos y Mancomunidades y a las funciones y servicios de unos y otras. Para dar idea cumplida de tan interesantes extremos es preciso que nos remontemos a más de cien años atrás.

El régimen de puertos francos instaurado en las Islas Canarias por el Real Decreto de 11 de julio de 1852, con la consiguiente liberación de derechos del Arancel de Importación para los géneros introducidos en el Archipiélago, fué causa generadora de privilegios fiscales útilmente aprovechados por el legislador para proporcionar a los Cabildos insulares un especialísimo Derecho Fiscal implicativo del reconocimiento a su favor, en el campo de las Haciendas Locales, de trascendentales singularidades. En efecto, el "hueco" dejado por la Hacienda del Estado -ausencia de derechos

arancelarios aduaneros- fué aprovechado para el establecimiento de arbitrios técnicamente análogos, cuya exacción se defirió a los Cabildos para la alimentación de sus Haciendas.

Si examinamos, por ejemplo, el Presupuesto del Cabildo Insular de Tenerife correspondiente al ejercicio de 1962, con ingresos totales evaluados en 118.226.991,96 pesetas, observaremos que la porción más cuantiosa de dicha suma corresponde al capítulo II, titulado "Impuestos indirectos", importante 100.658.435,44 pesetas.

Estos "impuestos indirectos", que tan decisivamente juegan en la hacienda capitular, son los siguientes: El arbitrio de importación de mercancías, a razón de un 3 %; el de exportación, conforme al mismo tipo; el de índole especial, que recae sobre importación y exportación de alcoholes, aguardientes compuestos y licores; los que conciernen a la gasolina y el tabaco, los recargos autorizados respecto a los indicados arbitrios atinentes a importación y exportación y, en fin, la participación en el producto de las Apuestas Mutuas Deportivas Benéficas.

El contraste de dichos "impuestos indirectos" con los recursos que hasta el 31 de diciembre de 1964 han nutrido el Presupuesto de ingresos de una Diputación de régimen común revela que, salvo la participación en el producto de las Apuestas Mutuas Deportivas Benéficas, son constitutivos aquéllos de típicos recursos de los Cabildos canarios, teniendo desde luego en cuenta que de los ciento y pico millones en que se "presumieron" los referidos impuestos indirectos por el de Tenerife en 1962, sólo 750.000 pesetas correspondieron a la expresada participación en Apuestas.

De ello se infiere, pues, que el pilar económico de los Cabildos canarios estriba en la imposición indirecta "sui generis", parcialmente sustitutiva del Arancel aduanero peninsular y balear. Sin embargo, justo es advertir, como contrapartida notoria, que el arbitrio sobre la riqueza provincial, que hasta el 31 de diciembre último fué núcleo de los ingresos de las Diputaciones Provinciales de régimen común, fué modalidad fiscal no aplicada en las Islas Afortunadas. Se ve, por tanto, con claridad que mientras la imposición genuinamente directa ha sido hasta hace poco el motor económico de las Diputaciones de régimen común (pues en tal rúbrica está clasificado el arbitrio sobre la riqueza provincial), la indirecta se ha manifestado con análogas características respecto a los Cabildos canarios.

Tal diversidad de regímenes fiscales ha sido pródiga en consecuencias. Si comparamos, por ejemplo, el Presupuesto del Cabildo tinerfeño para 1962, con sus 118.226.991,96 pesetas, del que ya hemos tratado,

con el formado por la Diputación Provincial de Baleares para 1964, con sus 56.500.000 pesetas, queda al descubierto una notabilísima desigualdad entre una y otra corporación en el orden de la "riqueza" y, por lo tanto, de la "aptitud" económica para la realización de unos mismos fines, de forma que, pese a la identidad de éstos, el desequilibrio de medios financieros ha de traducirse en un serio recorte de posibilidades para la Diputación balear en relación con el Cabildo de Tenerife. El hecho, patente e irrefutable, no debe, sin embargo, sobreestimarse, pues es verosímil que dicha Diputación esté o, mejor aún, haya estado un tanto lejos de la meta en el proceso de la efectividad tributaria. Nos explicaremos: es axiomático en Hacienda pública que el impuesto indirecto es de fácil manejo y no reporta dificultades gestoras, pues el sujeto pasivo no es nunca el contribuyente final, sino un recaudador que jamás opone a la acción tributaria las resistencias que humanamente saltan, comprometiendo el éxito de la empresa, cuando se unen en la misma persona las dos cualidades expuestas, que es, en definitiva, lo que ocurre con la imposición directa. De aquí, pues, que los Cabildos canarios, amparados en sus arbitrios sobre importación y exportación, se hayan encontrado en situación privilegiada respecto a la Diputación balear, la cual se ha visto obligada a alimentar principalmente su Presupuesto a base de un impuesto tan directo como el referido Arbitrio sobre la riqueza provincial, cuyo rendimiento, ciertamente escaso en una provincia como la nuestra (27.000.000 de pesetas en el Presupuesto de 1964), permite albergar la suposición de que las resistencias connaturales a que aludimos antes han afectado de manera sensible al esfuerzo recaudador de nuestra Diputación.

Lo que acaba de exponerse, y muy especialmente las "ilustraciones" numéricas que por vía de ejemplo han sido articuladas, tiene suficiente consistencia para justificar en principio una actitud cautelosa en orden al tema confiado a la Ponencia. En otras palabras: si en lo político-administrativo el horizonte está despejado y el Derecho y la Política se aúnan para conducir a una conclusión favorable para el establecimiento en Baleares del régimen capitular, deben ser ponderados con prudencia los elementos económicos disponibles para elaborar la estructura de las nuevas corporaciones y atender, luego, el levantamiento de las cargas que sobre ellas gravitarán. Y, claro está, si la Diputación Provincial de Baleares se ha caracterizado hasta el presente, en dicha materia, por una pobreza de medios (en real discordancia con el nivel del Archipiélago), lógico tendrá que ser el pensamiento de que, subsistiendo las causas, esto es, las fuentes de ingresos, de igual pobreza de medios adolecerían los Cabildos insulares, pues en definitiva la implantación de éstos llevaría consigo un reparto por islas del actual Presupuesto provincial.

Se ve, pues, que "lo económico" es el talón de Aquiles de la fórmula capitular, y no nos cabe la menor duda de que la existencia de las

apuntadas dificultades pudo influir lo suyo en el Gobierno de la Nación, retrasando el ejercicio de la autorización legislativa que se le dió por la Ley de Régimen Local.

Ahora bien, en un plano teórico, habrá que convenir en que el temor expuesto (Cabildos pobres, porque la Diputación ya es pobre) sólo es admisible hasta cierto punto, porque si se demuestra que con los medios vigentes hasta el 31 de diciembre de 1964 —una vez distribuidos por islas— resulta hacedero el sostenimiento de los Cabildos, aunque sea a "ritmo vegetativo", sin mejoras directas en la prestación de los correspondientes servicios, no sería descabellada una solución favorable al cambio de sistema. Por dos razones, a saber:

a) Porque la gestión directa, "in situ", asumida por cada órgano capitular reportaría para los administrados la halagadora satisfacción que se experimenta por el contacto asiduo, "inmediato", amén de las posibilidades de una mayor y más intensa intervención que las que en la actualidad existen, y

b) Porque una cortedad de medios iniciales sería compaginable siempre con la esperanza de un futuro mejor vinculada tanto a un enriquecimiento de aquéllos por causas ajenas a los administradores, derivadas, en suma, de un proceso de evolución económica general, como al fortalecimiento de tales recursos motivado por un mejor conocimiento de los mismos, favorecedor, por razones de inmediatez y dedicación constante de dichos administradores, de una gestión más lúcida que la que de ordinario se alumbraba cuando es mayor la distancia y menor el contacto con los contribuyentes.

El tema ha sido preferentemente estudiado en las Ponencias aprobadas por los Consejos Sindicales de Menorca e Ibiza, con recuentos de gastos e ingresos, ensayo de presupuestos y análisis de previsiones. En conjunto, permiten dichos estudios admitir como legítima y sólida la conclusión que prudentemente hemos aventurado, es decir, que, con arreglo al estado de cosas vigente en Baleares, en lo económico, hasta el 31 de diciembre de 1964, la "existencia" de Cabildos en dichas Islas menores sin mengua de los servicios que en la actualidad presta la Diputación en ellas o en beneficio de sus habitantes, hubiera podido considerarse como perfectamente aceptable. De consiguiente, son suficientes los aludidos datos, valorados con criterios "mínimos", para reputar viable el establecimiento de las nuevas instituciones, habida cuenta de que, según exponíamos y razonábamos anteriormente, el aspecto político-administrativo del problema no ofrece la menor incertidumbre en orden a su solución.

Y hay que añadir al capítulo, que el legislador ha previsto, autorizándola, la posibilidad de una minoración de gastos en cuanto a

los de personal inherentes al sistema capitular, fijando tan interesantes prescripciones como las siguientes:

El artículo 424 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones locales, que señala que "los Cabildos insulares podrán mancomunarse con los Ayuntamientos de sus capitales para sostener, en común, un Secretario y un Interventor", y el 432, que señala que "las Mancomunidades, de acuerdo con el Cabildo de la capital, podrán valerse del personal de éste para su funcionamiento".

Nos permitimos estas citas, por el valor simbólico que tienen, y sin perjuicio de cuanto consignaremos más adelante sobre trasplante a Baleares de las fórmulas orgánicas canarias.

NUEVO DERECHO Y NUEVAS PERSPECTIVAS

Al considerar lo "económico" y los Cabildos nos hemos ceñido a la panorámica de los ingresos de las Diputaciones de régimen común, en general, y de la de Baleares, en particular, de conformidad con las fórmulas imperantes hasta el 31 de diciembre de 1964, circunstancia temporal que se ha puesto bien de relieve en varios párrafos de esta Ponencia. Importa ahora dar cuenta y razón de las trascendentales modificaciones que la entrada en vigor de la Ley de Reforma del Sistema Tributario español, de 11 de junio de dicho año, lleva consigo en la materia con efectos a partir del día 1º de enero último.

Dicha Ley ha abolido el arbitrio sobre la riqueza provincial, o sea, el impuesto directo que hemos calificado como pilar económico de las Diputaciones de régimen común; pero, al mismo tiempo, ha creado, en beneficio de dichas corporaciones, un recurso de nueva planta que recae "sobre los mismos actos sujetos a iguales bases que los del Impuesto general sobre el tráfico de las Empresas", engendrado en provecho de la Hacienda del Estado como consecuencia de la enunciada Reforma tributaria.

En relación con dicho recurso nuevo interesa perfilar cuatro notables extremos, a saber:

1º.- Que se encamina a "compensar" la pérdida que las Diputaciones hubieran experimentado en sus medios económicos si se hubiese abrogado, sin más, el referido arbitrio sobre la riqueza provincial. De aquí, pues, que esté marcada la solemne prevención de un rendimiento en 1965, igual, por lo menos, al obtenido en 1963 por el Arbitrio suprimido con un incremento de un veinte por ciento.

2º.- Que confrontando el objeto impositivo del arbitrio sobre la Riqueza provincial, que ha desaparecido con el que lo es del Impuesto estatal sobre el Tráfico de las Empresas, y, por ende, del novel arbitrio provincial (artículos 185 y siguientes de la Ley precitada), salta a la vista una significativa ampliación del área de incidencia de la exacción recientemente puesta en juego, pues no son "solamente" los sectores de producción "strictu sensu" los que se someten a la presión fiscal conjunta del Estado y de las Diputaciones, como sucedía antes, sino que, además, quedan bajo la influencia de la misma los de puro comercio y los muy importantes de la contratación, con habitualidad, de obras, servicios y arrendamientos.

3º.- Que el principio acumulativo o de tributo "en cascada" que informa el Impuesto general sobre el Tráfico de las Empresa y, por consiguiente, el nuevo Arbitrio provincial, va a provocar otro considerable ensanchamiento de la base fiscal, aparte el indicado en el anterior párrafo, habida cuenta de la variante que supone la puesta en práctica de tal criterio respecto al sistema que, para evitar una "doble imposición" (problema típico de la tributación directa), había regido para el arbitrio sobre la riqueza provincial, de conformidad con el artículo 625 del Texto refundido de la Ley de Régimen local, aprobado por Decreto de 24 de junio de 1955, y

4º.- Que por la índole "indirecta" que el nuevo arbitrio ofrece, en comunidad de ideología con su "alter ego" (el Impuesto estatal sobre el tráfico de las Empresas), quedarán cortados de raíz los inconvenientes de la tributación directa a los que nos referimos cuando, en otro pasaje del presente estudio, pusimos en parangón la economía de las Diputaciones de régimen común con la de los Cabildos canarios. Esta conclusión queda de manifiesto en el artículo 233 de la Ley de 11 de junio de 1964 en cuanto prescribe que "el arbitrio provincial se exigirá en una sola fase y conjuntamente y por el mismo sistema que la cuota del Tesoro". De consiguiente, ni la Diputación habrá de "buscar y perseguir al contribuyente", ni tendrá tampoco que adscribir personal liquidador e investigador a la exacción del recurso. Todo se le dará "hecho" por el Estado, en la inteligencia de que éste no ha de tropezar tampoco, una vez desplegado el sistema, con graves dificultades en el proceso gestor porque, según advertíamos antes, al no haber coincidencia entre "sujeto pasivo" y "contribuyente final", la tarea realizadora se ofrecerá con las típicas facilidades consustanciales con los miembros de la extensa y no siempre justa familia de los impuestos indirectos.

Las expuestas novedades legislativas han recibido el complemento del Decreto de la Presidencia del Gobierno de 24 de diciembre último ("Boletín Oficial del Estado" del siguiente día 30) y de la Orden del Ministerio de Hacienda de 8 de febrero del corriente año ("Boletín Oficial del Estado" del 18 del mismo mes). La lectura de estas

dos interesantísimas disposiciones permite acentuar la impresión excelente (de auténtica revolución en el capítulo de ingresos de las Diputaciones de régimen común) que se intuyó al estudiar la Ley que es causa generadora de las mismas, porque la magnitud de los tipos de gravamen fijados por el Gobierno, en uso de las atribuciones que aquella concedió, autoriza a augurar un halagüeño porvenir para las mencionadas corporaciones, ya que todo parece predecir que el incremento del veinte por ciento como mínimo asegurado sobre las recaudaciones del Arbitrio suprimido va a ser no toriamente desbordado al conocerse, a fin de 1965, los resultados que el despliegue de la nueva exacción llevará consigo.

De dichas disposiciones nos interesa destacar dos notas sumamente interesantes, a saber:

a) El ingreso en el "Fondo Interprovincial de Compensación" - (cuya organización y funcionamiento se dejan para más adelante) de cuanto se recaude y exceda de la cantidad asegurada a las Diputaciones para 1965, así como el señalamiento en el futuro de "reglas para atribuir a cada Diputación Provincial los hechos imposables que se realicen en sus respectivas demarcaciones territoriales", y

b) El propósito de acercamiento a criterios de "uniformidad tributaria" y de "presión fiscal" armónica, ora se trate de Diputaciones de régimen común, ora de las de régimen singular y de los Cabildos canarios (véase el artículo 9º del Decreto).

A lo expuesto en materia del Arbitrio provincial sobre el tráfico de las Empresas, escuetamente conviene agregar (porque también se trata de innovaciones para el reforzamiento de las Haciendas provinciales) cuanto se dispone en la Ley y Decreto mencionados respecto a participaciones en la Contribución rústica y pecuaria y a los Arbitrios especiales que se implantan en régimen de coexistencia con los impuestos estatales sobre alcoholes, aguardientes compuestos y licores, azúcares, bebidas refrescantes y sucedáneos del café. No hacemos especial comentario de este apartado por una evidentísima razón: que lo fundamental en la Hacienda de los "entes territoriales intermedios" españoles va a ser, a partir del 1º de enero de 1965, el Arbitrio provincial sobre el tráfico, del mismo modo que lo fué el arbitrio sobre la riqueza provincial hasta el 31 de diciembre de 1964; y, como es lógico, aun siendo relevantes los resultados que depare la gestión de las participaciones y arbitrios especiales de que acaba de hacerse mérito, los que se obtengan serán en verdad simples complementos, por sustanciosos que sean, del repetido Arbitrio básico.

Estimamos que el análisis y el comentario que hemos alineado era conveniente, porque el "nuevo Derecho" fiscal provincial, integrado -

por los preceptos invocados, ha de traducirse inevitablemente en "nuevos hechos" económicos para las Diputaciones provinciales, altamente interesantes para resolver con puntos de vista del momento presente el problema que sobre fuentes de ingresos de los Cabildos baleáricos ha quedado insinuado.

Sin riesgo de equivocarnos, y con conocimiento de las previsiones elaboradas en torno al Impuesto sobre el Tráfico de las Empresas, podemos señalar como muy posible para 1965, salvo contingencias, que los rendimientos del arbitrio de dicho nombre en Baleares en el presente año superarán el doble de los que se habrían conseguido por el manejo del arbitrio sobre la riqueza provincial que se ha suprimido. Por lo tanto, si la "totalidad" de la gestión en la provincia se canalizara hacia la Diputación, el "salto" hacia adelante de su Presupuesto de Ingresos y, por ende, de la disponibilidad corporativa para obras, servicios y subvenciones, sería auténticamente revolucionario. Por lo mismo, pues, en fuerza de lógicos criterios de proporcionalidad, igual "salto" hacia adelante podría preverse para los Cabildos insulares baleáricos en el supuesto de que se autorizase su constitución. Y esto es lo que en verdad importa proclamar, porque el horizonte limitado (a causa de la escasez de recursos, al que hubimos de referirnos al conjugar los "elementos económicos" con las conclusiones "político-administrativas", sentadas en pro de la instauración de aquellas corporaciones en nuestro Archipiélago) tiende a ensancharse a partir de 1º de enero de 1965, con fundado favorecimiento de una tesis presupuestaria - mucho más optimista que la aplicada en los ensayos que, bajo el Derecho fiscal derogado, fueron acometidos por las Ponencias de Menorca e Ibiza.

De todos modos -y para que no queden cabos sueltos- hemos de remarcar que la conclusión anterior ha quedado establecida sobre el supuesto de que se hiciese "entrega total" a los "entes territoriales intermedios" de Baleares (Diputación o Cabildos) de la recaudación obtenida por el Arbitrio provincial sobre el Tráfico en nuestra provincia. Dicho supuesto, sin embargo, no es seguro e incontrovertible, porque, como consignamos antes, en el sistema recién creado, en que la Hacienda pública se convierte en Centro gestor del Arbitrio, va a desempeñar papel fundamental el Fondo Interprovincial de Compensación, cuyas reglas orgánicas y funcionales no se han señalado todavía, del mismo modo que no se ha determinado "cómo" se atribuirán a las Diputaciones (o los Cabildos en su caso) los hechos económicos determinantes del Arbitrio "en sus respectivos territorios". Es evidente que, teóricamente hablando la incógnita que de ahí resulta puede despejarse en sentido aditivo o sustractivo, pues parece que un principio de igualdad entre todos los españoles en beneficios y en cargas es punto de vista que el Gobierno de la Nación ha tenido muy presente al promover la reforma legislativa de que hemos venido tratando. Sin embargo, el conocimiento de la relativa estrechez de rendimientos que en el sistema antiguo aflujan a la Diputación balear y la previsión de los halagüeños resul-

tados que van a experimentarse en la provincia por influjo del nuevo régimen fiscal alientan la esperanzadora creencia de que no ha llegado aún el momento adecuado para que la gestión del Arbitrio en el Archipiélago haya de servir para alimentar otras Diputaciones españolas, a través del Fondo Interprovincial de Compensación. Para que así suceda es menester que las inversiones en Baleares, en el triple aspecto de sanidad, beneficencia y vialidad, se incrementen mucho hasta romper el desequilibrio que poníamos de manifiesto cuando comparábamos los Presupuestos del Cabildo de Tenerife y de nuestra Diputación Provincial. Por lo tanto, nuestra visión de futuro en tal orden de cosas es optimista: optimista para la economía de la Diputación mientras subsista en su actual formato, y optimista también (con eliminación de recelos) para los Cabildos insulares balearicos si es que éstos llegan a implantarse.

LINEAS GENERALES DE UN SISTEMA CAPITULAR BALEAR

Si se decidiese el Gobierno a hacer uso de la autorización que le otorgó la Disposición adicional 1ª de la Ley de Régimen local, el Decreto que se promulgara con dicho objeto habría de crear tres Cabildos insulares: el de Mallorca, el de Menorca y el de Ibiza y Formentera, con áreas perfectamente definidas, en el bien entendido de que las restantes islas e islotes del Archipiélago se considerarían como formando parte de aquel de los tres bloques básicos situados en su proximidad.

Automáticamente se disolvería la Diputación Provincial, creándose la Mancomunidad Interinsular radicante en Palma de Mallorca, formada por Consejeros de los tres Cabildos en la proporción que el Gobierno determine, y sería altamente interesante la aplicación del artículo 432 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones locales para que los cuadros de personal de Cabildo de Mallorca fuesen utilizados por la Mancomunidad, de suerte que su establecimiento no implicaría en modo alguno la aparición de nuevas cargas.

Las normas vigentes sobre composición de los Cabildos canarios habrían de reputarse como simples datos orientadores, porque las peculiaridades balearicas, una vez ponderadas por el Gobierno, podrían aconsejar la aprobación de preceptos originales en tal orden de cosas, al objeto de que las exigencias político-administrativas de cada isla hallasen el reflejo más adecuado y más satisfactorio para todas las Municipalidades en la integración del órgano capitular respectivo.

En cuanto a sistemática de servicios, siempre en función de la triple finalidad caracterizadora de los entes territoriales intermedios,

nos permitimos expresar opinión en el sentido de que los de Beneficencia, Sanidad hospitalaria y Vialidad podrían ser de la incumbencia de los Cabildos respectivos, en toda la extensión de la palabra. Los Hospitales de Mahón, Ciudadela e Ibiza, en las Islas menores, y el Provincial en Mallorca, podrían tomarse en cuenta, a través de los acuerdos indispensables, como piezas clave para la asignación a los correspondientes Cabildos de tal sector de actividades sanitarias. En cambio, las que se cumplen por la Diputación en la Clínica Mental de Jesús, en el ramo de Psiquiatría, no serían susceptibles de fraccionamiento, pues nada más opuesto a la realidad que pretender que en Menorca y en Ibiza y Formentera pudiesen ser atendidas, con establecimientos del estilo de dicha clínica, las necesidades que constituyen su razón de ser. No cabe duda que en tal orden de cosas se manifestaría como insoslayable la apelación a la fórmula de "concierto entre Cabildos", autorizada de modo expreso en el párrafo segundo del artículo 423 del repetido Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones locales.

No nos atrevemos a continuar en el trazado del esquema orgánico y funcional del eventual sistema capitular balear, pues tiempo y ocasión habrá para un detenido estudio del tema si es que, por reputarlo conveniente, se pronuncia el Gobierno por su implantación.

El trabajo toca a su fin, mas antes de cerrar dejaremos constancia de una idea que, sin haber sido reflejada hasta ahora en todo cuanto se ha expuesto, ha dominado las concepciones articuladas y, por ende, la trayectoria a que se ha ajustado su formulación. Las Islas menores, Menorca e Ibiza y Formentera, son las que han despertado nuestro mayor interés en lo "económico", porque, como hemos dicho en otro lugar, ahí estaba el talón de Aquiles del sistema capitular, de suerte que, aun siendo doctrinalmente irreprochable éste, con convencimiento general y sólido, la quiebra de su proyecto de instauración sólo podía radicar en las "disponibilidades materiales" para las expresadas Islas menores. Por esto es que "lo económico" en relación con Mallorca no nos ha inspirado nunca la menor preocupación, pues es incontrovertible, por razones obvias, que, bien con el Derechos Fiscal derogado, bien con el que está vigente desde 1º de enero de 1965, el Cabildo mallorquín, si se crea, tiene asegurada su existencia, precisamente a causa de la superioridad que en materia económica ofrece la Balear mayor respecto a Menorca y a Ibiza y Formentera. Los cuadros de ingresos y de fuentes de riqueza son elocuentes por sí solos. Y, por si algo faltara para completar la descripción, ha quedado de manifiesto que el nacimiento de un nuevo órgano puramente representativo de la Provincia Balear (sustitutivo a estos efectos de la Diputación), o sea la Mancomunidad Interinsular, no ha de provocar incremento de cargas si, como parece aconsejable, se hace uso del procedimiento autorizado por el artículo 432 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones locales.

La Ponencia, con apoyo en todo cuanto ha sido expuesto y razonado hasta aquí, y teniendo en cuenta, además, los resultados de los Consejos Económicos Sindicales Insulares de Menorca e Ibiza en lo que concierne al tema que le ha sido confiado, formula las siguientes CONCLUSIONES:

CONCLUSIONES

1ª.- En lo político y administrativo, se considera útil y viable el establecimiento en Baleares del sistema de Cabildos insulares, mediante la implantación de tres -uno en Mallorca, otro en Menorca y otro en Ibiza y Formentera- y el simultáneo nacimiento de una Mancomunidad interinsular que los agrupe y represente a la Provincia de Baleares.

2ª.- En lo económico, a la vista del nuevo Derecho fiscal provincial, derivado de la Ley de Reforma del Sistema Tributario, de 11 de junio de 1964, se considera viable la puesta en marcha del sistema político-administrativo inherente a la aceptación de la fórmula sugerida en la Conclusión PRIMERA, y

3ª.- En el Decreto que se promulgue en dicho orden de cosas - (si es que el Gobierno, en contemplación de estas Conclusiones, hace uso de la autorización que le concede la Disposición adicional 1ª de la Ley de Régimen Local), se señalarán reglas de composición de los aludidos - tres Cabildos, que estén en consonancia con las peculiaridades de las respectivas islas y las Municipalidades en ellas existentes, a fin de que todas, en la proporción debida, se vean representadas en el órgano capital correspondiente.

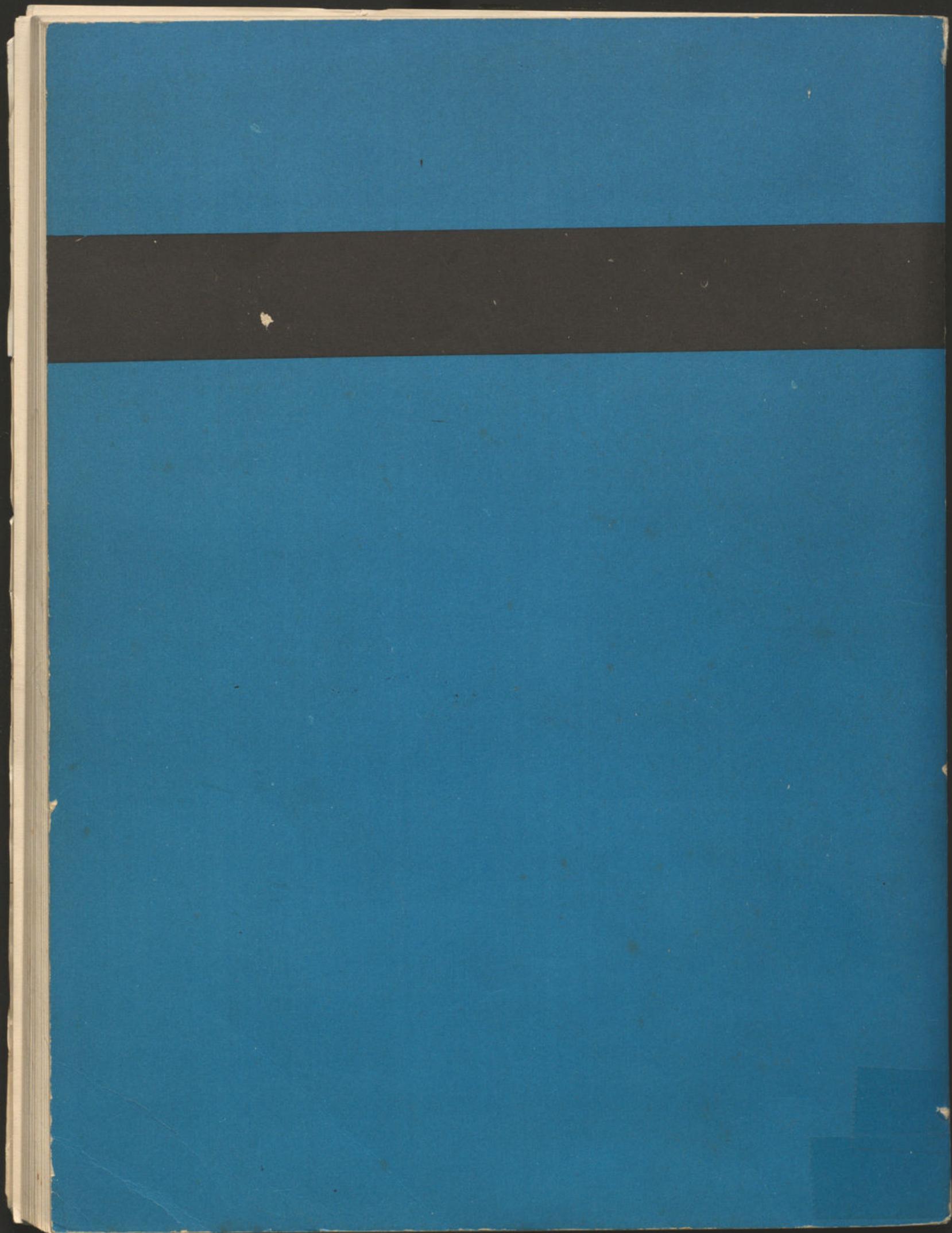
INDICE

	<u>Página</u>
<p> <u>PONENCIA: LAS ISLAS BALEARES ANTE EL PLAN DE DESARROLLO</u> <u>INTRODUCCION</u>..... </p>	27
Breve visión del Plan de Desarrollo.....	29
El Plan de Desarrollo.....	31
Objetivos del desarrollo.....	33
Acción concertada.....	35
Demografía.....	37
Población activa.....	39
<u>AGRICULTURA Y GANADERIA</u>	43
<u>AGRICULTURA</u>	45
Introducción sociológica.....	45
Baleares.....	46
El marco físico.....	47
El marco estructural.....	49
Las explotaciones.....	49
Régimen de tenencia.....	54
Estructura productiva.....	56
Porcentajes.....	57
El cultivo de frutales.....	60
Tierras no cultivadas.....	61
Producción y rendimiento.....	62
Cereales y legumbres.....	62
Trigo.....	64
Forrajeras.....	65
Patata.....	66
Muro.....	68
Exportación.....	69
Almendra.....	71
Producción.....	72

	<u>Página</u>
Algarrobo.....	74
Olivo.....	75
Valor.....	76
Coste.....	76
Otros frutales.....	77
<u>GANADERIA</u>	79
Ganado de renta.....	79
Ganado ovino.....	80
Ganado de cerda.....	81
Censo de ganado porcino.....	82
Ganado caprino.....	82
Aves, Conejos y Colmenas.....	82
Situación del ganado de labor.....	83
Mecanización y maquinaria agrícola.....	84
El Plan de Desarrollo.....	86
Las previsiones de demanda.....	88
Balears.....	90
<u>EL PLAN. CONCLUSION</u>	91
Estadísticas agrícolas.....	101
<u>INDUSTRIA</u>	143
La industria en Baleares.....	145
Problemas de mano de obra.....	155
Mecanización.....	162
Dependencia del exterior.....	162
Localización de la industria.....	168
Industria y turismo.....	170
Industria y transportes.....	172
Productividad.....	173
<u>Sector construcción</u>	174
Organización productiva.....	178
Mano de obra.....	179
Maquinaria.....	180
Productividad.....	180
Organización administrativa.....	181
Organización comercial.....	181
<u>Sector piel</u>	183
Mallorca.....	184
La industria del curtido.....	184
Estructura de la industria del curtido.....	185

	<u>Página</u>
Utilillaje.....	185
Materias primas.....	185
Mano de obra.....	185
Costes.....	185
Localización.....	186
La industria del calzado.....	187
Estructura.....	188
Maquinaria.....	189
Materias primas.....	189
Mano de obra.....	189
Costes y localización.....	190
Problemas generales.....	191
Otras industrias de la piel.....	197
Manufacturas varias.....	197
Medidistas.....	198
Guarnicionería.....	198
<u>Industria de la madera</u>	199
Manacor.....	199
Organización productiva.....	199
Materias primas.....	199
Colas.....	200
Herrajes.....	200
Mano de obra.....	200
Maquinaria.....	202
Productividad. Posibilidad de aumentarla.....	203
Organización administrativa.....	204
Organización comercial.....	204
Competencia.....	206
Opinión del ramo.....	207
<u>Sector metal</u>	209
Industrias básicas del hierro y del acero.....	210
Industrias básicas de metales no férreos.....	211
Industrias de transformados metálicos.....	211
Fabricación de joyas y bisutería.....	212
<u>TURISMO, TRANSPORTES Y COMERCIO</u>	215
La problemática del transporte.....	217
Transportes marítimos.....	217
Transportes aéreos.....	235
Transportes ferroviarios.....	237
Transportes por carretera.....	240

	<u>Página</u>
<u>Comercio</u>	243
Comercio con el exterior.....	243
<u>Turismo</u>	249
<u>CONCLUSIONES</u>	271
<u>Agricultura y ganadería</u>	273
<u>Industria</u>	275
<u>Conclusiones particulares</u>	278
Sector Madera.....	278
Sector Metal.....	279
Sector Piel.....	279
Sector Construcción.....	280
<u>Transportes, turismo y comercio</u>	280
Transportes marítimos.....	280
Transportes aéreos.....	282
Transportes ferroviarios.....	282
Transportes por carretera.....	282
Comercio.....	283
Turismo.....	283
PONENCIA: <u>ESTUDIO SOBRE LA POSIBILIDAD Y CONVENIENCIA DE ESTABLECER EL REGIMEN DE CABILDOS INSULARES EN LA PROVINCIA DE BALEARES</u>	285
Delimitación del tema.....	287
Entes territoriales.....	287
El hecho insular y los entes territoriales intermedios.....	290
Los antecedentes históricos y el hecho insular.....	292
Los Cabildos y el archipiélago balear.....	293
Causas de la inexistencia en Baleares del régimen capitular....	296
Idea del régimen capitular canario.....	298
Economía y Cabildos.....	300
Nuevo derecho y nuevas perspectivas.....	304
Líneas generales de un sistema capitular balear.....	308
Conclusiones.....	310





CONSEJO ECONOMICO SINDICAL PROVINCIAL

PONENCIAS Y CONCLUSIONES
DEL III PLENO
DEL CONSEJO ECONOMICO
SINDICAL PROVINCIAL
DE
BALEARES

4.236 - 80
100
8.000 / 4.236
1965